



verkehrsingenieure

Gemeinde Satteins

# Straßen- und Wegekonzept

Bericht



Feldkirch, 27. Juni 2022



### **Projekt**

Straßen- und Wegekonzept  
Bericht  
Projekt-Nr.: 4482

### **Auftraggeber**

Gemeinde Satteins

### **Auftragnehmer**

Besch und Partner KG  
Waldfriedgasse 6  
A-6800 Feldkirch  
+43 5522 76 78 5  
besch.partner@verkehrsingenieure.com  
www.verkehrsingenieure.com

Landesgericht Feldkirch // FN 155760i  
UID ATU42139707

### **Bearbeitung**

Dipl.-Ing. (HTL) Anton Gächter  
Mag. Alexander Kuhn

Abbildungen, Tabellen und Fotos ohne Quellenangabe von Besch und Partner KG.  
Der Bericht darf nur vollständig an Dritte weitergegeben werden.  
Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird auf die gleichzeitige Verwendung der Sprachformen männlich, weiblich und divers (m/w/d) verzichtet. Sämtliche Personenbezeichnungen gelten gleichermaßen für alle Geschlechter.

## Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung .....	4
2.	Dokumentation des Verfahrens .....	5
3.	Beteiligungsprozess.....	6
4.	Straßen- und Wegekonzept.....	7
4.1	Netzgliederung und Funktionen .....	7
4.1.1	Hauptverkehrsstraßen .....	7
4.1.2	Sammelstraßen .....	7
4.1.3	Erschließungsstraßen.....	7
4.2	Maßnahmen.....	9
4.2.1	Verkehrs- und Geschwindigkeitsregime .....	9
4.2.2	Fuß- und Radverkehr .....	13
	Abbildungsverzeichnis .....	15
	Beilagen.....	16

# 1. Einleitung

Der vorliegende Bericht versteht sich als Erläuterungsbericht zum beiliegenden Konzeptplan und soll der Gemeinde Satteins gemäß §16 des Vorarlberger Straßengesetzes als Straßen- und Wegekonzept dienen.

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 (Korridor max. 50m)
- 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 Straßengesetz zu beachten:

- Öffentliche 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 Grundlage für die Erklärung von Gemeindestraßen gemäß §20 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 sowie die kleinräumige Verlegung von bestehenden Gemeindestraßen).

## 2. Dokumentation des Verfahrens

Das Verfahren zur Erstellung des Straßen- und Wegekonzeptes wurde federführend von der Gemeinde Satteins durchgeführt. Zur fachlichen Begleitung des Gesamtprozesses wurden das Büro verkehrsingenieure Besch und Partner aus Feldkirch hinzugezogen.

Nachfolgend sind die wesentlichen Verfahrensschritte zur Erstellung des Straßen- und Wegekonzeptes dokumentiert:

- Erhebung des bestehenden Straßennetzes und Funktionsgliederung
- Entwurf eines Straßen- und Wegekonzeptes (Konzeptplan und Erläuterungsbericht)
- Beschlussfassung zur öffentlichen Auflage des Entwurfs des Straßen- und Wegekonzeptes in der Sitzung der Gemeindevertretung am 13.12.2021
- Öffentliche Auflage vom 10.01. bis 06.02.2022 und deren Kundmachung sowie anschließende Dokumentation der eingelangten Stellungnahmen
- Konsultation des Amtes der Vorarlberger Landesregierung, Abt. VIa – Allgemeine Wirtschaftsangelegenheiten und der Nachbargemeinden
- Kenntnisnahme und Bearbeitung der eingelangten Stellungnahmen und Empfehlung zur Beschlussfassung des Straßen- und Wegekonzeptes an die Gemeindevertretung in der Sitzung am 21.03.2022
- Beschlussfassung des Straßen- und Wegekonzeptes durch die Gemeindevertretung im Herbst 2022 mit anschließender Veröffentlichung

### 3. Beteiligungsprozess

Die Erarbeitung des Straßen- und Wegekonzept erfolgte im Rahmen von sechs Workshops in Zusammenarbeit mit der Arbeitsgruppe Mobilität der Gemeinde Satteins.

Zusätzlich fand ein Workshop mit einer erweiterten Arbeitsgruppe statt, die neben den Mitgliedern der Arbeitsgruppe Mobilität auch Vertreter des Landesstraßenbauamts, der Satteinser Industrie und Landwirtschaft, des Bauhofs sowie weitere interessierte Bürgerinnen und Bürger umfasste, um erste Ergebnisse zu diskutieren und Stoßrichtungen für die weitere Planung festzulegen.

Coronabedingt konnte die Satteinser Bevölkerung erst gegen Ende des Prozesses aktiv eingebunden werden. Im Juni 2021 wurde die Bevölkerung über das Gemeindeblatt Unser Satteins eingeladen, die drei gefährlichsten Stellen für Fußgänger und Radfahrer im Dorf zu nennen und per E-Mail an die Gemeinde zu senden.

Weiters fand am 22.09.2021 ein offener Bevölkerungsworkshop statt, wo der Konzeptentwurf präsentiert und die geplanten Maßnahmen erläutert wurden. Die Bürgerinnen und Bürger konnten anschließend ihre Meinungen und Anregungen zum Konzeptentwurf einbringen. Im Rahmen des Bevölkerungsworkshops wurden auch die Ergebnisse der Kinderbeteiligungsseminare der 3. und 4. Volksschulklassen sowie der Kinderkonferenz zum Thema Verkehr in Satteins von youngCaritas und Welt der Kinder vorgestellt.

Die Ergebnisse der Beteiligungsformate sind den Beilagen 2 bis 4 sowie die Rückmeldungen im Rahmen des Auflageverfahrens in Beilage 5 zusammengefasst.

Datum	Sitzungen
08.07.2019	Startsitzung
04.09.2019	1. Workshop Arbeitsgruppe Mobilität
28.10.2019	2. Workshop Arbeitsgruppe Mobilität
10.12.2019	Workshop Erweiterte Arbeitsgruppe
21.05.2019	3. Workshop Arbeitsgruppe Mobilität
06/2021	Bevölkerungsbeteiligung Unser Satteins (Gemeindeblatt)
19.08.2021	4. Workshop Arbeitsgruppe Mobilität
22.09.2021	Bevölkerungsworkshop
02.11.2021	5. Workshop Arbeitsgruppe Mobilität
13.12.2021	Gemeindevertretung – Beschlussfassung öffentliche Auflage
10.01. bis 06.02.2022	Öffentliche Auflage, Konsultation Land Vorarlberg und Nachbargemeinden
21.03.2022	6. Workshop Arbeitsgruppe Mobilität
Herbst 2022	Gemeindevertretung – Beschlussfassung Straßen- und Wegekonzept

Abb. 1: Prozessablauf

## 4. Straßen- und Wegekonzzept

### 4.1 Netzgliederung und Funktionen

Im Straßen- und Wegekonzzept Satteins sind keine neuen Gemeindestraßen vorgesehen. Das bestehende Straßennetz lässt sich anhand der nachfolgenden drei Funktionen gliedern:

- Hauptverkehrsstraßen
- Sammelstraßen
- Erschließungsstraßen

#### 4.1.1 Hauptverkehrsstraßen

Das Hauptverkehrsstraßennetz (rot) wird primär durch die Landesstraßen (Zuständigkeit liegt bei Land Vorarlberg) gebildet, welche im Wesentlichen Durchleit- und Verbindungsfunktion haben, jedoch im Siedlungsgebiet der Gemeinde oftmals aufgrund der gewachsenen Strukturen auch Sammel- und Erschließungsfunktionen übernehmen. Zu dieser Kategorie zählen die Landesstraßen:

- L 50 (Verbindung zwischen Götzis und Thüringen)
- L 54 (Verbindung zwischen Frastanz und Thüringerberg)
- L73 (Verbindung zwischen Rankweil und Röns)

#### 4.1.2 Sammelstraßen

Die Sammelstraßen (gelb) haben primär die Funktion, die Verkehre aus den Quartieren zu sammeln und auf das Hauptverkehrsstraßennetz abzuführen bzw. auch Ortsteile miteinander zu verbinden. Aus Sicht der Gemeinde können nachfolgende Straßen als Sammelstraßen kategorisiert werden:

- Frastanzerstraße
- Augasse
- Gewerbestraße mit Neuanbindung an die L54 zur Optimierung der Zufahrt zum Gewerbegebiet und Verbesserung der Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur

#### 4.1.3 Erschließungsstraßen

Alle übrigen öffentlichen Gemeindestraßen und Privatstraßen (grau) fallen in die Kategorie der Erschließungsstraßen.

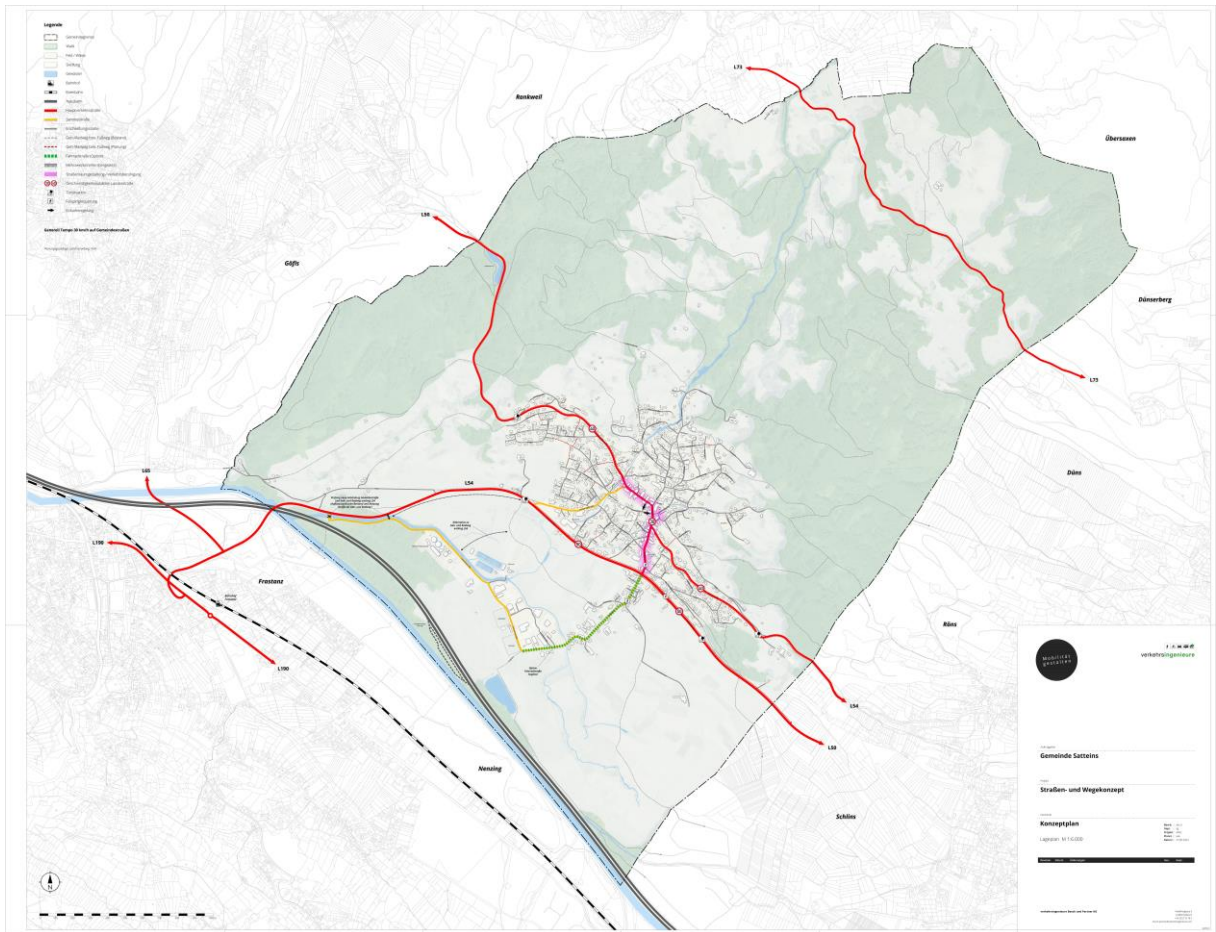


Abb. 2: Straßen- und Wegekonzept Satteins

## 4.2 Maßnahmen

### 4.2.1 Verkehrs- und Geschwindigkeitsregime

Aktuell gilt in der Gemeinde Satteins eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h ausgenommen auf Vorrangstraßen. In der Praxis bedeutet dies, dass innerhalb des Ortsgebietes auf den Landesstraßen bzw. Hauptverkehrsstraßen 50 km/h und auf den Gemeindestraßen bzw. Sammel- und Erschließungsstraßen generell 40 km/h gilt.



Abb. 3: Ortstafel L50 Rankweilerstraße (Quelle: Google Street View)

Im Gemeindestraßennetz von Satteins wurde bereits auf einzelnen Straßen die Geschwindigkeit auf 30 km/h reduziert. Tempo 30 gilt auf nachfolgenden Straßen:

- Herrengasse
- Alte Schlinserstraße
- Feschgasse
- Inderholz
- Galongaweg
- Bündt

Das verordnete Verkehrs- und Geschwindigkeitsregime stellt eine grundlegende Maßnahme zur Verdeutlichung und Unterstützung der funktionalen Netzgliederung sowie zum Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmer und Attraktivierung des nicht motorisierten Verkehrs dar.

Da im Straßennetz der Gemeinde Satteins Großteils keine Gehsteige bzw. überfahrbare Gehsteige existieren und mit Ausnahme in der Augasse auch keine Radverkehrsanlage (Geh- und Radweg) vorhanden sind, bestehen hier im Hinblick auf die Verkehrssicherheit Defizite für den Fuß- und Radverkehr im Mischverkehr.

Weiters weisen die bestehenden Gehsteige sowohl bei Gemeindestraßen als auch Landesstraßen oftmals nicht die empfohlenen Mindestbreiten gemäß den geltenden Richtlinien und Normen auf, wodurch die Attraktivität für den Fuß- und Radverkehr eingeschränkt wird.

Zudem kommt gerade im Bereich der Landesstraßen L50 und L54 im Dorfkern hinzu, dass aufgrund der bestehenden Fahrbahnbreiten die Abwicklung der Begegnungsfälle mit und zwischen großen Fahrzeugen (Lkw, Bus, Traktor) oftmals nur unter Mitbenützung der Gehsteige erfolgen kann und dadurch die Sicherheit und Attraktivität zusätzlich beeinträchtigt wird.

Verschärft wird die Situation für alle Verkehrsteilnehmer jedoch auch durch die eingeschränkten Sichtweiten in Kreuzungs- und Zufahrtsbereichen sowie im Bereich von Schutzwegen durch Mauern, Hecken und Parkplätze.

Aus diesen Gründen unterstützt ein niedriges Geschwindigkeitsniveau im Straßenverkehr das gemeinsame Miteinander aller Verkehrsteilnehmer und trägt maßgeblich zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie Aufenthalts- und Wohnqualität im Dorf und in den Wohngebieten bei.

Die Gemeinde Satteins forciert daher die Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit im Ortsgebiet auf Landes- und Gemeindestraßen zur siedlungsverträglichen Abwicklung des motorisierten Verkehrs und Reduzierung der bestehenden Defizite für den Fuß- und Radverkehr.

Im Hinblick auf das Verkehrs- und Geschwindigkeitsregime sind im Straßen- und Wegekonzept die nachfolgenden Maßnahmen vorgesehen:

- Herabsetzung der generellen Geschwindigkeitsbeschränkung von 40 auf 30 km/h ausgenommen Vorrangstraßen (Tempo 30 auf allen Sammel- und Erschließungsstraßen)
- Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auf der Landesstraße L50 im Abschnitt zwischen Tifliria und Alte Schlinserstraße (ca. km 14,8 bis km 15,4) sowie Umsetzung einer Straßenraumgestaltung zur baulichen Unterstützung der Verkehrsberuhigung und Verbesserung der bestehenden Fußgängerquerungen (Schutzwege)
- Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 40 km/h auf den Landesstraßen L50 Rankweilerstraße (ca. km 14,0 bis km 14,8) und L54 Rönserstraße (ca. km 3,3 bis km 4,1)
- Gestaltung von Torsituation an den vier Ortseingängen im Bereich der Landesstraßen L50 und L54 zur Entschleunigung des motorisierten Verkehrs und Unterstützung der Verkehrsberuhigung im Ortsgebiet (Mittelninseln bzw. nur Markierungsmaßnahmen bei knappen Platzverhältnissen)

- Weiterverfolgung der Planung zur Umsetzung einer Begegnungszone im zentralen Dorfkern im Kontext der ortsräumlichen Entwicklung im Bereich der Landesstraße L50 Kirchplatz und den angrenzenden Gemeindestraßen (Anmerkung: Im Bereich der Gemeindestraßen kann die Begegnungszone mit einer entsprechenden Straßenraumgestaltung bereits kurzfristig umgesetzt werden und die Landesstraße in einem nächsten Schritt in die Zone integriert werden)
- Zusätzliche Verdeutlichung des Geschwindigkeitsregimes mittels Bodenmarkierungen (z.B. Markierung 30 auf Fahrbahn)
- Anschaffung von Radarboxen und Durchführung von Verkehrs- und Geschwindigkeitskontrollen im Ortsgebiet
- Umsetzung einer Einbahnregelung am Schulplatz zur Entschärfung der Gefahrenstellen bei den Kreuzungsbereichen (insbes. Sichtdefizit bei Ausfahrt Metzgerei/Bank) sowie zur Verbesserung der Schulwegsicherheit im Kontext des Bring- und Holverkehrs zur Schule (Elterntaxi) und der schmalen Fahrbahnbreiten
- Durchführung von Anrainerveranstaltung zu speziellen Straßenzügen (z.B. Herrengasse und Wiesleweg oder Galongaweg) zur Findung von abgestimmten und akzeptierten Lösungen zur Verkehrsberuhigung

Änderungen des Verkehrs- und Geschwindigkeitsregimes auf Landesstraßen bzw. Eingriffe im Bereich der Landesstraßen sind mit der Abt. VIIb – Straßenbau des Landes Vorarlberg sowie der Bezirkshauptmannschaft Feldkirch abzustimmen.

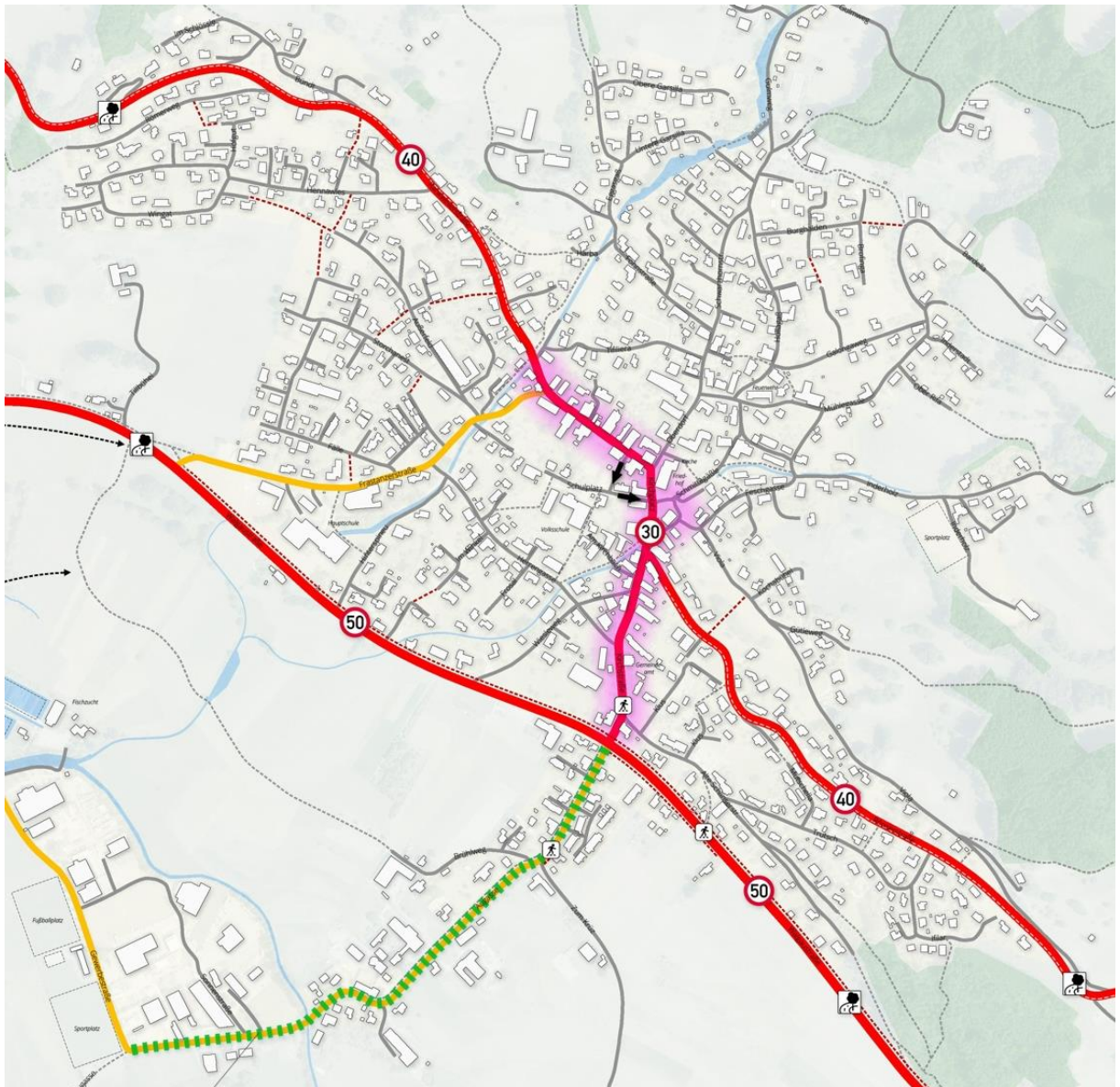


Abb. 4: Maßnahmen im Dorfkern

## 4.2.2 Fuß- und Radverkehr

Neben den erwähnten Maßnahmen zur Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und Straßenraumgestaltung sind zusätzlich nachfolgende Maßnahmen für den Fuß- und Radverkehr bzw. die schwächeren Verkehrsteilnehmer vorgesehen.

Bei der Weiterverfolgung der Planungen zur Umsetzung der Geh- und Radwege im Bereich der L54 sowie Landesgrünzone zur Herstellung einer alltagstauglichen Radverkehrsverbindung zwischen Satteins und Frastanz sind die Hinweise des Amtes der Vorarlberger Landesregierung im Hinblick auf die Durchführung einer Umwelterheblichkeitsprüfung (UEP) zu berücksichtigen.

### Maßnahmen Fuß- und Radverkehr

- Prüfung zur Herstellung eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges südlich der L54 Walgaustraße zwischen Brühlweg und Neuansbindung Gewerbestraße zur Schaffung einer direkten Verbindung von Satteins in Richtung Frastanz mit Querungsstelle für den Fuß- und Radverkehr auf Höhe Brühlweg in Kombination mit der geplanten Torsituation am Ortseingang (favorisierter Planungswunsch der Gemeinde Satteins)
- Falls die Neuansbindung der Gewerbestraße mit neuer Brücke nicht realisiert werden kann, ist zu prüfen, ob der Geh- und Radweg bis zur bestehenden Anbindung der Gewerbestraße verlängert werden kann (Anmerkung: Ansonsten Prüfung einer alternativen Verbindung zwischen Brühlweg und Gewerbestraße nordwestlich der Fischzucht mit entsprechendem Ausbau des Geh- und Radweges durch die landwirtschaftlichen Flächen und entlang der Gewerbestraße)
- Prüfung zur Herstellung eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges nördlich der L50 Walgaustraße Richtung Schlins mit Anbindung an die Alte Schlinsenerstraße zur Schaffung einer direkten Verbindung von Satteins nach Schlins (Anmerkung: Falls diese Verbindung nicht realisiert werden kann, sollen die geplanten Verbindungen südlich der L50 gemäß Radroutenkonzept Walgau West weiterverfolgt werden)
- Optimierung und Ausbau des straßenbegleitenden Gehsteiges nördlich der L50 Walgaustraße mit der langfristigen Vision zur Schaffung einer durchgängigen Fuß- und Radverkehrsverbindung entlang der L50 zwischen Schlins und Satteins
- Verlängerung und Ausbau des Gehsteiges südlich der L50 Walgaustraße zur Schaffung einer sicheren fußläufigen Verbindung bis zur Kreuzung L50/Augasse sowie Herstellung einer Fußgängerquerung (Schutzweg) über die L50 Walgaustraße
- Prüfung von Mehrzweckstreifen für den Radverkehr (bergwärts) im Bereich der Landesstraßen L50 Richtung Rankweil und L54 Richtung Röns bzw. alternative Markierungsmaßnahmen (z.B. Sharrows)
- Herstellung einer Fußgängerquerung (Schutzweg) über die L50 Kirchstraße im Bereich der Bushaltestelle Alte Schlinsenerstraße

- Herstellung eines kurzen, ostseitigen Gehsteiges in der Augasse auf Höhe Zum Krüz sowie einer Fußgängerquerung (Schutzweg) über die Augasse zur Verbesserung der fußläufigen Verbindung zum westseitigen Geh- und Radweg
- Beschilderung der Augasse als Fahrradstraße bis zum Sportsplatz als optionale Maßnahme, um den Radverkehr attraktiver im Mischverkehr auf der Fahrbahn zu führen und den bestehenden Geh- und Radweg nur für den Fußverkehr bereitzustellen, da dieser nicht durchgängig ist und teilweise eine Breite von unter 2,50 m aufweist und aufgrund der Benutzungspflicht vom Radverkehr zu benutzen ist (Wegfall Beschilderung Geh- und Radweg)
- Verbesserung des Fußgängerschutzes entlang der Gewerbestraße mit Markierungen und punktuellen Pollern
- Ausbau- und Erweiterung des kleinteiligen Fußwegenetzes innerhalb der Gemeinde zur Schaffung kurzer und attraktiver Wege in Abhängigkeit der Grundverfügbarkeit und Siedlungsentwicklung (kleinteilige Durchwegungen als Vision und Leitfaden)
- Sicherung und Nutzung bestehender Fußwegerechte im Gemeindegebiet
- Entschärfung von Gefahrenstellen bei Schutzwegen durch Bodenmarkierungen, Beleuchtung und Sichtverbesserungen

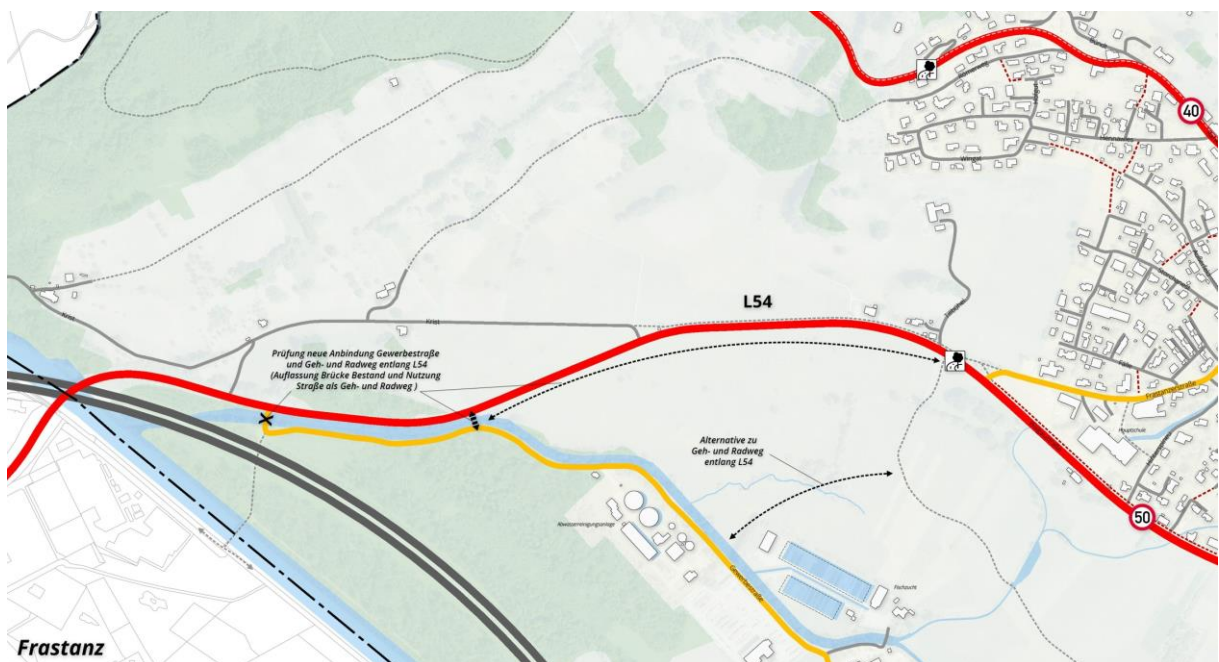


Abb. 5: Verbesserungen Fuß- und Radverkehr entlang der L54

## Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Prozessablauf .....	6
Abb. 2: Straßen- und Wegekonzept Satteins.....	8
Abb. 3: Ortstafel L50 Rankweilerstraße.....	9
Abb. 4: Maßnahmen im Dorfkern .....	12
Abb. 5: Verbesserungen Fuß- und Radverkehr entlang der L54 .....	14

## Beilagen

Beilage 1: Maßnahmen- und Prioritätenliste .....	17
Beilage 2: Rückmeldungen Umfrage in Unser Satteins Juni 2021 .....	19
Beilage 3: Ergebnisse Bevölkerungsworkshop 22.09.2021 .....	20
Beilage 4: Ergebnisse Kinderbeteiligung Satteins – Thema Verkehrsbefragung Frühjahr 2021 .....	21
Beilage 5: Rückmeldungen im Rahmen des Auflageverfahrens .....	22

Beilage 1: Maßnahmen- und Prioritätenliste

<b>Maßnahmen- und Prioritätenliste</b>	
Umsetzung Tempo 30 km/h im Gemeindestraßennetz	<b>1</b>
Abstimmung Tempo 30 km/h im Dorfzentrum (Kirchstraße/Kirchplatz bis Tifilliera) mit Land Vorarlberg – Erstellung Verkehrsgutachten	<b>1</b>
Abstimmung Tempo 40 km/h L50 Rankweilerstraße (Ortseingang bis Dorfzentrum) mit Land Vorarlberg – Erstellung Verkehrsgutachten	<b>1</b>
Abstimmung Tempo 40 km/h L54 Rönserstraße (Ortseingang bis Dorfzentrum) mit Land Vorarlberg – Erstellung Verkehrsgutachten	<b>2</b>
Weiterverfolgung Zentrumsentwicklung und Vision Begegnungszone Dorfzentrum/ Kirchplatz in Abstimmung mit Land Vorarlberg sowie in Abhängigkeit der baulichen und ortsräumlichen Entwicklung (Anmerkung: Umsetzung der Begegnungszone im Bereich der Gemeindestraßen kann bereits kurzfristig erfolgen)	<b>3</b>
Prüfung und Abstimmung von baulichen Maßnahmen und Radarkontrollen im Bereich der vier Ortseingänge L50/L54 zur Reduktion der Geschwindigkeit mit Land Vorarlberg	<b>1</b>
Planung und Umsetzung Einbahnregelung Schulplatz	<b>1</b>
Planung und Umsetzung Fahrradstraße Augasse bis Sportplatz	<b>2</b>
Planung und Umsetzung der Fußgängerquerung und Verbesserung der Gehsteigsituation im Bereich Augasse/Brühlweg/Zum Krüz	<b>1</b>
Planung und Umsetzung von baulichen Begleitmaßnahmen entlang der Gewerbestraße zur Erhöhung des Fußgängerschutzes (Markierungen, Poller, etc.)	<b>1</b>
Prüfung und Abstimmung Fußgängerquerung Walgaustraße mit Land Vorarlberg	<b>1</b>
Prüfung und Abstimmung Fußgängerquerung Kirchstraße/Alte Schlinserstraße mit Land Vorarlberg	<b>1</b>
Prüfung und Abstimmung von Mehrzweckstreifen (bergwärts) bzw. alternativen Markierungsmaßnahmen für den Radverkehr mit Land Vorarlberg	<b>2</b>
Prüfung und Abstimmung Geh- und Radweg entlang L50 inkl. Neuanbindung Gewerbestraße mit Land Vorarlberg (Durchführung UEP)	<b>2/3</b>
Umsetzung der kleinteiligen Fuß- und Radwegverbindungen im Siedlungsgebiet nach Bedarf bzw. Grundverfügbarkeit in Abstimmung mit Eigentümern	<b>2/3</b>

*Priorität/Umsetzungshorizont: 1= hoch bzw. kurzfristig 2= mittel bzw. mittelfristig 3= gering bzw. langfristig*

Beilage 2: Rückmeldungen Umfrage in Unser Satteins Juni 2021

## Straßen- und Wegekonzept Satteins

Schriftliche Rückmeldungen von Bürgerinnen und Bürgern auf den Artikel im Gemeindeblatt „Unser Satteins“ in der Juni Ausgabe. Im Artikel wurden die drei gefährlichsten Stellen im Dorf nachgefragt

Alle Rückmeldungen sind anonymisiert und unverändert übernommen

## Rückmeldung #1

1. Walgaustraße über Schwarzen See nach Göfis (kein Radweg, kein Fußweg, keine Alternative)
2. Walgaustraße Ecke Kirchstraße
3. Herrengasse gesamte Länge (trotz Tempobeschränkung und Enge wird dort viel zu schnell gefahren, Spar An- und Abfahrt, gleichzeitig rege benutzter Schulweg)

## Rückmeldung #2

Guten Tag!

Im Heft Unser Satteins wurde dazu aufgefordert, gefährliche Stellen für Radfahrerinnen und Fußgänger zu benennen.

Dazu drei Vorschläge:

1.

Bei der **Einmündung des Radwegs von Schlins kommend in die Augasse** steht der Fußgänger ratlos da: kein Zebrastreifen hinüber zum Geh- und Radweg, man landet sozusagen auf der Fahrbahn auf der Augasse. Vis à vis ist eine Verkehrsinsel mit Bäumen, davor oft eine meterlange Wasserlacke, weil die Straße sich gesetzt hat. Der Fußgänger (und auf dieser Strecke sind es täglich besonders viele!) entscheidet sich daher, neben dem Haus von Hubert Brunner über den seitlichen Grünstreifen zu den Wohnblöcken hinauf zu gehen, bevor er die Straße überquert und auf den Geh- und Radweg kommt.

Das Problem könnte so gelöst werden: Neben dem Haus Brunner wird bis zu den Wohnblöcken auf dem seitlichen Grünstreifen ein Geh- und Radweg angelegt, der auf der befestigten Fläche vor den Blöcken endet. Von dort könnte ein Zebrastreifen für Fußgänger und Radler auf die andere Straßenseite führen.

2.

Die **Geschwindigkeitsbeschränkung von 50 km/h auf der Walgaustraße ab Römerstube** gehört meines Erachtens auf Höhe der Gärtnerei Öhninger gesetzt, das würde von großen Teilen der Bevölkerung bereitwillig akzeptiert. Dort beginnt nämlich erst der belebte Bereich. Davor ist die Straße bestens einsehbar, und wo die Häuser beginnen, gibt es linksseitig ab der Mittelschule auch einen Gehsteig. Geschwindigkeitsbeschränkungen sollen in erster Linie der Sicherheit dienen - diese tut es nicht. Solche Beschränkungen sind mit ein Grund, warum Bürger\*innen behördliche Maßnahmen nicht akzeptieren wollen und mit übertriebenem Widerstand reagieren. - Ich selbst habe mich längst daran gewöhnt, doch bei jedem Durchfahren wundere ich mich, wem ich denn hier einen Gefallen tue mit meinen 50 km/h. Interessant für die Satteiner Bevölkerung wäre auch zu erfahren, warum die Polizei gerade auf diesem (ungefährlichen) Streckenabschnitt so oft kontrolliert und wie hoch die durchschnittlichen Einnahmen durch Strafmandate pro Stunde sind. Das würde zu einer ehrlichen Diskussion des Themas beitragen.

3.

Am **östlichen Ortseingang** haben Fußgänger tatsächlich ein Problem: Der Gehsteig gehört weitergeführt bis zur Ortstafel, dazu mindestens ein Zebrastreifen, zB beim Wohnhaus Frick, am besten auch bei den Blöcken unterhalb der Straße. Ich habe schon oft Kinder gesehen, die ängstlich am Straßenrand gewartet haben, während LKWs an ihnen vorbeidonnerten.

Das sind meine Vorschläge zur Verbesserung des Straßen- und Wegenetzes.

### Rückmeldung #3

Hallo,

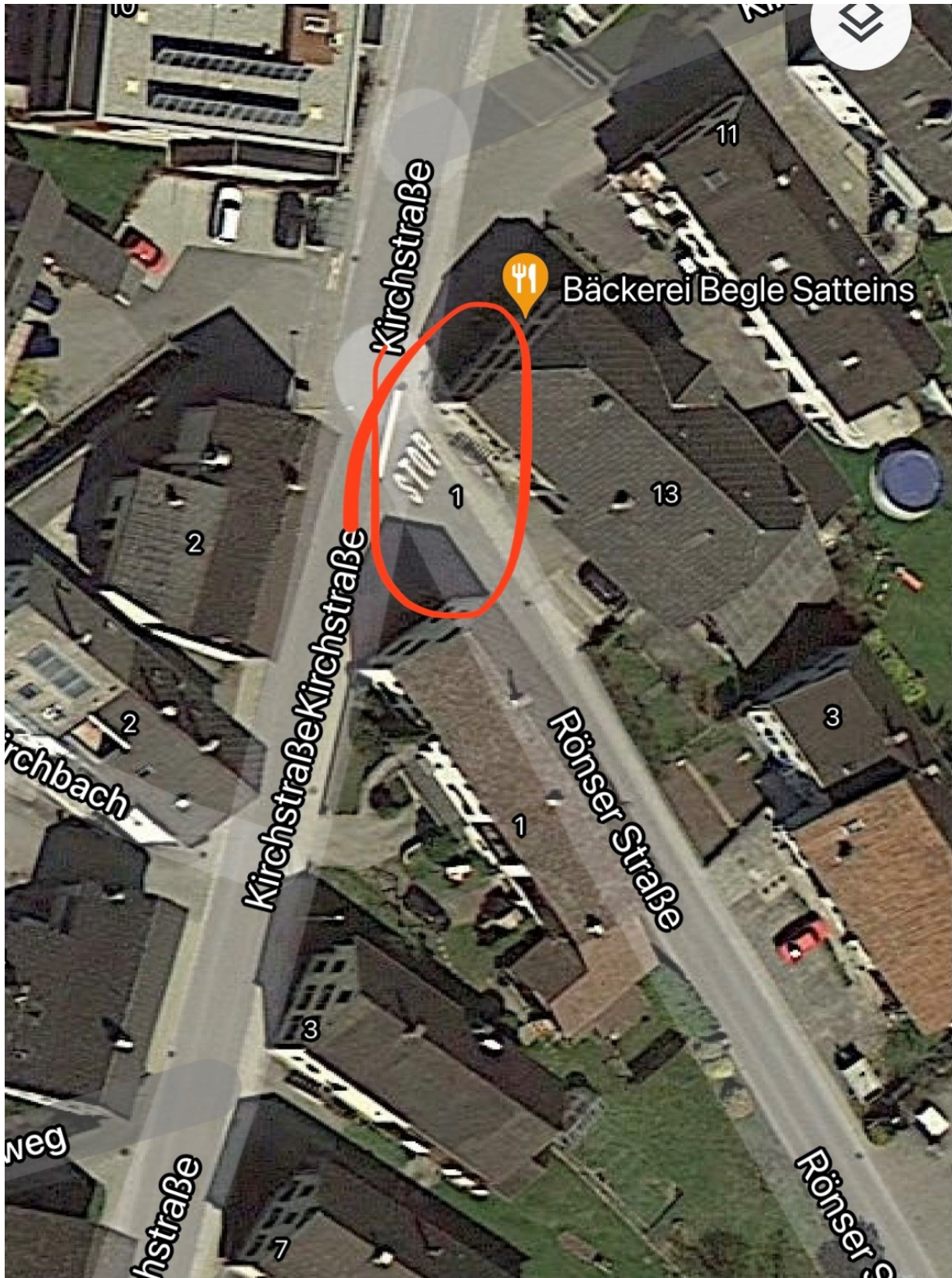
wir sind viel im Dorf zu Fuß, mit Kleinkind und Kinderwagen unterwegs.

Die 3 gefährlichsten Stellen:

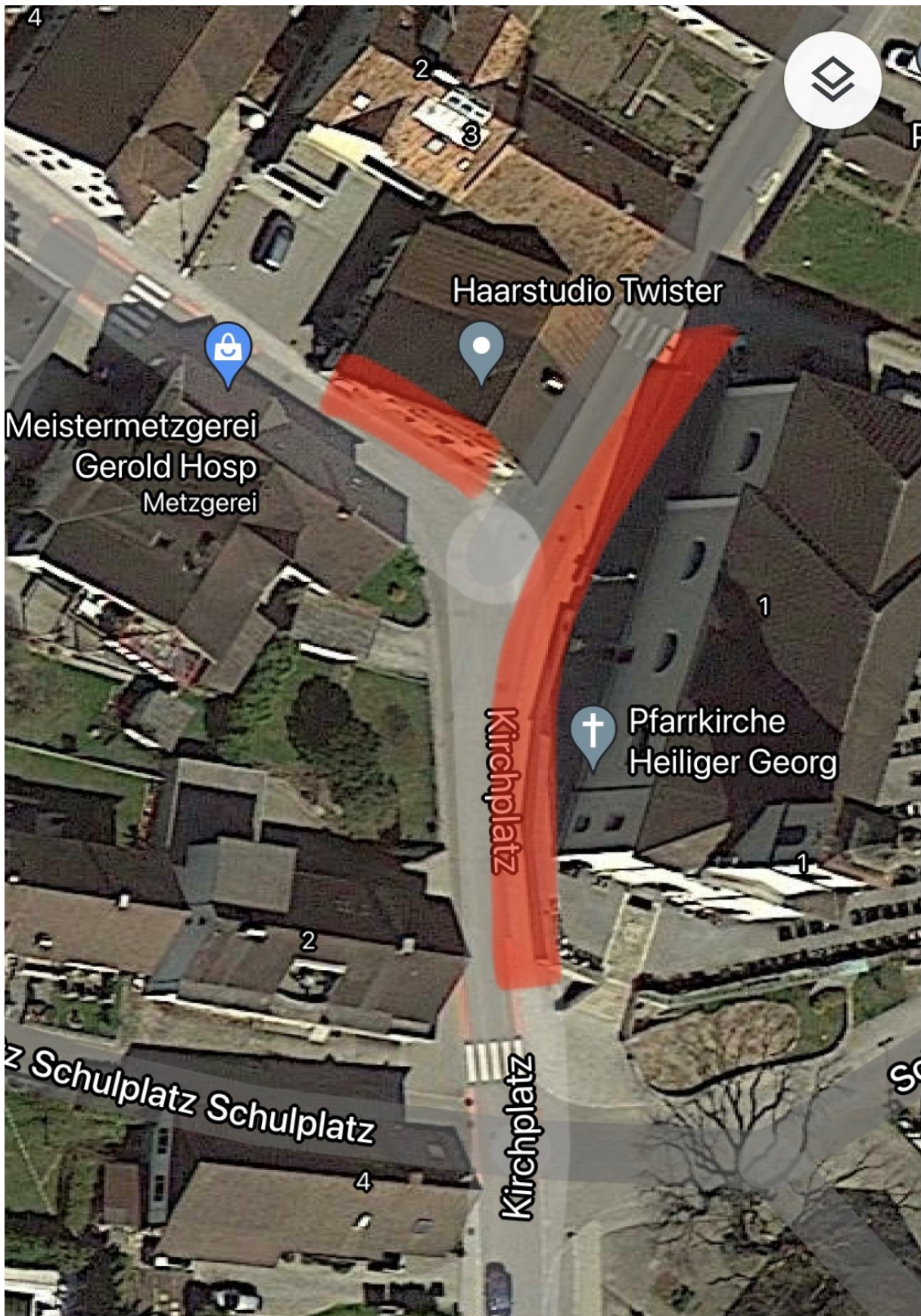
1) Herrengasse - Kirchstraße, sehr uneinsichtig für Fußgänger (von Kirche kommend wie auch von Herrengasse)



2) Rönserstraße - Kirchstraße: Fehlender Zebrastreifen



3) Kirchplatz: gefährlich weil schmalere Gehsteig und gleichzeitig Engstelle Straße



## Rückmeldung #4

Guten Tag!

Im letzten Gemeindeblatt Unser Satteins haben Sie die Bürger dazu aufgefordert, Vorschläge bezüglich Gefahrenstellen in Satteins zu machen. Dem möchte ich hiermit nachkommen:

Ich betreibe eine Landwirtschaft in der Au (Zum Krüz 10) und muss daher mit meinen landwirtschaftlichen Maschinen täglich die Kreuzung bei der Tankstelle passieren. Dort gibt es eine erhebliche Gefahrenquelle:

Rechts der Walgaustraße steht eine recht hohe Thujahecke, die die Sicht auf den Fließverkehr beeinträchtigt. Wenn ich mit einer Maschine mit Frontanbau in die Kreuzung einfahren will, muss ich mich laut StVO. so lange herantasten, bis genügend Sicht auf das Verkehrsgeschehen herrscht. Dies ist bei hohem Verkehrsaufkommen fast unmöglich. Zudem rücken nachkommende Fahrzeuge aus der Augasse nach, und ein Zurücksetzen ist somit kaum mehr möglich. Ich bin mit meinem Fahrzeug blockiert, wodurch eine kritische Verkehrssituation entsteht.

Ich bitte Sie, die zuständigen Stellen darüber zu informieren und eine Lösung im Sinne der Verkehrssicherheit zu finden.

## Rückmeldung #5

Ich schreibe Ihnen aus Sorge um meine gut 2 jährige Tochter.

In Höhe Gulmweg 4, 5, 6 (auf der Geraden) wird die höchstzulässige Geschwindigkeit regelmäßig massiv überschritten, und Fahren auf halbe Sicht (resp. Gefahrensicht) scheint ein Fremdbegriff zu sein.

Insbesondere handelt es sich um Squad-Fahrzeuge, Motorräder (teils sogar ohne Kennzeichentafel) und getunte Fahrzeuge.

Ich vermute es ist nur eine Frage der Zeit bis hier ein schwerer Unfall passiert. Der zunehmenden Besiedelung in Satteins sollte auch hier Rechnung getragen werden. Die bereits vorgenommene Messung im Bereich des Übergangs Gulmweg / Hollagaß (vorgenommen aufgrund einer Beschwerde einer ansässigen Familie in diesem Bereich) schätze ich sehr, ist aber aus meiner Sicht nicht repräsentativ, da vor der Kurve stark abgebremst wird.

Sollte Ihre Situationsanalyse ergeben, dass zusätzliche Verkehrsschilder die Situation bessern könnten, stelle ich selbstverständlich mein Grundstück hierfür zu Verfügung!

Ich hoffe auf Ihre Unterstützung, und Besserung der Situation.

Vielen Dank bereits im Voraus und beste Grüße,

## Rückmeldung #6

Guten Tag zusammen

Wir finden ,dass es auf dem Gehsteig bei der Rönserstrasse gefährlich ist, weil sehr oft die LKW 's/ Busse/ Traktoren und Auto's auf dem Gehsteig fahren.

Ansonsten kommen sie nicht aneinander vorbei.

Für den Fussgänger gibt es keine Möglichkeit auszuweichen falls dies passiert und man muss sehr aufpassen, dass man nicht übersehen wird von den grösseren Fahrzeugen.

Mit freundlichen Grüssen

## Rückmeldung #7

Sehr geehrte Damen und Herren,  
danke für Ihre Einladung, die 3 gefährlichsten Stellen im Satteinser Strassennetz zu benennen:

Ich kann nicht nur 3 solcher Stellen benennen, es ist ein ganzer Straßenzug (Kirchstraße), der als höchst gefährlich eingestuft ist!

Wenn man sieht, wieviele vollbeladene Traktoren der Landwirtschaft und auch der Transportunternehmen,

dazu noch die LKW's mit vollem Tempo durch die Straße donnern, kann man dies nur gesamthaft

als "höchst gefährlich" einstufen. Man stelle sich die Bremswege im Notfall vor (z.B. ein Kind quert die Straße)!!

-Mindestforderung müsste sein: Traktoren und LKW's 30 km/h, generell 40 km/h.

-Gar nicht so illusionäre Ansätze für ein neues Konzept sind die Vorbilder in den Hofsteiggemeinden

oder die Pläne in Rankweil.....es ist auch auf Landesstraßen mit Druck und Hartnäckigkeit vieles zu erreichen!!

-so oder so, die zumindest fallweise Präsenz der Polizei in der Ortsmitte zur Eindämmung der Raserei

vieler junger Pseudo-Rennfahrer (mit frisierten Autos, Motorrädern und Mopeds) wäre und ist unverzichtbar.

Das ist alles nicht neu, wurde aber zumindest bisher als Illusion beurteilt.

Im neuen Konzept aber sollte es zur Realität werden.

Mit den besten Grüßen eines hoffnungsvollen Anrainers,

## Rückmeldung #8

Hallo Gemeindeteam,

hier das gewünschte Feedback zur Juni Ausgabe "Unser Satteins".

Da ich kein Freund einer generellen Temporeduktion im gesamten Dorf bin, sondern den Ansatz gefährliche Stellen zu entschärfen zielführender finde, hier "meine" 3 Stellen:

1.

Überquerung Kirchstrasse von der Alten Schlinsenerstrasse Richtung Spar.

Durch die beiden Bushaltestellen, den Spar und den Spielplatz sehr frequentiert.

Vorschlag:

Zebrastreifen zwischen den Haltestellen und vorallem irgendeine

Geschwindigkeitsentschärfung ums Eck bei der Tankstelle Richtung Dorfmitte.

2.

Bestehender Zebrastreifen Oberdorf (Tunnel Malin Richtung Kirche).

Keine Strasseneinsicht bei beiden Seiten vorhanden und dass an einer Stelle wo täglich viele Spielgruppen- u. Kindergartenkinder, sowie ältere Friedhofsbesucher gehen.

3.

Bestehender Zebrastreifen Kirchstrasse (Herengasse Richtung Gemeinde).

Problem ist das oftmals hohe Tempo der Verkehrsteilnehmer in dem Bereich und die nicht ideale Positionierung.

## Rückmeldung #9

Telefonanruf:

Eine etwas ältere Frau, Walgaustraße beschwert sich über den Verkehr auf der Walgaustraße, die vielen LKW, die Fa. Kessler und das alle viel zu schnell fahren und nichts kontrolliert wird.

Der Gehsteig ist als Fußgänger kaum zu verwenden wegen der vielen Radfahrer, Reiter usw.

Viele Hundebesitzer kommen in die Wiesen in der Umgebung und keiner nimmt den Kot des Hundes auf.

Die Bauern bringen dauernd die Gülle aus, auch wenn kein Regen in Sicht ist, von Februar bis Oktober.

Offene Fenster sind unmöglich.

Sie wünscht sich, dass endlich etwas geschieht.

## Rückmeldung #10

Weiterer Telefonanruf:

Schulplatz – Metzgerei – Raiba -> Einbahnregelung wäre notwendig (wurde schon mal angedacht)

## Rückmeldung #11

Danke für die Weiterleitung! Da das Straßen-Wege-Konzept in Satteins gerade aktuell ist, würde ich gerne noch etwas einbringen.

Zusammen mit meiner Nachbarin habe ich vor einiger Zeit den "Galongaweg" angesprochen. Wir haben vom Galongaweg aus unsere Zufahrt zum Carport.

Dieser ist ein toller Platz für Kinder um Rad zu fahren und zu spielen, er wird von vielen Eltern mit Kindern aufgesucht und natürlich auch als beliebter Spazierweg benutzt. Leider wird er aber auch zur "sinnlosen" Durchfahrt benutzt, teilweise viel zu schnell. Das letzte Stück des Weges ist dazu sehr schmal und die Einbiegung auf die Mühlegasse oben sehr unübersichtlich. Damals wurde sich unserem Anliegen auf der Gemeinde angenommen und es wurde eine Tempo-Tafel aufgestellt, um die Geschwindigkeit und Zahl der Fahrzeuge zu messen. Diese Daten liegen ihnen bestimmt auf der Gemeinde vor.

Aktuell gibt es ein "30er" Schild am Eingang des Galongawegs. Wir haben damals schon nachgefragt, ob ein "Bommel" am Ende des Galongaweges, bevor das schmale Stück beginnt, die Lösung wäre. Denn durchfahren muss eigentlich keiner, dafür gibt es die Mühlegasse. Es passiert auch wöchentlich, dass sie LKWs und andere Fahrzeuge in den Galongaweg verirren, die schmale Straße im Navi nicht eingezeichnet ist. Also warum keine Sackgasse daraus machen und den Kindern diese wunderbare Spielstraße zu ermöglichen? An einem schönen Tag kommen locker 10 Kinder zusammen, die mit ihren Fahrzeugen auf und ab sausen.

Die Fahrzeuge, die zu den dort wohnhaften Menschen gehören, reichen vollkommen aus.

Ich würde mich freuen, wenn der Galongaweg noch einmal Thema wird.

## Rückmeldung #12

Als Kindergartenpädagogin und Mutter habe ich die letzten Jahre mit Freude beobachtet, wie die Schul- und Kindergartenwege der Satteinser Kinder immer sicherer werden - durch rote "Bolzen" und Markierungen.

Ich beobachte die Verkehrssituation, speziell auf unserem Kindergartenweg, sehr genau und mir fällt leider immer wieder auf, dass viele Menschen die Zebrastreifen beim Sozialzentrum und bei der Kirche (von Rankweilerstr. richtung Oberdorf) mit ihren Autos einfach überfahren - sehr oft auch wenn Kinder dort stehen und warten. Besonders die Kreuzung beim Sozialzentrum muss vielen Menschen ein Rätsel sein und beim vorher beschriebenen Zebrastreifen bei der Kirche bildet sich auf der einen Seite (Richtung Geschäft Malin) ein sehr gefährliches, unübersichtliches "Eck", bei dem Autos oft auf dem Bürgersteig fahren. Mein Sohn geht nun auch alleine vom Kindergarten heim, auch er berichtet mir immer wieder dass die Zebrastreifen vor seiner Nase überfahren werden, obwohl er mit Warnweste und erhobener Hand dort steht.

Nun bitte ich darum, auch diese 2 Fußgängerübergänge dementsprechend zu markieren und abzusichern, denn diese werden täglich zahlreichen Kindergarten- und Schulkindern benützt.



## Rückmeldung #13

Ich weiss, dass ich bzgl ein Einmeldung gefährliche Strassenstellen zu spät bin.

Entschuldigt.

Falls Ihr noch am evaluieren seid anbei die unübersichtlichsten Stellen aus meiner Sicht. Ansonsten bitte Mail in Papierkorb...

Überquerung Rönserstrasse direkt bei Abzweigung Kirchstrasse. Fußgänger werden da natürlich nicht drüber gelassen.

Überquerung Kirchstrasse beim Zebrastreifen bei der Gemeinde. Wenn man hier quert steht man fast auf der Ausfahrt Herrengasse. Und die Autos sind da oft zügig unterwegs.

Kirchplatz :

Wenn hier wieder mal 1 bzw 2-reihig geparkt wird... Sehr oft zu Schulbring- und abholzeiten...

Sowohl zu Fuß wie auch mit dem Auto ist es sehr unübersichtlich.

Beilage 3: Ergebnisse Bevölkerungsworkshop 22.09.2021



verkehrs**ingenieure**

Gemeinde Satteins

# **Straßen- und Wegekonzept**

**Ergebnisse Bevölkerungsworkshop / 22.09.2021**



## **TISCH 1**

### **Was finde ich am Konzeptentwurf gut?**

- 1 Generelle Geschwindigkeitsreduktion und Tempo 30 im Zentrum
- 2 Einfahrtstore
- 3 Ausbau der Geh- und Radwege
- 4 Ausbau der Fusswege

### **Gibt es Punkte, die zu wenig berücksichtigt wurden?**

- 1 Radweg nach Rankweil
- 2 Konzept Schulplatz
- 3 Verkehrsberuhigung Herrengasse

### **Gibt es andere Anregungen, Ideen oder Vorschläge?**

- 1 Knoten Viola-Feschgasse / Stellungnahme 11/2016 (Besch und Partenr)
- 2 Halbanschluss Autobahn
- 3 Entlastung Rankweiler- / Rönserstraße (Umfahrungen)
- 4 Gewerbestraße und L54 zusammenlegen
- 5 Fußwege beschriften
- 6 Fußwegenetz schließen

## **TISCH 2**

### **Was finde ich am Konzeptentwurf gut?**

- 1 Einbahn Schule
- 2 Einfahrtstore (Insel)
- 3 Neue Einfahrt Gewerbestraße
- 4 Temporeduktion Ortszentrum

### **Gibt es Punkte, die zu wenig berücksichtigt wurden?**

- 1 Konzept bringt den Schwerverkehr nicht weg
- 2 Kontrolle Geschwindigkeit

### **Gibt es andere Anregungen, Ideen oder Vorschläge?**

- 1 Generell 30 km/h
- 2 Radweg verbinden zwischen Satteins und Nenzing Schwimmbad
- 3 Einfahrtsgestaltung Kirchplatz mit Pfosten Zebrastreifen (Sinn?)

## **TISCH 3**

### **Was finde ich am Konzeptentwurf gut?**

- 1 Temporeduktion
- 2 Begegnungszone!
- 3 Einfahrtstore (Bsp. Schlins)
- 4 Fahrradstraße
- 5 Radweg Brühlweg neu und erweitert
- 6 Berücksichtigung Radfahrer (speziell Rönserstraße)
- 7 Autoverbot Schule

### **Gibt es Punkte, die zu wenig berücksichtigt wurden?**

- 1 Termin-/ Masterplan unverzichtbar
- 2 Tempo 30 Gewerbestraße
- 3 Farbliche Abgrenzung und Geschwindkeitskontrollen verstärken
- 4 Mehr Radarboxen
- 5 Mehr Mut für Begegnungszone
- 6 Fußwege zum Schwarzen See

### **Gibt es andere Anregungen, Ideen oder Vorschläge?**

- 1 Wiesleweg nur für Anrainer (Beispiel)
- 2 Fußgängerlösung bis Ende Rankweiler- und Rönserstraße
- 3 Begegnungszone Herrengasse
- 4 Polizei auf die Straße

## **TISCH 4**

### **Was finde ich am Konzeptentwurf gut?**

- 1 Temporeduktion umsetzen
- 2 Einfahrtstore umsetzen
- 3 Tempo 30 ist ein Muss + Radarbox
- 4 Fahrradstraße
- 5 Fahrradmarkierung Rankweilerstraße bergauf
- 6 Fußwege beibehalten und erweitern

### **Gibt es Punkte, die zu wenig berücksichtigt wurden?**

- 1 Tankstelle als Kreisverkehr gestalten (unattraktiver für LKW)
- 2 Schwerverkehr Walsertal ausbremsen
- 3 Rankweilerstraße für LKW verbieten (?)
- 4 Beschränkung Schwerverkehr 40

### **Gibt es andere Anregungen, Ideen oder Vorschläge?**

- 1 Zebrastreifen bei Malin/Hosp entschärfen
- 2 Fußwege mehr fördern
- 3 Radweg durchs Ried
- 4 Kreuzung Kirchstraße/Rönsersstraße entschärfen (Markierung Fahrbahn)

## TISCH 5

### Was finde ich am Konzeptentwurf gut?

- 1 grundsätzliche Geschwindigkeitsreduktion
- 2 Einfahrtstore an Ortseinfahrten
- 3 Schulstraße + Einbahnregelung
- 4 Radweg Walgaustraße Richtung Frastanz
- 5 Fahrradmarkierung Rankweilerstraße bergauf
- 6 Fußwege beibehalten und erweitern

### Gibt es Punkte, die zu wenig berücksichtigt wurden?

- 1 Tempo 30 für alle anstatt 30/40/50
- 2 Lärmmessungen
- 3 Exekution / Kontrolle fehlt für Bestehendes
- 4 Sichtbarkeit der Tafeln, Tempo sollte auf der Straße stehen
- 5 Kein Geh- und Radweg Richtung Schlins an der Bundesstraße
- 6 Schwerverkehr im Dorf - Gespräche mit Frächtern führen
- 7 Viola / Kirchplatz

### Gibt es andere Anregungen, Ideen oder Vorschläge?

- 1 Fahrverbote für Radfahrer aufheben: Bündt/Melkboden
- 2 Bewusstseinsbildung alle und in Schulen
- 3 Mehrzweckstreifen bei Ortseinfahrten L50 + L54
- 4 Tempo 30 auf allen Gemeindestraßen
- 5 Durchgehend Tempo 30 Augasse + Gewerbestraße
- 6 Tunnel Schlösslerank - Tillbühel
- 7 Kleine Dinge rasch umsetzen
- 8 Empfehlungen z.B. Grünmüll über Gewerbestraße, Frastanz nicht über Herrengasse, nicht durch das Siedlungsgebiet

## **TISCH 6**

### **Was finde ich am Konzeptentwurf gut?**

- 1 halbstündiges Fahrverbot bei Schule
- 2 neuer Radweg entlang L54
- 3 Grundkonzept sehr gut
- 4 Tempo 30
- 5 Einbahnregelung Raika

### **Gibt es Punkte, die zu wenig berücksichtigt wurden?**

- 1 kein neuer Anreiz für öffentlicher Verkehr

### **Gibt es andere Anregungen, Ideen oder Vorschläge?**

- 1 Alte Schlinsenerstraße als Gehweg verwenden
- 2 40er Beschränkung reduzieren auf 30 (Kapelle bis Hennawies)
- 3 von Tankstelle bis zum Ende der Bauplätze beidseitig Gehweg erstellen
- 4 L54 von Einmündung Frastanzerstraße bis Frastanz reduzieren auf 60
- 5 Lärmschutz Autobahn

## **TISCH 7**

### **Was finde ich am Konzeptentwurf gut?**

- 1 Konzept gut durchdacht
- 2 Augasse Fahrradstraße genial
- 3 Einfahrt Gewerbestraße L54
- 4 Frastanzerstraße mit Fahrradwegführung sehr gut
- 5 Einfahrtstore sehr gut
- 6 Temporäres Fahrverbot bei Schule wichtig
- 7 Temporeduktion
- 8 Gehweg an Walgaustraße L50
- 9 neue Zebrastreifen L50 und Spar
- 10 angedachte Fußwege super
- 11 Fahrradmarkierung Rankweiler-/Rönsenstraße

### **Gibt es Punkte, die zu wenig berücksichtigt wurden?**

- 1 Zebrastreifen bei Bündt-Zweigung Gehwege verbinden
- 2 Herrengasse Tempo 30 zu wenig, andere Maßnahme notwendig
- 3 Fußwege attraktiver machen
- 4 Bei Fahrradwegen neuralgische Stellen beleuchten

### **Gibt es andere Anregungen, Ideen oder Vorschläge?**

- 1 Gehweg nach Schlins
- 2 Herrengasse als Wohnstraße
- 3 Karte für Fußwege oder Fußwege bewerben
- 4 gesperrtes Fußwege Ende Fälle - Frastanzerstraße, rechtl. Lage prüfen
- 5 Arbeitsgruppe Fußwege gründen

Beilage 4: Ergebnisse Kinderbeteiligung Satteins – Thema Verkehrsbefragung Frühjahr 2021

**Kinderbeteiligung Satteins – Thema Verkehrsbefragung****Auswertung Fragebogen – September/Oktober 2021**Ausgangslage:

Im Frühjahr 2021 haben die Kinder der 3. und 4. Klassen im Rahmen der Kinderbeteiligungsseminare und der Kinderkonferenz Themen des Verkehrsaufkommens in Satteins angesprochen. In den Gesprächen mit Bürgermeister Gert Mayer wurden den Kindern versprochen, sie in den laufenden Prozess der Erstellung des Verkehrskonzepts miteinzubeziehen.

Die Gemeinde Satteins praktiziert schon seit 2012 eine umfangreiche **Beteiligung der Kinder und Jugendlichen in allen Belangen**. So ist es für die Gemeinde wichtig und selbstverständlich, die Kinder auch in diesen Prozess miteinzubinden. Am Abend der Bürgerbeteiligung am 25. September, konnte ein Teil der Ergebnisse der Kinderbeteiligung bereits den teilnehmenden Erwachsenen mitgeteilt werden. Ein Teil der Mitwirkung wurde in den Folgetagen durchgeführt und wird mit dieser Zusammenfassung komplettiert.

\*Aufgabe der Verkehrsplanung ist es, ein optimales Verkehrsnetz für die einzelnen Verkehrsteilnehmer\*innen bereitzustellen. Dazu muss differenziert gedacht werden, denn unterschiedliche Bevölkerungsgruppen haben unterschiedliche Ansprüche.

Kinder von heute sind die Erwachsenen von morgen. Ihre Erfahrungen im Verkehrssystem als Fußgänger, Radfahrer und Nutzer von Bus und Bahn, prägen das Mobilitätsverhalten als Erwachsener. Von einer **kindergerechten Verkehrsplanung profitieren letztendlich alle Bevölkerungsgruppen**.

Kinder sind anders bzw. haben einen anderen Blickwinkel und Kinder unterscheiden sich von erwachsenen Verkehrsteilnehmer\*innen:

- Das Gefahrenbewusstsein von Kindern entwickelt sich erst schrittweise durch eigene Erfahrungen.
- Erst im Alter von ca. 12 Jahren sind Kinder in der Lage, Gefahren vorherzusehen und dementsprechend präventiv zu handeln.
- Das Sichtfeld von Kindern ist um rund ein Drittel kleiner und erst mit dem 12. Lebensjahr voll entwickelt. (Augenhöhe 1,20 m).
- Kinder neigen eher zu affektiven Handlungen und haben Schwierigkeiten beim Unterbrechen von Handlungen. Sie benötigen mehr Zeit, das Gesehene und Gehörte in ihren Erfahrungsschatz einzuordnen.

Grundsätze für eine kinderfreundliche Verkehrsplanung:

- Sicherheit (Verlangsamung Verkehr, bauliche Maßnahmen Verkehrsberuhigung)
- Bewegung (attraktives Fuß- und Radwegenetz)
- Kinderfreundlicher öffentlicher Verkehr (kinderfreundliche gestaltete Haltestellen)
- Kinderfreundliche Plätze und Räume (kurze Wege, multifunktionale und sicher Aufenthalts- und Verweilflächen, Spielelemente)
- Beteiligung (kindergerechte Mitwirkungsverfahren kindlicher Bedürfnisse)

\*Auszug klimaaktiv mobil – kinderfreundliche Verkehrsplanung

Ergebnisse aus der Befragung – Auszug aus beiliegender Auswertung:

Zahlen und Fakten:

- 4. Klassen und 3. Klassen der Volksschule Satteins
- 48 Kinder, 27 Mädchen, 21 Buben;
- 21 Kinder – 8 Jahre,
- 23 Kinder 9 Jahre,
- 4 Kinder 10 Jahre +;

**Wie kommst du zur Schule:**

47 zu Fuß, gelegentlich 11 mit dem Auto, 2 mit dem Fahrrad

**Wer begleitet dich:**

Anteil von 34 Kinder hauptsächlich in Kindergruppen;

**Wie kommst du zu Freund\*innen?**

37 zu Fuß, jedoch auch werden 15 Kinder gefahren, 20 fahren mit dem Scooter oder mit dem Fahrrad;

**Wie sollen sich Räume/Platz ändern?**

Für Fußgänger: 33 Kinder wollen mehr Platz

Fürs Fahrrad: 40 Kinder wollen mehr Platz

Für Scooter: 27 Kinder wollen gleich viel Platz

Für Autos: 27 Kinder wollen gleich viel Platz

Für Busse und LKWs/Traktoren: je 24 und 29 Kinder wollen mehr Platz aus dem Grund, dass diese Gehsteigkanten überfahren, sie gefährliche Situationen erleben, wenn die Fahrzeuge den Kindern zu nahekommen. Einige Kinder haben spontan gefährliche Situationen erzählt, auch direkt vor dem Schutzstreifen am Kirchplatz;

**Wärst du Bürgermeister\*in – wie würdest du die Bewegungsmöglichkeiten von Menschen ändern:**

- Mehr Fahrradwege, Fahrradstreifen im Dorf;
- Weniger Abgase, Umweltverschmutzung; mehr Müllkübel,
- genug Platz für Fußgänger, genug Platz für alle
- Blumen an den Wegen, Wege gestalten – sodass zu Fuß gehen attraktiv ist;
- Dass man im Dorf nicht so schnell fährt
- Plätze zum Reden und sich Ausruhen
- Zebrastreifen
- Gesicherte Gehwege zur Straße hin, vor allem an engen Stellen;

### **Wo würdest du etwas ändern?**

- Rankweilersraße – da ist es teilweise so eng, gefährlich für Traktoren
- Rankweilerstraße -Hennawies schmaler Weg
- Metzgerei Hosp, zu eng für Kinder und Schülerlotsen
- Einfahrt zur Metzgerei Hosp breiter machen, Fahrverbot für Autos – nur Anrainer dürfen fahren
- Walgaustraße – zu viel Verkehr und Autos fahren zu schnell
- Neben der Spielgruppe – die Straße breiter machen
- Herrengasse, Rönserstraße, Rankweilerstraße, Kirchplatz, Kirchstraße (Ortszentrum) – Autos fahren zu schnell
- Beim Kirchplatz kann man nicht umdrehen
- Unter Sozialzentrum zu schnelle Autos.

### **Auswertung der Zeichnungen:**

In den Zeichnungen der Kinder geht es hauptsächlich um

- Geschwindigkeitsbegrenzung im Dorfzentrum
- Um die Begrünung des Straßenraums aus umweltgründen und damit der „Lebensraum Straße“ attraktiver gestaltet wird.
- Um Verkehrssicherheit wie Ampeln oder Zebrastreifen;

### **Befragung der Kinder – Interviews:**

#### **Was sollen Erwachsene gut können?**

- Weniger mit dem Auto fahren
- Mehr mit dem Fahrrad fahren
- Fahrradständer bauen
- Mehr mithelfen lassen
- Besser auf die Umwelt aufpassen
- Vertrauen in die Kinder haben

#### **Was können Kinder gut?**

- Umwelt schützen
- Gute Ideen haben

#### **Erwachsene sollten Kinder unterstützen beim**

- Umsetzen von bestimmten Dingen

#### **Mir ist wichtig,**

- dass man im Dorf nicht so schnell fährt.

- dass die Leute, die im Dorf fahren, auch wirklich nur so schnell fahren, wie sie sollten, weil sonst ein Unglück passieren könnte.
- dass man beim Autofahren nicht aufs Handy guckt und nach vorne schaut, damit kein Unfall passiert.
- dass auch die Fußgänger aufpassen, wenn die Autofahrer aufpassen.
- dass die Traktoren und LKW eine andere Strecke fahren und weg von den Fahrrädern sind.
- dass das Auto, wenn es bei einem Kind vorbeifährt, abbremst.
- dass wenn man das Kind zur Schule fährt, weil man denkt, das ist gefährlich, man selbst noch mehr zum Verkehr beiträgt. Also könnte man das Auto auch weglassen.

Den Kindern aus Satteins ist es sehr wichtig ein attraktives Geh- und Verkehrsnetz zu haben, damit sie sich gerne und sicher durch die Gemeinde zu bewegen können. Dabei ist ihnen der umweltfreundliche sowie der gesundheitliche Aspekt sehr wichtig. Sie geben genaue Ortsangaben, wo Veränderung geschehen soll, und zeigen sich kooperativ und mitfühlend mit allen Generationen der Gemeinde.

#### Beilagen:

- Auswertung der Fragebogen
- Zeichnungen der VS-Kinder

Für den Prozess: Sylvia Kink-Ehe youngCaritas und Carmen Feuchtner Welt der Kinder;

Beilage 5: Rückmeldungen im Rahmen des Auflageverfahrens

### **Rückmeldungen im Rahmen des Auflageverfahrens**

- Reihung der Maßnahmen nach Dringlichkeit und Machbarkeit fehlt (Masterplan)
- Temporeduktion ist grundsätzlich falscher Weg
- Querung Herrengasse/Kirchstraße stellt kein Problem dar
- Traktoren und Lkws sind Problem für Autofahrer
- Es braucht nicht überall einen Schutzweg
- Einbahnregelung Volksschule braucht es nicht, besser ist ein Parkplatz auf dem Kirchplatz
- 2x Fußwegverbindungen über Privatgrundstücke werden kritisiert
- Geh- und Radweg unmittelbar bei Fischzucht soll verlegt werden, damit keine Störung im betrieblichen Ablauf entsteht
- 2x Verkehrsberuhigung auf Landesstraßen und Gemeindestraßen wird befürwortet (Reduktion Gefahren, Konflikte und verkehrsbedingte Emissionen)
- Tempo 30 auf Frastanzerstraße ist wichtig und notwendig
- Bei Bushaltestelle L54/Trutsch fehlte eine geschützte Wartefläche und ein Schutzweg