AMT DER STADT HOHENEMS
BAUAMT
Bahnhofstraße 1
A-6845 HOHENEMS
Tel.: 05576 / 7101 Dw 511 o. 512

Metron Verkehrsplanung
und Ingenieurbüro AG

CH-5201 Brugg
Postfach 253

Stahlrain 2
Tel 056 460 91 11
Fax 056 460 91 00

Amt der Stadt Hohenems
Eing. - 9. Dez. 1997
Zahl

Stadt Hohenems

Verkehrskonzept

Massnahmenübersicht

Auszug aus dem Berichtsteil 2

November 1997

22 Massnahmen

Alle Massnahmen sind im einzelnen nachfolgend beschrieben und mit Abkürzungen bezeichnet (z.B. T1), die bei der Festlegung von Prioritäten (Kap.23 und Plan 7) wieder auftauchen.

22.1 Massnahmenpaket "Sowieso"

Während der Analysephase hatte sich ein ganzes Paket von Massnahmen abgezeichnet, welches "sowieso", d.h. unabhängig von der Szenariendiskussion, auf breiten Konsens stiess.

Es handelt sich dabei um folgende Massnahmebereiche, welche ins Verkehrskonzept übernommen wurden:

Umbau von Knotenpunkten:
- Diepoldsauer Strasse/Radetzkystrasse
- Schwefelbadstrasse/Kaiser Franz-Josef-Strasse
- Lustenauer Strasse/Diepoldsauer Strasse

Verkehrslenkung:
- Verminderung/Verlangsamung von Schleichverkehren (Nibelungenstrasse, Rheinstrasse, Im Kirchholz)

Neuerschliessung:
- im Bereich Hohenems-Süd (s. Planung *Stadtland*)

Strassenraumgestaltung:
- ganzer Bereich Bahnhof mit Strassen und Knoten
- Obere Bahnhofstrasse

Langsamverkehrsnetz:
- Ausbau bzw. Anlage zahlreicher Querungsstellen über die Hauptachsen
- verschiedene Netzergänzungen (Lustenauer Strasse, Erlachstrasse, Schlossbergstrasse, Bereich Hohenems-Süd)

Öffentlicher Verkehr:
- Verkehrsmittel nach Reute
- Ausbau/Gestaltung von Bushaltestellen

22.2 Niedriggeschwindigkeitspaket

Dem Verkehrskonzept liegt, in Weiterführung des Generellen Verkehrswegekonzeptes von 1990 (Mödlagl, [1]) ein abgestuftes Geschwindigkeitskonzept zugrunde.

Es gelten drei Geschwindigkeitskategorien:

Tempo 50 als generelle Geschwindigkeitsbeschränkung innerorts, auf den Hauptachsen:

- T1:B190 Kaiser-Franz-Josef-Strasse und Radetzkystrasse sowie Richtung Dornbirn
- T2:B203 Lustenauer Strasse
- T3:L46 Diepoldsauer Strasse

Tempo 40 im engeren Stadtkernbereich und in Problembereichen hinsichtlich Lärm, Emissionen oder Verkehrssicherheit (s.Analyse):

- T4:Teilabschnitt Radetzkystrasse
- T5:Rudolf von Ems-Strasse
- T6:Teilabschnitt Diepoldsauerstrasse (Zentrum)
- T7:Teilabschnitt Kaiser Franz-Josef-Strasse (Zentrum)
- T8:ganze Bahnhofstrasse (Zentrum)
- T9:ganze Angelika-Kaufmann-Strasse
- T10:Sägerstrasse/Reutestrasse (Teilabschnitt), sonst Tempo 30
- T11:Schwefelbadstrasse

Tempo 30 flächendeckend auf allen übrigen Strassen

- T12-19:Tempo-30-Zonen

Die Bereiche, in denen dieses Geschwindigkeitsregime gelten soll, sind im Massnahmenplan (Plan 6) unter der Bezeichnung "Regelungen" dargestellt.

22.3 Bauliche und organisatorische Massnahmen

Der Massnahmenplan beschreibt ausser den Regelungen die baulichen Massnahmen, welche nötig sind, um den angestrebten Zustand zu erreichen, wie er in den drei Netzplänen als Endzustand dargestellt ist.

Es sind dies im einzelnen:

22.3.1 Strassenneubauten

Wesentlicher Bestandteil des Verkehrskonzeptes ist die "Spange" zwischen Angelika-Kaufmann-Strasse und Diepoldsauer Strasse. Dieses kurze, neue Strassenstück ermöglicht eine Umlagerung der Verkehrsströme aus der Marktgasse/Harrachgasse und damit umfassende Umgestaltungsmöglichkeiten im Zentrumsbereich (Marktgasse und Schlossplatz). Die technische Machbarkeit wurde hinsichtlich der Höhenverhältnisse grob abgeklärt (siehe Skizze im Anhang 2.4 zu diesem Berichtsteil) und konnte positiv bestätigt werden. Weitere technische Abklärungen in Zusammenhang mit der Bahnunterführung sind für eine Projektierung noch nötig. Das Ziel wäre, einen möglichst *einfachen* Anschluss an die Landesstrasse herzustellen.

Die Idee der Spange hat natürlich auch Konsequenzen hinsichtlich der Widmung. Hier wäre die Absicht, die neue Verkehrsführung als neue Bundesstrassenführung zu widmen; d.h. die Kompetenz zur Planung und Projektierung liegt beim Bund, vertreten durch die Strassenplanungsstelle beim Amt der Vorarlberger Landesregierung in Bregenz.

Die Schlossbergstrasse soll verlängert und an die Erlachstrasse angeschlossen werden.

Zur besseren Erschliessung der Landwirtschaftsschule ist ein Ausbau der Brücke über den Koblacher Kanal nötig.

Weitere Strassenneubauten sind nur als Erschliessungsmassnahmen vorgesehen und unter 22.3.9 beschrieben.

Zusammenfassung:

- S1:Verbindungsspange zwischen Angelika-Kaufmann-Strasse und Diepoldsauer Strasse als neue Bundesstrassenführung
- S2:Verlängerung Schlossbergstrasse und Anschluss an die Erlachstrasse
- S3:Ausbau der Brücke über den Koblacher Kanal bei der Landwirtschaftsschule

---

Für die Massnahmen S1-S3 sind Detailprojekte erforderlich, in welchen die Projekte auch einer Zweckmässigkeitsprüfung unterzogen werden.

22.3.2 Verkehrsführung

Aufgrund der 'Spange' ergibt sich eine neue Verkehrsführung im Zentrum (Darstellung als Teil des Netzplanes mot. Verkehr, Plan 4a). Der Nord-Süd-gerichtete Verkehr wird über die neue Verkehrsführung B190 abgewikkelt: Radetzkystrasse - Diepoldsauer Strasse - Angelika-Kaufmann-Strasse - Bahnhofstrasse - Kaiser-Franz-Josef Strasse.
Rückgrat der internen Erschliessung ist die Graf-Maximilian-Strasse, an der z.B. die meisten Parkmöglichkeiten angeschlossen sind.
Weitere wichtige Erschliessungsstrassen sind die Marktstrasse, die in aufwärts führender Richtung als Einbahnstrasse betrieben werden soll und in dieser Richtung mit der Burgstrasse/Sägerstrasse zur Erschliessung de Stadtteiles Reute dient, im übrigen erfolgt die Erschliessung von Reute über Sägerstrasse - Hochquellenstrasse.
Die Schlossbergstrasse wird verlängert und an die Erlachstrasse angebunden. Sie dient in Gegenrichtung zur Marktstrasse der hinteren Erschliessung der Geschäfte, Grundstücke und der beiden Parkplätze Kirche und Schlossbergstrasse (neu).
Die Harrachgasse wird für den Verkehr gesperrt, nur für Anliegerverkehr und Bus ist diese Verbindung Richtung Dornbirn noch offen.
Die Zufahrt zum Parkplatz beim jüd. Museum erfolgt über die Graf-Maximilian-Strasse/Jakob-Hannibal-Strasse, die Goethestrasse stellt die Verbindung von der Bahnhofstrasse zur Graf-Maximilianstrasse dar (in Gegenrichtung: nur Anlieger).
Die Jakob-Hannibal-Strasse wird aus Gründen der Verkehrssicherheit (Schule) zwischen Bahnhofstrasse und Graf-Maximilianstrasse für den allgemeinen Verkehr gesperrt (nur Anlieger), wobei die Parkplatzzufahrt beim Supermarkt möglich bleibt.
Zum Langsamverkehrsbereich wird die kurze Karlstrasse hinter dem Rathaus.
Folgende Strassen werden nur noch der Grundstückserschliessung dienen; d.h. nur Anliegerverkehr erlaubt:
- Graf Kaspar-Strasse (beide Richtungen)
- Harrachgasse (Einbahn Richtung Dornbirn; s.o.)

Die Verkehrsführungsüberlegungen stellen Vorschläge dar, welche bei der Umsetzung des Verkehrskonzeptes in Verbindung mit der "Spange" nochmals genauer zu prüfen sind. Dabei sind Zwischenlösungen möglich.

22.3.3 Umbau von Knotenpunkten

Verschiedene Knotenpunkte in Hohenems wurden in der Analyse als sanierungsbedürftig bezeichnet, entweder aus Gründen der Verkehrssicherheit und des Verkehrsablaufes oder aus gestalterischen Gründen, meist sogar wegen beidem.

Im Massnahmenplan sind die zu verbessernden Knotenpunkte bezeichnet als Umbaubedarf, wobei jeweils an einen völligen Umbau gedacht ist; der Aufwand wird aber je nach Situation unterschiedlich gross sein.

- K1:L46 Diepoldsauer Strasse/B190 Radetzkystrasse
- K2:B203 Lustenauer Strasse/L46 Diepoldsauer Strasse (schon erfolgt)
- K3:B190(neu)Angelika-Kaufmann-Strasse/L46 Diepoldsauer Strasse
- K4:B190 Kaiser-Franz-Josef-Strasse/Schwefelbadstrasse
- K5:B190(neu)/Graf-Maximilian-Strasse
- K6:B190(neu)/Graf-Kaspar-Strasse
- K7:Graf-Maximilian-Strasse/Goethestrasse
- K8:Graf-Maximilian-Strasse/Jakob-Hannibal-Strasse

Zur Umsetzung ist die Ausarbeitung von Detailprojekten nötig.

22.3.4 Umgestaltung von Strassen- und Platzräumen

Die Spange bietet erst die Möglichkeit, innerhalb des Kernbereiches eine Neugestaltung der städtebaulich hochwertigen Strassen- und Platzräume anzugehen. Damit ergibt sich für die weitere Entwicklung von Hohenems eine grosse Chance.

Als Umgestaltungsbereiche sind im Massnahmenplan zum Verkehrskonzept bezeichnet:

- G1:Schlossplatz-Kirchplatz
- G2:Schweizerstrasse zwischen Harrachgasse und Marktstrasse
- G3:Bahnhofsumfeld
- G4:Bahnhofstrasse,östlicher Teil, mit Karlstrasse
- G5:Bahnhofstrasse, westlicher Teil
- G6:Einmündung Sägerstrasse-Burgstrasse

Die Bahnhofstrasse wird in Zusammenhang mit der Spange nicht nur eine höhere Verkehrsbelastung erfahren, sondern auch eine höhere Funktionsbedeutung bekommen, was sich nicht unbedingt nachteilig auswirken muss. Auf jeden Fall ist auch die gesamte Bahnhofstrasse als Umgestaltungsbereich aufzufassen. Im Zuge einer Umwidmung zur Bundesstrasse und baulichen Umgestaltung ergeben sich auch für die Bahnhofstrasse neue Perspektiven. Mögliche Perspektiven sind auf den Planunterlagen 9ff. zum Konzept auch für die Bahnhofstrasse, das "zweite Zentrum" der Stadt, visualisiert worden. Ziel wäre es hier, mit einer den neuen Verkehrsverhältnissen angepassten, aber bescheidenen Querschnittsgestaltung Gestaltungsspielräume für die Seitenbereiche und die darin stattfindenen Aufenthaltsnutzungen zu gewinnen. Ausserdem muss dabei die Querbarkeit der Fahrbahn verbessert werden. Das vorgesehene Geschwindigkeitsregime von 40km/h lässt es zu, Räder und Kraftfahrzeuge auf einer relativ schmalen Fahrbahn (z.B.6.20m) zu "mischen".

Alle Vorschläge für Gestaltungsmassnahmen müssen in Form von Projekten nochmals geprüft, überarbeitet und detailliert werden.

Im Schlossplatzbereich besteht ein erhebliches Entwicklungspotential, was die Aufenthaltsqualität betrifft. Die besondere städtebauliche Situation mit Palast und querendem Bachlauf sowie einer Fülle von Funktionsansprüchen (Parken, Fussgänger, Räder, Grün etc.) macht es unmöglich, im Rahmen eines Gesamtverkehrskonzeptes einen konkreten Umgestaltungsvorschlag zu entwickeln. Wir schlagen deshalb vor, im Rahmen eines städtebaulichen Wettbewerbes Ideen zur Schlossplatzgestaltung zusammenzutragen. Als Grundidee, abgeleitet aus dem Verkehrsführungsvorschlag des Verkehrskonzeptes, kann die folgende Darstellung dienen, die mit einigen Stichworten beschrieben werden kann:

- kein Durchgangsverkehr mehr über den Platz, ausser der teilweise Erschliessung von Emsreute (Einbahnverkehr),
- Gewährleistung der Erreichbarkeit der anliegenden Geschäfte und Restaurants,
- Parkmöglichkeiten in begrenztem Umfang
- Öffnung zum Palast hin,
- Erhaltung wichtiger Grünbestände,
- Minimierung der Verkehrsflächen für den motorisierten Verkehr
- Offenhalten der Durchfahrt für die Regional- resp. Stadtbusse,
- Bushaltestellengestaltung
- Dominanz des Palastes und gut gestalteter Aufenthaltsflächen

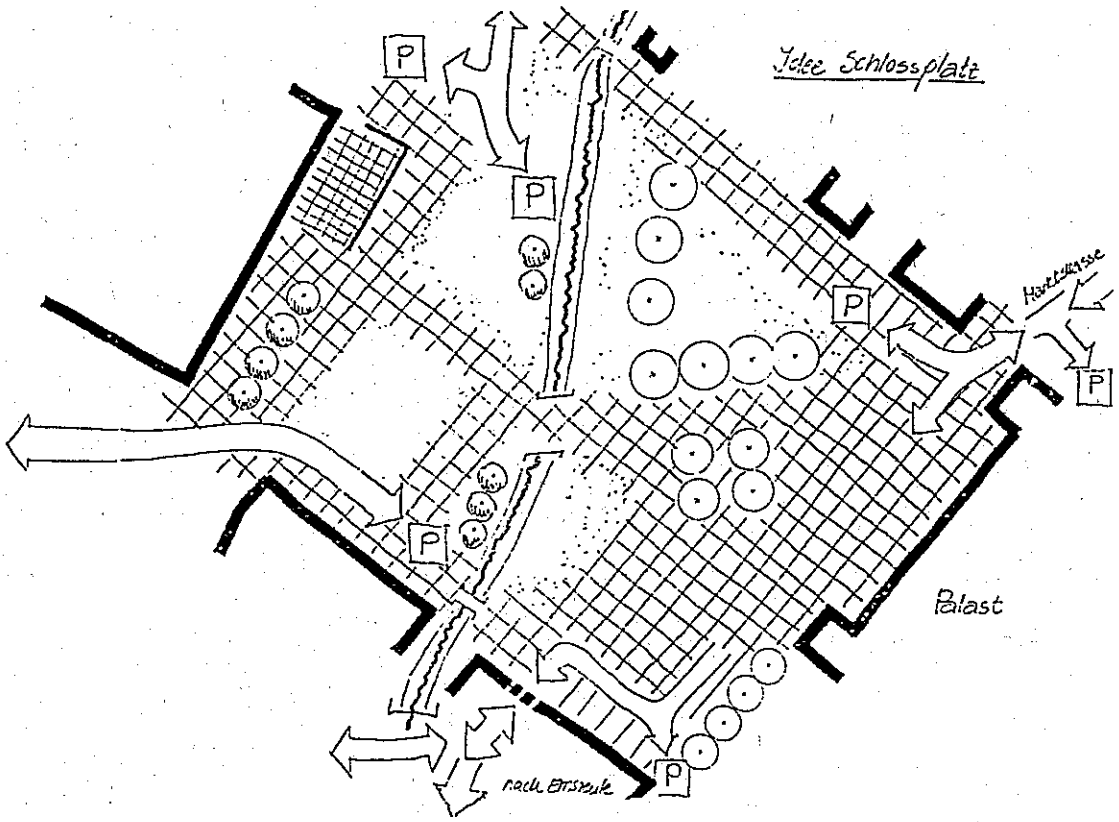


Abb. 7: Funktionsschema "neuer" Schlossplatz

22.3.5 Massnahmen im Bereich des Langsamverkehrs

Im Bereich des Langsamverkehrs sind verschiedene Netzergänzungen wichtig, um die Benutzung der Langsamverkehrsmittel (der eigenen Füsse und des Rades) zu attraktivieren (im Massnahmenplan *grün* dargestellt).

Neue Verbindungen/Verbesserungen bestehender Wege:

- V1-3:Anbindung der Sticherschliessungen östlich der Radetzkystrasse an die Erlachstrasse an drei vorgeschlagenen Stellen
- V4:Lückenschluss an der B203 zwischen Leermahd und Fa. Dogro als Radweg in Gegenrichtung auf der Ostseite der B203
- V5:Andere Radwegführung im Bereich der (neuen) Bushaltestelle Sohlstrasse an der Diepoldsauer Strasse zur Sichtverbesserung
- V6:Querverbindung zwischen Nibelungenstrasse und Rheinstrasse/Rudolf-von-Ems-Strasse
- V7:Querverbindung zwischen Schillerallee und Schweizer Strasse im Bereich Sohlstrasse

- V8:Verbindung zwischen Erlachstrasse/Marktgasse und Schweizer Strasse
- V9:Lückenschluss westlich der Bahnlinie zwischen Zieglerstrasse und Stockenweg
- V10:Verbindung zwischen Theodor-Körner-Strasse und Burgstrasse/Sägerstrasse
- V11:Querverbindung von der Kaiser-Josef-Strasse zur Kaiser-Franz-Josef-Strasse
- V12:Sinnvolle Netzergänzungen im Zusammenhang mit der Überbauung Hohenems-Süd
- V13:Lückenschluss im Erholungsgebiet Neunteln
- V14:Ausbau einer Radwegverbindung entlang des Ermenbaches zur (rückwärtigen) Erschliessung der Betriebsgebiete an der B190 (nur Langsamverkehr)
- V15-16:Gehwegausbauten im Bereich Reute (Ergänzungen), auf der Westseite der Erschliessungsstrasse
- V17:Fusswegverbindung zwischen P5 und P3 (Jüd.Museum)
- V18: Weiterführung des Weges längs der Bahn bis Harzhüttenweg
- V19: Ausbau Querverbindung zwischen V18 und Radetzkystrasse

Neue Strassenquerungen/Verbesserungen bestehender Querungsstellen:

- Q1-13:Ausbau/Neubau von Querungen über die B190 im Bereich zwischen Bahnhofstrasse und Schwefelbadstrasse
- Q14:Zusätzliche Querungsmöglichkeit über die B190 zwischen Diepoldsauerstrasse und Harrachgasse
- Q15:Zusätzliche Querungsstelle über die B190 in Höhe Gasthaus Schiffle
- Q16-20:Ausbau bestehender oder Neubau von Querungsstellen über die B190 zur besseren Erreichbarkeit des westlich der B 190 verlaufenden Radweges, zur besseren Erschliessung der Betriebsgebiete östlich der B190 und zur besseren Anbindung des Stadtteiles Klien an das Langsamverkehrsnetz bzw. an die Bushaltestellen an der B 190
- Q21:Neue Querungsstelle über die B203 bei der Fa. Dogro
- Q22:Verbesserung der Querungsstelle über die Schweizer Strasse, Höhe Kindergarten
- Q23:niveaugleiche Querung über die Angelika-Kaufmann-Strasse, Höhe Emsbach
- Q24:niveaugleiche Querung über die Angelika-Kaufmann-Strasse, Höhe Graf-Maximilian-Strasse
- Q25:Zusätzliche Querung über die Diepoldsauer Strasse Höhe Stefan-Zweig-Strasse
- Q26:Verbesserung der Querung über die Diepoldsauer Strasse Höhe Sohlstrasse
- Q27-28:Zusätzliche niveaugleiche Querungen über die Diepoldsauerstrasse im Bereich Schweizer Strasse-Schillerallee

- Q43:Ausbau der Querungsstelle über die Kaiserin-Elisabeth-Strasse an der Kreuzung mit der Radwegverbindung Roseggerstrasse W.v.d.Vogelweide-Weg
- Q44-47:Ausbau/Neubau von Querungen im Bereich des Stadtteiles Reute, insbesondere zur Schulweg- bzw. Kindergartenwegsicherung
- Q48: Verbesserung der Querungssteelle über die Graf-Kaspar-Strasse Höhe Kindergarten

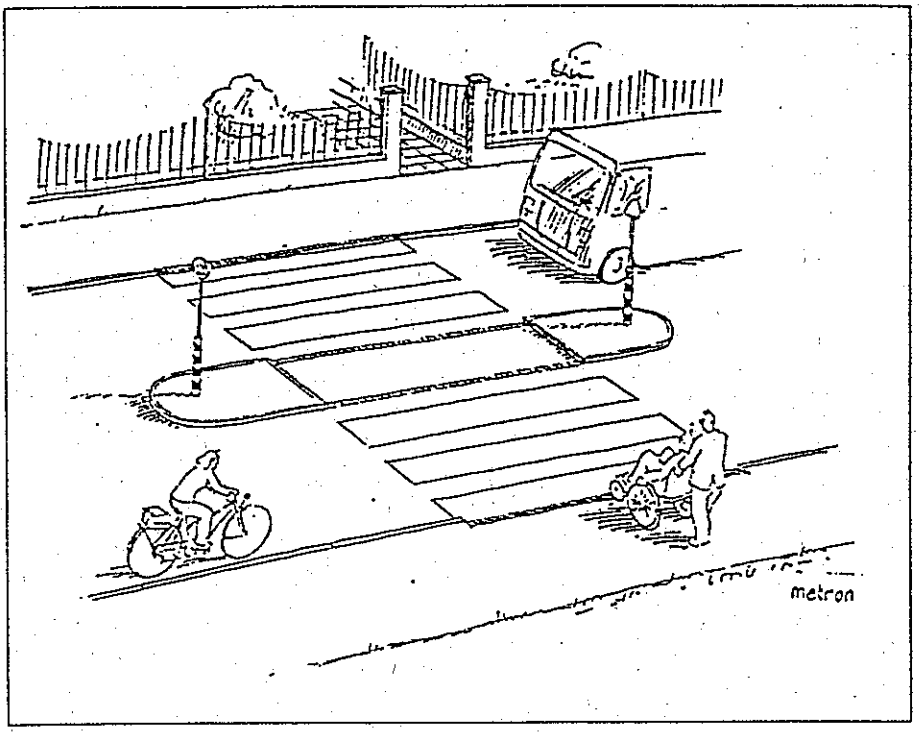


Abb. 8: Beispiel für den Ausbau einer Querungsstelle mit Schutzinsel

22.3.6 Massnahmen im Bereich des öffentlichen Verkehrs

Die Stadtvertretung hat bereits im Vorgriff auf das Verkehrskonzept die Einführung eines Stadtbussystems beschlossen. Plan 5 beinhaltet einen Linienführungsvorschlag dazu.

Mit Stadtbus und dem neuen Angebotskonzept für den ÖPNV im Unteren Rheintal ist für die Stadt Hohenems eine "massgeschneiderte" Lösung möglich, welche die Stadt beim Regionalverkehr sogar im finanziellen Bereich etwas entlasten wird. Nachteile liegen auf den ersten Blick im Bereich des Stadtteiles "Klien", wo der Regionalbuslinienbetrieb mit Ausnahme des Schülerverkehrs entfällt. Dafür wird auf der Strecke Dornbirn-Hohenems eine Taktverdichtung eingeführt, von der auch die Bewohner Kliens profitieren können. Voraussetzung ist allerdings eine bessere Fussweganbindung an die Haltestellen an der B190 und die Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle Höhe Furchgasse. Die fussläufige Entfernung beträgt dann nirgendwo mehr als 500m zu einer Haltestelle an der B190. Zur besseren Anbindung ans Zentrum der Stadt Hohenems sollte für den Stadtteil Klien eine differenzierte Bedienung (Taxi) ins Auge ge-

Kliens profitieren können. Voraussetzung ist allerdings eine bessere Fussweganbindung an die Haltestellen an der B190 und die Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle Höhe Furchgasse. Die fussläufige Entfernung beträgt dann nirgendwo mehr als 500m zu einer Haltestelle an der B190. Zur besseren Anbindung ans Zentrum der Stadt Hohenems sollte für den Stadtteil Klien eine differenzierte Bedienung (Taxi) ins Auge gefasst werden. Mittel- bis langfristig sollte die Stadt Hohenems ein Interesse an weiteren Taktverdichtungen der Hauptlinien bekunden.

Im Bereich der Diepoldsauerstrasse kann die Regionalbuslinie neu geführt werden, so dass auch dieser Siedlungbereich besser erschlossen wird. Es sind zwei neue Haltestellenstandorte vorgesehen.

Weitere neue Haltestellen stehen in Zusammenhang mit der Stadtbuseinführung.

Im Bereich der Kaiser-Franz-Josef-Strasse sind an zwei Standorten Verbesserungen im Haltestellenbereich vorgesehen: und zwar im Bereich der Schwefelbadstrasse und im Bereich der Gebhardt-Wölfle-Strasse.
Mittel- bis langfristig sollten *alle* Haltestellen mit Wartehäuschen für *beide* Fahrtrichtungen und nach Möglichkeit ausgerüstet werden.

Zusammenfassung der Massnahmen im Bereich Ausbau/Neubau von Bushaltestellen mit Wartehäuschen, Querungshilfen, Abstellanlagen für Rädern, Umfeldgestaltung:

- Ö1:Bahnhofplatz, in Zusammenhang mit G3
- Ö2:B190, Schwefelbadstrasse
- Ö3:B190, Gottfried-Keller-Strasse
- Ö4:Schlossplatz(in Zusammenhang mit G1)
- Ö5:Marktgasse/Schweizer Strasse (in Zusammenhang mit G2)
- Ö6:B190, Furchgasse (neu)
- Ö7:L46, Sohlstrasse (neu)
- Ö8:L46, Araltankstelle (neu)
- Ö9: B203, Schwefelbadstrasse
- Ö10:L47, Eisplatzstrasse (neu)
- Ö11-15:Neue Haltestellen in Verbindung mit Stadtbus Richtung Reute
- Ö16: Herrenried (Markus-Sittikus-Strasse)
- Ö17: Rheinstrasse

Im Bereich der Hauptachsen sind an allen Haltestellen Querungshilfen und ggf. weitere Gestaltungsmassnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit nötig. Die folgende Darstellung zeigt am Beispiel der Haltestelle "Spielerstrasse", wie solche Verbesserungen relativ einfach realisiert werden können.

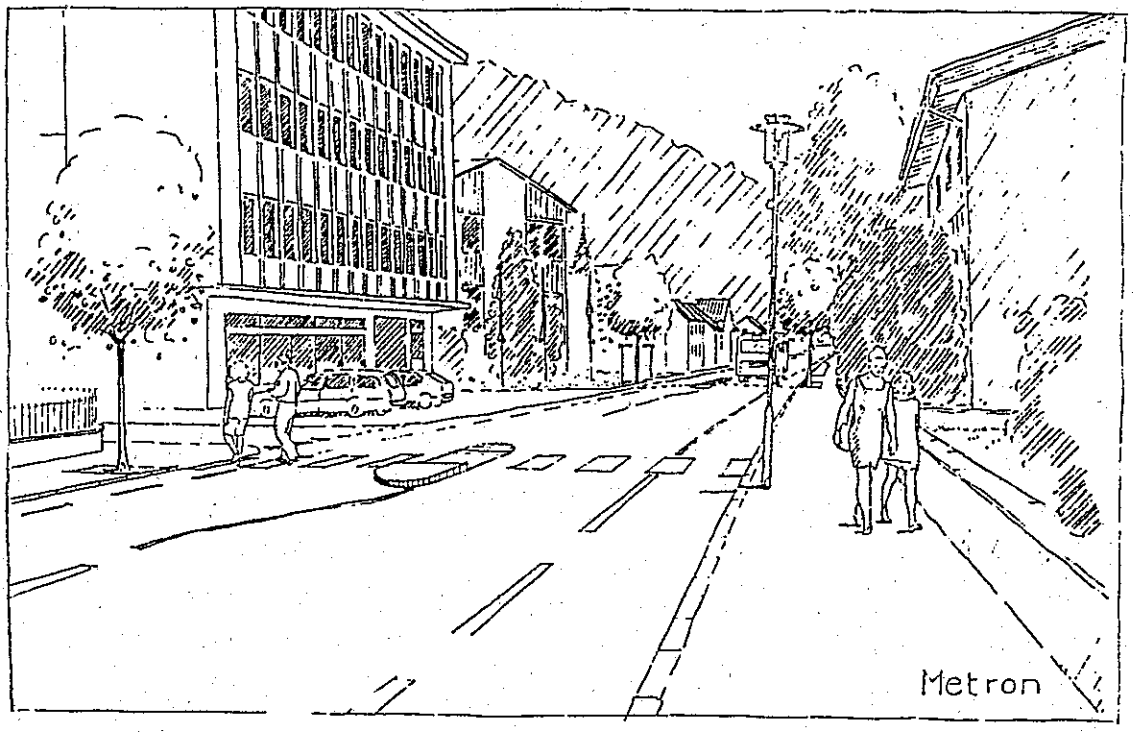


Abb. 9: Beispiel für eine Querungshilfe
in Zusammenhang mit einer Bushaltestelle (Hintergrund)

22.3.7 Massnahmen im Bereich des ruhenden Verkehrs

Im Rahmen der Erarbeitung des Verkehrskonzeptes wurde das Parkierungskonzept des Rahmenplanes Stadtmitte (Scheible, 1992) angepasst:

P1, Ecke Schweizer Strasse-Harrachgasse entfällt aus Gründen des Freiraum- und Stadtbildschutzes. Neuer P1 im Verkehrskonzept ist der Postparkplatz an der Graf-Maximilianstrasse.

P2, Schlossbergstrasse, wird erschlossen von der Erlachstrasse aus (Ein- und Ausfahrt) und zusätzlich vom P4 (Kirche) aus.

P3, beim Jüdischen Museum, und P4, Kirche bestehen bereits.

Die Parkplätze P5 bis P7 werden unverändert aus dem Rahmenplan Mitte ins Verkehrskonzept übernommen.
Damit verbleiben als Massnahmen:

- P1:Post (Ausbau, Gestaltung)
- P2:Schlossbergstrasse
- P5:Holzlagerplatz Graf-Maximilian-Strasse
- P6:Turnhalle
- P7:Schlossplatz (Ausbau)

22.3.8 Massnahmen im Bereich des Schwerverkehrs

Die mit dem Schwerverkehr verbundene Lärm- und Abgasproblematik auf dem Strassenzug Radetzkystrasse - Diepoldsauerstrasse kann mit Massnahmen auf dem Stadtgebiet Hohenems nicht bzw. nicht befriedigend gelöst werden. Die vorgeschlagenen Geschwindigkeitsbeschränkungen und Querungshilfen an der B190 und L46 bringen nur bescheidene Verbesserungen für die Anwohner. Die Stadt Hohenems muss ein Interesse an einer regionalen Lösung des Schwerverkehrsproblemes haben. Mit der Stadt Dornbirn sollten deshalb Gespräche geführt werden, um die Diskussion zu einem direkteren Autobahnanschluss der Betriebsgebiete entlang der B190 (neu) zu führen. Die Auswirkungen im Bereich der Stadt Dornbirn wurden diesbezüglich bereits untersucht [26].

22.3.9 Erschliessungsmassnahmen

Reute/Schuttannen
Von einer Anbindung von Reute mit einem Stadtbus kann erwartet werden, dass ein kleiner Entlastungseffekt für Burgstrasse/Sägerstrasse auftritt (Umlagerung auf Bus).
Weder für den Freizeitverkehr nach Schuttannen noch für den Verkehr von Reute gibt es eine alternative Route. Es muss also darum gehen, diesen Verkehr verträglicher abzuwickeln.
Die Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Tempo 30 und 40/50 sollen einen Beitrag zur Verminderung des Gefahrenpotentials infolge Schnellfahrten mit dem Auto bringen.
Die Entwicklungsproblematik Reute/Schuttannen kann nicht mit dem Verkehrskonzept, sondern muss mit einem Entwicklungskonzept gelöst werden (Flächenwidmungsplan)

Hohenems-Süd
- E1-2:Neuerschliessungen beinhaltet das Konzept für den Bereich Hohenems-Süd (Planung *Stadtland*) als Sticherschliessungen von der Spielerstrasse und von der Kernstockstrasse aus.

Unterklien
- E3:Für die Betriebsgebiete entlang der B190 Richtung Dornbirn sind die künftigen Betriebsgeländeerschliessungen direkt von der B190 aus vorgesehen. Diese Art der Erschliessung spart Umwege und auch Flächen. In Zusammenhang mit der vorgeschlagenen Geschwindigkeitsbeschränkung auf 50 km/h wird der B190 der Ausserortscharakter etwas genommen.

22.3.10 Verkehrsberuhigungsmassnahmen

Ausser der Einführung der Niedriggeschwindigkeitsregelungen sind punktuell in folgenden Bereichen bauliche Verkehrsberuhigungsmassnahmen nötig:

- VB1-3:Nibelungenstrasse, Rheinstrasse, Im Kirchholz zur Beruhigung des Schleichverkehrs (Sowieso-Massnahmen)
- VB4:Kaiserin-Elisabeth-Strasse/August-Reis-Strasse, um Schleichverkehre zu unterbinden, die in Zusammenhang mit dem Bau der Spange entstehen könnten.

23 Prioritäten

In der Planunterlage 7 sind alle zu treffenden Massnahmen einer von drei möglichen Prioritätsstufen zugeordnet. Diese Zuordnung erfolgte ausschliesslich nach planerischen Gesichtspunkten. Zuständigkeiten (Stadt/Land/Bund) blieben dabei unberücksichtigt. Die Einstufung in Prioritäten unterstreicht einerseits die Wichtigkeit bestimmter Massnahmen und bietet andrerseits eine Grundlage für Finanzierungskonzepte.

Aus dem Massnahmenkatalog des Kap. 22 werden folgende der *1. Prioritätsstufe* zugeordnet:

- T1,T2,T3,T5,T12-19
- S1,S2
- K1,K2,K3,K6
- G1,G3,G4
- V1,V2,V5,V18
- Q2,Q6,Q9,Q11,Q14,Q15,Q16,Q17,Q18,Q19,Q20,Q21,Q22,Q25,Q26,Q29,Q30,Q31, Q34,Q35,Q41,Q42,Q44,Q45,Q46,Q47,Q48
- Ö1,Ö2,Ö3,Ö4,Ö5,Ö6,Ö9,Ö10,Ö11,Ö12,Ö13,Ö14,Ö15,Ö16,Ö17
- P1,P2,P5

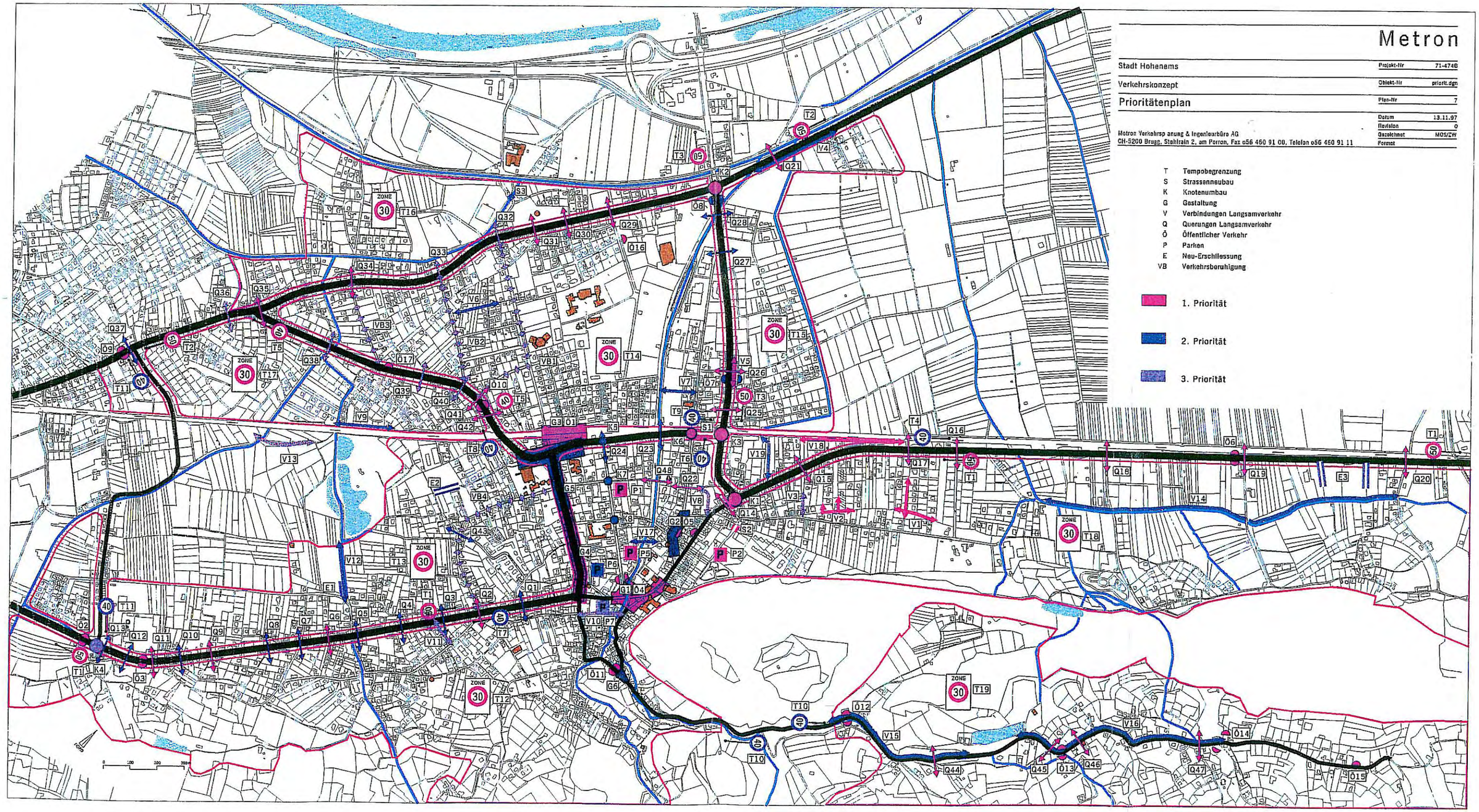
Massnahmen *2.Priorität* sind:

- T4,T6,T7,T8,T9,T10,T11
- S3
- K5,K6,K7,K8
- G2,G5,G6
- V4,V6,V7,V9,V12,V14,V15,V16,V17,V19
- Q1,Q3,Q4,Q5,Q7,Q8,Q10,Q12,Q13,Q23,Q24,Q27,Q28,Q37,Q43
- Ö7,Ö8
- P6
- E1,E2,E3

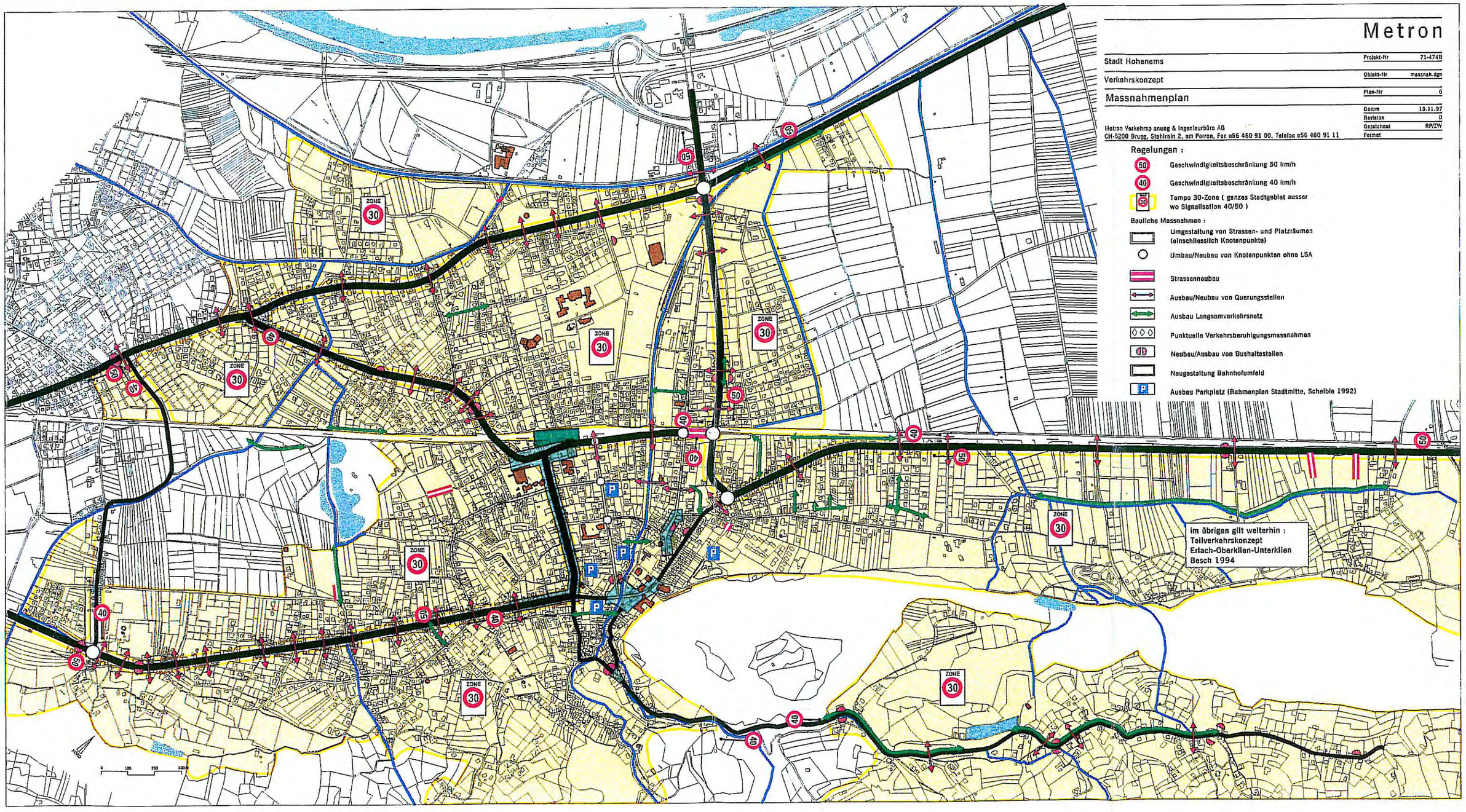
Massnahmen 3.*Priorität* sind:

- K4
- V3,V8,V10,V11,V13
- Q32,Q33,Q36,Q38,Q39,Q40
- P7
- VB1,VB2,VB3,VB4

Prioritäten



Massnahmen



Metron

Stadt Hohenems	Projekt-Nr	71-474B
Verkehrskonzept	Objekt-Nr	massnah.dgn
Massnahmenplan	Plan-Nr	6
	Datum	13.11.97
	Revision	0
	Gezeichnet	RP/ZW
	Format	

Metron Verkehrsplanung & Ingenieurbüro AG
CH-5200 Brugg, Stahlrain 2, am Perron, Fax 056 460 91 00, Telefon 056 460 91 11

Regelungen :

- Geschwindigkeitsbeschränkung 50 km/h
- Geschwindigkeitsbeschränkung 40 km/h
- Tempo 30-Zone (ganzes Stadtgebiet ausser wo Signalisation 40/50)

Bauliche Massnahmen :

- Umgestaltung von Strassen- und Platzräumen (einschliesslich Knotenpunkte)
- Umbau/Neubau von Knotenpunkten ohne LSA
- Strassenneubau
- Ausbau/Neubau von Querungsstellen
- Ausbau Langsamverkehrsnetz
- Punktuelle Verkehrsberuhigungsmassnahmen
- Neubau/Ausbau von Bushaltestellen
- Neugestaltung Bahnhofumfeld
- Ausbau Parkplatz (Rahmenplan Stadtmitte, Scheible 1992)