

Ergebnisse aus den Interviews

in Andelsbuch und Andelsbuch/Bühel
30 Haushalte – März bis Juli 2009

- > Verkehr in den letzten Jahren stark zugenommen
- > Auch Schwerverkehr hat zugenommen
- > Fuß-/Radweg ist sehr gut und wird angenommen
- > Sicherheit ist vorrangig
- > Im Winter bei Schnee kommt man gar nicht über die Straße
- > Im Sommer sind die Motorräder besonders schlimm
- > Der Gasthof Adler ist sehr wichtig
- > Der Gasthof hat eine soziale Bedeutung
- > Wenn die Straße hinter dem Gasthof Adler vorbeiführt, dann könnte davor ein Platz geschaffen werden
- > Auch die Kapelle hat eine Bedeutung
- > Verkehrsberuhigter Platz vor dem Adler wäre schön
- > Offene Variante hinter dem Adler wäre gut
- > Die neuen Häuser gehören auch zu Bühel wie auch die jungen Familien
- > Je länger der Tunnel desto besser kann der Weiler Heimgarten entlastet werden
- > Langer Tunnel möglich, aber auch ein kurzer Tunnel
- > Tunnel sollte so kurz wie möglich sein
- > Langer Tunnel ist wirtschaftlich nicht vertretbar
- > Wenn es aber auch bei dieser Variante (Tunnel) Verlierer gibt, dann ist es das ganze Geld nicht wert
- > Tunnellösung für manche optimaler Schutz, für Anrainer an den Zufahrten jedoch nicht
- > Tunnelvariante kam überraschend

Ergebnisse aus den Interviews

in Andelsbuch und Andelsbuch/Bühel
30 Haushalte – März bis Juli 2009

- > Touristen wollen auch etwas von der Gegend sehen und nicht durch einen Tunnel fahren
- > Die Variante 96 war gut
- > Bestandsausbau ist die ideale Variante
- > Straße möglichst weit von sich wegschieben
- > Ausbau besser, weil manche nicht gerne durch einen Tunnel fahren möchten. Ist gefährlich und lädt zum Schnellfahren ein
- > „Schnellstraße“ zieht Verkehr an
- > Egal welche Maßnahme, Hauptsache die Straße bleibt nicht da, wo sie ist
- > Wenn die Straße hergerichtet würde, wäre es viel besser als Jetzt. Wenn jetzt nichts passiert vielleicht passiert wieder lange gar nichts
- > Nur Ausbau, wenn die Straße „schöner“ wird – mit Gehsteigen etc. ist das nicht genug
- > Nicht von der teuersten Variante auf die billigste wechseln
- > Aus wirtschaftlichen Überlegungen für einen (Bestands-) Ausbau
- > Ausbau mit 30 km/h
- > Durchgehend 40 km/h
- > Zügiger Verkehr wäre besser als der derzeitige Stopp and Go Verkehr – durchgehend 50 km/h – Im Winter viel Wochenendverkehr (Stopp and Go)
- > Unterführungen für den Viehtrieb wichtig
- > Etwas für die Kinder tun – Bushaltestellen, Gehwege etc.
- > Kein Provisorium
- > Gesamtkonzept für die gesamte Straße wichtig

Ergebnisse aus den Interviews

in Andelsbuch und Andelsbuch/Bühel
30 Haushalte – März bis Juli 2009

- > Eine Lösung soll herkommen, das Zuwarten ist unerträglich
- > Nicht ablösen, sondern Grund tauschen
- > Mittelmaß zwischen Gewerbe und Wohnen soll gefunden werden
- > Gewerbegebiet an der Strasse könnte entstehen
- > Raumplanungskonzept für Andelsbuch fehlt
- > Das Sennhaus hat viele Besitzer – schwer Einstimmigkeit zu erreichen
- > Heimgarten ist bisher zu kurz gekommen
- > Verkehrskonzept des Landes für maßvolle Verkehrsentwicklung notwendig
- > Florianiprinzip: „Wir schützen unser Haus und zünden das andere an“
- > Kommunikation schlecht gelaufen. Viele Versprechen wurden nicht eingehalten
- > Tunnelvariante zu früh als Bestvariante vorgestellt
- > Die Straße ist bereits ein Tabuthema
- > Arbeitsgruppe hat lange etwas erarbeitet und nun wird es nicht umgesetzt – Frustration, Enttäuschung
- > Gemeindevertretung hatte zu wenig Information
- > Das Scheitern einer Lösung liegt nur an den Andelsbuchern selbst
- > Jede Lösung recht, Hauptsache es bleibt nicht alles beim Alten

Verkehrslösung Andelsbuch [] Bühel

Stand 06. Oktober 2009

Chronologie des Projektes

Verkehrslösung Andelsbuch Bühel

Dezember 2008 bis Dezember 2009

Weiterführung der Planungen mit dem Ziel,
eine umsetzbare Verkehrslösung zu finden

Durchführung von:

40 Interviews und Gesprächen mit Bevölkerung

2 Informations- und 5 Gemeindeveranstaltungen

3 Sitzungen mit dem Leitungsteam und 7 mit dem Projektteam

Entscheidungsfindung durch die Gemeinde Andelsbuch

2002 Wechsel

der Kompetenzen für
Bundesstraßen zum Land
Vorarlberg

Bis Oktober 2007

Planungsprozess unter
Mitwirkung der
Fa. Metron

2006 Wiederaufnahme des
Planungsprozesses

1996/97 Aufsplittlung

in drei Teilprojekte,
zwei davon werden
umgesetzt,

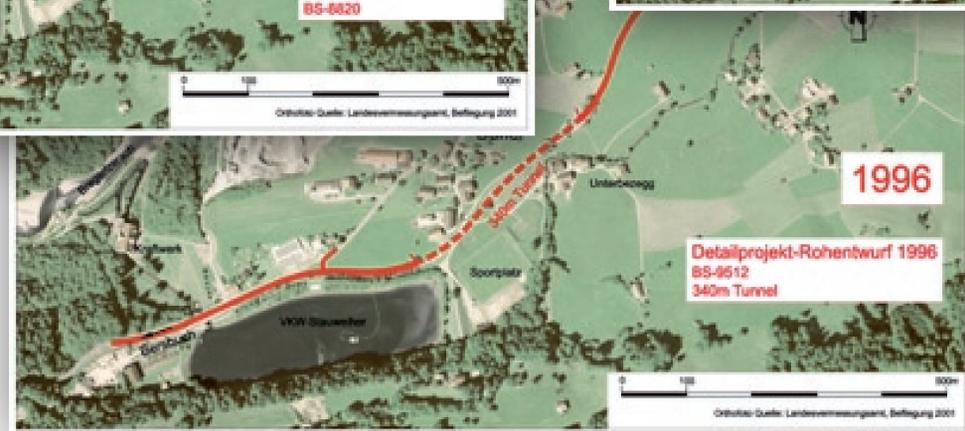
Abschnitt Bühel wird
weiterentwickelt

1993 genereller Entwurf
und Favorisierung einer
Tunnelvariante

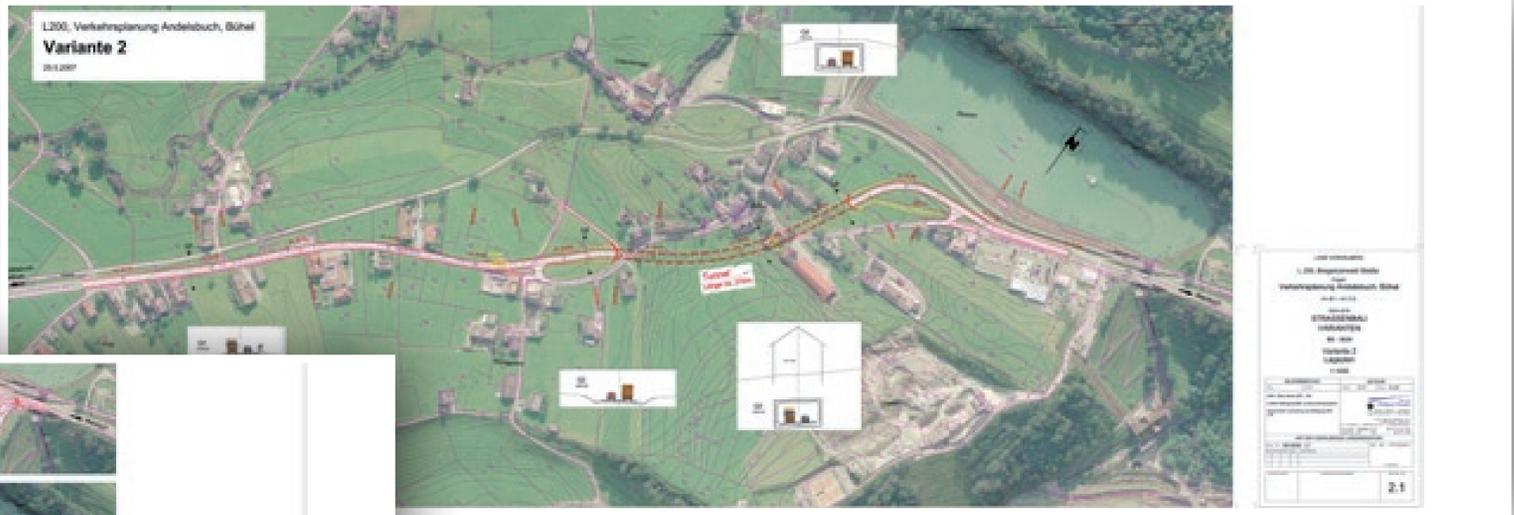
Bis 1992/93 Entwurf mehrerer Varianten

Seit 1980 Suche nach neuen Linienführungen und Beseitigung der Engstellen

Alte Varianten von 1981 bis 1996



Alte Varianten von 1996 bis 2008



Tunnelumfahrung – Variante 5

Ausbau der L200 und Tunnelumfahrung
von km 20,03 bis 21,32 – ca. 1290m



Bestandsausbau – Variante 7

Ausbau und Umlegung der L200
von km 20,03 bis 21,13 – ca. 1100m



Variante 8



Variante 8

Ausbau und Umlegung der L200 mit Grünbrücke
von km 20,03 bis 21,22 – ca. 1190m

Ausbau auf dem Bestand (seitlich parallel bis ca. 8m verschoben) bis Tischlerei
Mohr bei km 20,45, danach Verschwenkung südlich am alten Sennhaus vorbei,
in offener Trassenführung weiter zwischen Haus Nr. 180 und Nr. 181, hinter dem
Gasthaus Adler mit einer ca. 50m langen Grünbrücke überspannt (inkl. Ablöse
von Haus Nr. 182), nach der Grünbrücke in geschwungener Linienführung
Wiedereinschwenken auf den Bestand. Durchgehender einseitiger Gehsteig.
Grünbrückenlänge ca. 50m



Variante 8

Plus

- + Bühel Zentrum auf 180m Länge entlastet
- + Teilweise Vereinigung Zentrum Bühel
- + Straßenausbau folgt weitgehend dem Bestand
- + Im wesentlichen Beibehaltung der bestehenden Orientierung Straße <> Häuser
- + Geschwungene Straßenlinienführung
- + Lärminderung im Zentrum Bühel
- + Verbesserungen bei Lärm- und Luftschadstoffimmissionen

- + Gewerbebetriebe (Tischlerei Mohr und Autohaus Scalet) an der Hauptstraße
- + Bushaltestelle an der Hauptstraße und in Zentrumsnähe
- + Mittlerer Ablösebedarf
- + Gasthof Adler behält freien Zugang zu landwirtschaftlichen Grund
- + Radverkehr auf alter Wälderbahntrasse
- + Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Verbesserung der Einmündungen und eines durchgehenden Gehsteiges
- + Umsetzungszeitraum mittelfristig

Minus

- 1 Objektablöse
- Einfahrten im Nahbereich von Wohnobjekten
- Großer Geländeeinschnitt vor der Grünbrücke westlich

Kosten: ca. 5,6 Mio. Euro

Variante 9



Variante 9

Ausbau der L200 und Tunnelumfahrung
 von km 20,03 bis 21,32 – ca. 1290m

Ausbau auf dem Bestand (seitlich parallel bis ca. 8m verschoben) bis Tischlerei Mohr bei km 20,45, danach Verschwenkung südlich am alten Sennhaus vorbei, in offener Trassenführung weiter zwischen Haus Nr. 180 und Nr. 181, Umfahrung nördlich zwischen Bühel und Kiesgrube mit ca. 135m langem Tunnel, nördlich Umfahrung des Betriebsgebietes und Wiedereinschwenkung auf den bereits ausgebauten Bestand bei der Brücke über die VKW-Druckleitungen. Durchgehender einseitiger Gehsteig.



Variante 9

Plus

- + Bühel Zentrum vollständig entlastet (auf 550m)
- + Vollständige Vereinigung Zentrum Bühel
- + Freier Zugang hinter Adler zu landwirtschaftlichen Grund
- + Deutliche Lärminderung im Zentrum Bühel
- + Leichte Schadstoffentlastung auf der gesamten Länge
- + Gewerbebetrieb Tischlerei Mohr an der Hauptstraße

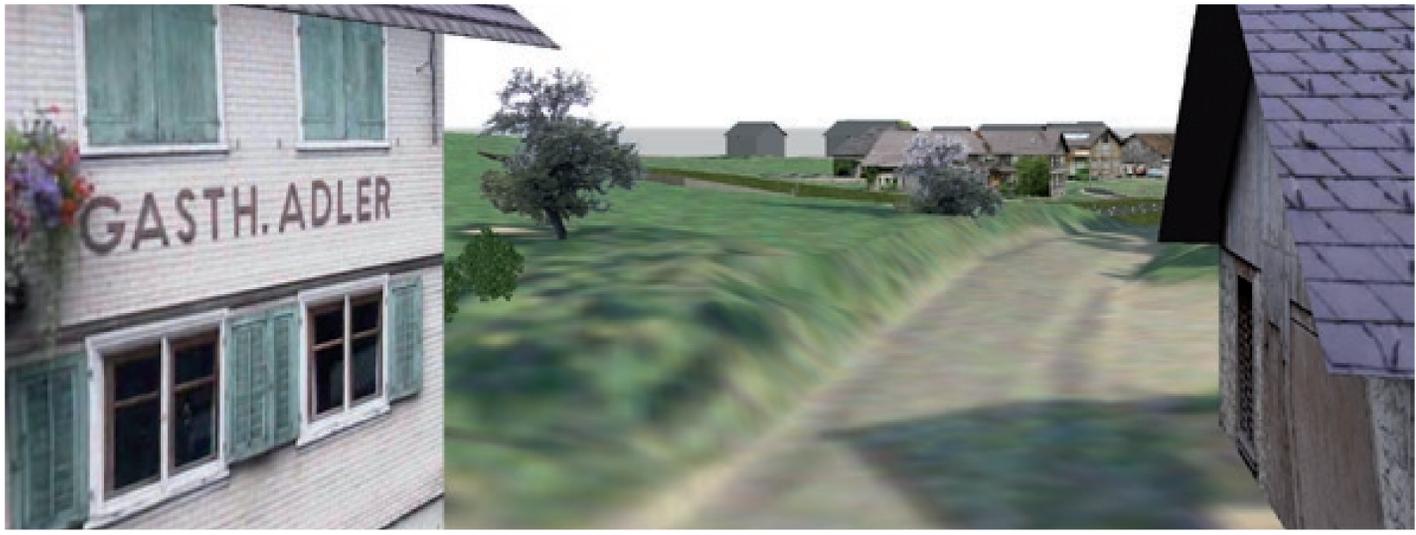
- + Bushaltestelle an der Hauptstraße und in Zentrumsnähe Bühel
- + Radverkehr auf alter Wälderbahntrasse
- + Keine Objektablöse
- + Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Verbesserung der Einmündungen und eines durchgehenden Gehsteiges
- + Umsetzungszeitraum mittelfristig

Minus

- Hoher Grundbedarf
- Wohnobjekte in Portal – Ost Nähe
- Völlig neue und gestreckte Linienführung ab Haus 180
- Großer Geländeeinschnitt bei Portal Ost
- Autohaus Scalet nicht mehr an der Hauptstraße

Kosten: ca. 7,4 Mio. Euro

Variante 10



Variante 10

Ausbau der L200 und Tunnelumfahrung
 von km 20,03 bis 21,22 – ca. 1190m

Ausbau auf dem Bestand (seitlich parallel bis ca. 8m verschoben) bis Tischlerei
 Mohr bei km 20,45, danach Verschwenkung südlich am alten Sennhaus vorbei,
 in offener Trassenführung weiter zwischen Haus Nr. 180 und Nr. 181, Unter-
 tunnelung des Zentrums (ca. 195m) mit Ablöse von Haus Nr. 182, verlängerte
 Tunnelstrecke durch Geländeanhebung und Straßenabsenkung mit Voreinschnitt.
 Durchgehender einseitiger Gehsteig.



Variante 10

Plus

- + Bühel Zentrum vollständig entlastet (auf 350m)
- + Vollständige Vereinigung Zentrum Bühel
- + Freier Zugang hinter Adler zu landwirtschaftlichen Grund
- + Deutliche Lärminderung im Zentrum Bühel
- + Leichte Schadstoffentlastung auf der gesamten Länge
- + Straßenausbau folgt weitgehend dem Bestand mit Untertunnelung des Zentrums
- + Geschwungene Straßenlinienführung

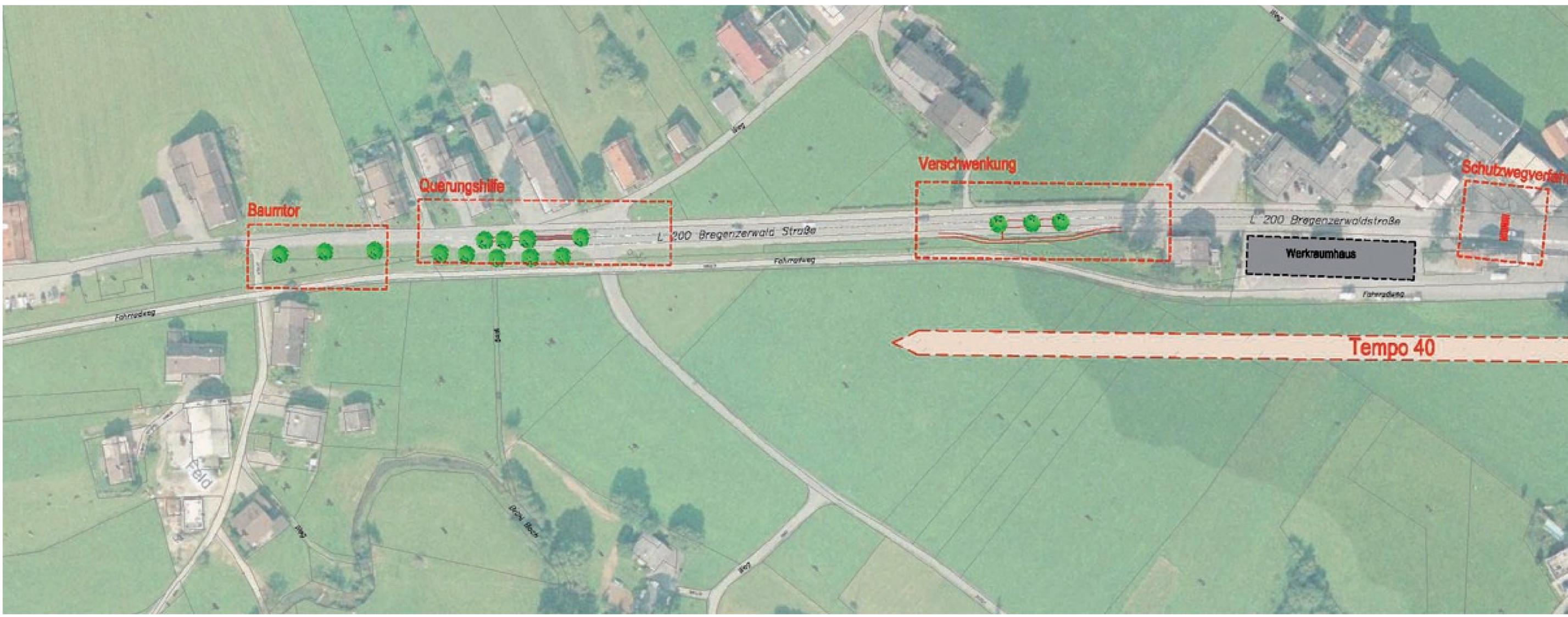
- + Gewerbebetriebe (Tischlerei Mohr und Autohaus Scalet) an der Hauptstraße
- + Bushaltestelle an der Hauptstraße und in Zentrumsnähe Bühel
- + Mittlerer Grundbedarf
- + Radverkehr auf alter Wälderbahntrasse
- + Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Verbesserung der Einmündungen und eines durchgehenden Gehsteiges
- + Umsetzungszeitraum mittelfristig

Minus

- 1 Objektblöse
- Wohnobjekte im Nahbereich Portal Ost
- Großer Geländeeinschnitt bei Portal Ost
- Tunnelvoreinschnitt Portal West

Kosten: ca. 8,0 Mio. Euro

Begleitmassnahmen



Begleitmassnahmen



Begleitmassnahmen



Begleitmassnahmen

