

DI Maria-Anna Moosbrugger

Hof 1173 • A-6863 Egg

T 0043 (0)664 561 7176

office@landrise.at • www.landrise.at



2. BÜRGERBETEILIGUNG – INFORMATION UND DISKUSSION ZUR NEUGESTALTUNG DER DÖRNLESTRASSE

Protokoll, Dokumentation

Termin

22.02.2017, 20:00 – 22:00 Uhr

Ort

Wäldersaal Lingenau

Ablauf

- Ergebnispräsentation zur Bürgerbeteiligung I
- Weitere Vorgangsweise
- Podiumsdiskussion mit Fachleuten
- Ausblick

Teilnehmer/innen

Bürger/innen

Fachleute

Andreas Landa (Straßenplanung)
Katharina Schwendinger (Radwegebeauftragte Land Vorarlberg)
Anna Schwerzler (Radwegebeauftragte Land Vorarlberg)
Werner Österle (Polizeiinspektor Hittisau)
Johannes Batlogg (Straßenmeister)

Moderation

Maria-Anna Schneider Moosbrugger (LandRise)

Protokoll

David Muxel (LandRise)

Ablaufprotokoll

20:00 – 20:05 Begrüßung Bürgermeisterin

Bgm. Anette Sohler eröffnet die Veranstaltung und begrüßt alle BürgerInnen und die anwesenden ExpertInnen bzw. FachplanerInnen Andreas Landa, Werner Österle, Johannes Batlogg, Katharina Schwendinger und Anna Schwerzler sowie Maria-Anna Schneider-Moosbrugger mit Mitarbeiter David Muxel. Sohler betont die hohe Standortqualität der Gemeinde Lingenau und zeigt die Ergebnisse der befristeten Sperre auf, durch welche Brennpunkte im betroffenen Gemeindegebiet erkannt werden konnten.

20:10 – 20:25 Ergebnispräsentation Bürgerbeteiligung I, 21.01.2017

Maria-Anna Schneider-Moosbrugger erklärt zu Beginn den Ablauf der zweiten Bürgerbeteiligungsveranstaltung. Im Anschluss erläutert sie anhand der abgebildeten Plakate aus der ersten Beteiligungsveranstaltung die Ergebnisse derselben.

→Vgl. dazu die Präsentation im Anhang

Am Ende der Ergebnispräsentation macht die Moderatorin darauf aufmerksam, dass die Auswertung des Bewertungsmodelles aufgehängt wurde, Interessierte können diese nach der Veranstaltung im Detail studieren. Einige bemerkenswerte Detailergebnisse werden erläutert: Auf dem Plakat sind die Bereiche Dörnlestraße, Kronenstraße, Landesstraße, Lindenplatz / Sperre, Kreuzungsbereich L205, L29 aufgelistet. Diese Bereiche können für Autofahrer, Fußgänger und Radfahrer, Anrainer, Betriebe, die Landwirtschaft attraktiv sein, oder auch sicher für Fußgänger und Radfahrer bzw. für motorisierte Fahrzeuge sein. Ein weiteres Kriterium bildet die Dorfkernentwicklung/Schaffung neuer Plätze und Räume, aber auch die Kosten sind als Kriterium gelistet.

Einige Beispiele, bei denen sehr viele Punkte geklebt wurden:

- 108 Punkte wurden bei der Attraktivität für Autofahrer im Bereich Lindoplatz geklebt – dies spricht gegen eine Sperre.
- 93 Punkte wurden geklebt bei der Attraktivität für Radfahrer im Bereich Dörnlestraße.
- Auch im Bereich Kronenstraße wurden 97 Punkte für die Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer geklebt.
- Attraktivität für Anrainer erhielt im Bereich Dörnlestraße 78 Punkte.
- Werden Summen bei den Themen generell gebildet, fällt auf, dass die Dörnlestraße mit gesamt 371 am meisten Punkte bekommt, dicht gefolgt von Bereich Lindoplatz / Sperre und der Kronenstraße – diese Themen bewegen gleichermaßen.
- Viele Punkte wurden auch für das Kriterium Attraktivität für Autofahrer (191) – speziell im Bereich Lindoplatz (108 Punkte) vergeben, dennoch wurden gesamt am meisten Punkte für das Kriterium Attraktivität für Fußgänger und Radfahrer vergeben.
- Werden die Punkte Attraktivität für Fußgänger und Radfahrer (219 Punkte) sowie Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer (208 Punkte) zusammengezählt, zeugt dies davon, dass das Thema Fußgänger und Radverkehr im Dorf ein wichtiges Thema ist.
- Unbestritten ist die Attraktivität für Autofahrer mit 191 Punkten auch wichtig.
- Weitere wichtige Kriterien waren die Attraktivität für Anrainer mit 150 Punkten sowie die Dorfkernentwicklung/ Schaffung neuer Plätze und Räume mit 131 Punkten.

20:25 – 20:35 Weitere Vorgehensweise

Bgm. Sohler erläutert im Anschluss die weitere Vorgehensweise:

Die Gemeindevertretung hat in ihrer Sitzung am 6.2.2017 mehrheitlich beschlossen, die Sanierung bzw. Neugestaltung der Dörnlestraße in zwei Abschnitte zu untergliedern:

- Abschnitt 1 (Dörnlekreuzung bis Höhe Kronenstraße) und
- Abschnitt 2 (Höhe Kronenstraße bis Kirche/Kreuzung der Dörnlestraße mit L205).

In den Abschnitt 2 wird die Kronenstraße miteinbezogen.

Als erster Schritt soll der Abschnitt 1 saniert und umgesetzt werden. Als weiterer Schritt soll zum Abschnitt 2 die weitere Vorgehensweise besprochen und auf die verschiedenen Themen-/Problemfelder (z.B. Kronenstraße, Parkmöglichkeiten, Verkehr, etc.) eingegangen werden.

Bgm. Sohler betont, dass es nur mit Zustimmung der betroffenen Grundeigentümer zu einer Umsetzung des 2. Abschnittes kommen kann.

20:30 – 22:00 Podiumsdiskussion

Die Moderatorin eröffnet die Podiumsdiskussion mit einer Frage an die Expertenrunde:

- Was ist bei den Ergebnissen aus der ersten Bürgerbeteiligung aufgefallen?
- Wo muss eurer Meinung nach noch genau hingeschaut werden?
- Was darf in der weiteren Projektentwicklung nicht vergessen werden?

Werner Österle:

Österle bezieht sich auf die Auswertung der Bewertungstabelle und merkt an, dass die Tabelle nicht einfach zu lesen sei. Weiters gibt er zu bedenken, ob diese Ergebnisse denn wirklich 1:1 den Interessen der BürgerInnen entsprechen. Die Fragestellung ist sehr kompliziert, es gibt hier kein einfaches ja oder nein. Österle kann keinen klaren Schluss aus der Tabelle ziehen.

Katharina Schwendinger

Schwendinger ist positiv vom Bewusstsein für den Rad- und Fußverkehr überrascht, die Qualitäten sind den BewohnerInnen klar. Für die weitere Realisierung soll insbesondere der Sicherheitsaspekt berücksichtigt werden.

Andreas Landa

Landa ist überrascht, wie viele Gegner es im Hinblick auf die Straßensperre gibt, er ging von einem anderen Ergebnis aus. Er weist darauf hin, dass die Sicherheit von Fußgängern und Radfahrern aufgewertet werden muss. Für die weitere Umsetzung wird vom Ingenieurbüro Landa die Variante 2 empfohlen.

Anna Schwerzler

Schwerzler ist positiv über das große Interesse und die Bereitschaft zum Mitdenken sowie die Berücksichtigung der anderen Interessen überrascht. Schwerzler betont die Wichtigkeit, eine Lösung für Lingenau zu finden.

Johannes Batlogg

Batlogg merkt an, dass er bei der ersten Beteiligung nicht dabei war, ihm jedoch die Unterlagen zur Verfügung gestellt wurden. Die Auswertung empfindet er als sehr repräsentativ, alle Interessensgruppen sind vertreten. Ziel muss es sein, den Verkehr zu verlangsamen/verlagern. Hierfür ist eine klare Linie beim Neubau erforderlich, es darf keine Kompromisslösung geben. Die Variante 2 weist einen klaren Querschnitt auf.

Die Moderatorin bittet Andreas Landa, die Eckpunkte der Variante 2 zu schildern.

Andreas Landa

3 Varianten wurden verfolgt, bei Variante 1 wird der Deckbelag erneuert und zusätzlich eine Rotmarkierung auf der Talseite für Ortseinwärtsfahrende angebracht. Bei allen Varianten wird der Gehsteig im unteren Bereich verlegt. Die Straße weist eine Gesamtbreite von 5 m auf, die Markierung wäre eine optische Einengung, die jedoch überfahrbar ist.

Bei der Variante 2 wird der komplette Straßenzug umgebaut, der Gehsteig wird auf 2 m verbreitert sowie ein Grünstreifenelement ergänzt. Die Fahrbahnbreite beträgt 3,75 m, im Begegnungsfall müssen die Verkehrsteilnehmer abbremesen, bei den Zufahrten wäre ein Ausweichen möglich.

Bei der Variante 3 wird der Straßenzug so belassen, Sonderbauten werden alle 100 m eingefügt, wechselnd links + rechts. Im Begegnungsfall müssen die Verkehrsteilnehmer abbremesen.

Aus fachplanerischer Sicht empfiehlt Landa ganz klar die Variante 2, er sieht diese, wie auch Johannes Batlogg, als eine kompromisslose.

Die Moderatorin stellt an Katharina Schwendinger und Anna Schwerzler die Frage, ob es mittel-/langfristig eine Vision bzw. eine Richtung für Lingenau gibt?

Anna: Ja, gibt es. Rad und Fußverkehr boomt in ganz Europa, bietet Lebensqualität. Sie sieht den Bregenzerwald als sehr innovative Region. Wichtig ist für sie, dass der Weg gemeinsam gegangen wird. Klares Ziel von ihrer Seite ist die Steigerung des Radfahreranteils im Land. Als Vorteile nennt sie die das Thema Umwelt, den Kostenfaktor (günstig). Sie sieht hier auch insbesondere für Lingenau eine Chance.

Katharina Schwendinger

Katharina geht auf die Variante 2 ein, sie betont, dass die Geschwindigkeit durch die Verschmälerung reduziert wird, eine Verordnung von 30 km/h ist wichtig. Dies wäre insbesondere für den Radverkehr gut, die Kommunikation, z.B. auf dem Gehsteig wird durch die Variante gefördert. Der Schulweg könnte gemeinsam und sicher begangen werden. Sie sieht dies als Anfangspunkt in Lingenau, weiters muss es Bewusstseinsbildung geben (wir sind gemeinsam unterwegs).

Die Moderatorin sieht das Miteinander auf der Straße als Resümee und bittet das Publikum, in die Podiumsdiskussion einzusteigen. Sie weist darauf hin, dass die gesamte Podiumsdiskussion als Entscheidungsgrundlage für die Gemeindevertretung protokolliert wird.

Werner Österle

Österle bewertet das Ergebnis der Sperre aus Sicht der Verkehrssicherheit. Der Ortskern war durch diese sehr beruhigt, sowohl Fußgänger als auch Radfahrer und Autofahrer waren viel sicherer unterwegs, da es weniger Verkehr gab. Dies sieht er sehr positiv an der Sperre. Als negativer Aspekt der Sperre nennt Österle die Situation in der Kronenstraße. Die Durchfahrt wollte man aufrechterhalten, die Kronenstraße funktioniert jedoch nicht als Ausweichroute. Österle zeigt die Situation auf Kartenausschnitten. Er weist auf die gute Situation in Lingenau hin, es gibt eine Verkehrsaufteilung bei St. Anna, Lingenau/Großdorf. Während der Sperre wurden bei der Fam. Fehr ca. 5000 KFZ/Tag gezählt, nach der Sperre waren es etwas mehr.

Johannes Batlogg:

An der Kreuzung in Müselbach werden etwa 15.000 KFZ/Tag gezählt. Davon fahren etwa 11.000 Richtung Egg, 4.000 Richtung Lingenau.

Werner Österle

Die Dörnlestraße ist eine reine Transitstraße, die Fahrt durch die Kronenstraße während der Sperre bewertet Österle sehr negativ. Die Kreuzungssituation im Dorfkern wurde jedoch sehr entlastet, da der Verkehr aus der Dörnlestraße weggefallen ist.

Die Moderatorin fragt Werner Österle nach einer Vision für Lingenau.

Werner Österle

Eine Variante wird bevorzugt, der Erfolg sieht Österle jedoch nur dann, wenn auch der Transitverkehr in der Dörnlestraße wegfällt - durch die Variante 2 kann es keine Transitstraße mehr sein.

Die Moderatorin bittet Johannes Batlogg, die Überlegungen aus seiner Sicht zu schildern.

Johannes Batlogg

Ist der Mehrverkehr auf der Landesstraße zumutbar? Ja, dieser bleibt vertretbar, wenn er in der Dörnlestraße weniger wird. Aus seiner Sicht hat die Gemeindevertretung die richtige Entscheidung getroffen, zuerst den Abschnitt 1 zu realisieren und dann den Abschnitt 2 weiterzudenken. Zum Thema Lindoplatz merkt er an, dass Begegnungszonen aus seiner Sicht nur dann funktionieren, wenn beide Verkehrsteilnehmer gleich stark sind: die Begegnungszone ist nur möglich, wenn die Dörnlestraße gesperrt werden.

Die Moderatorin fordert das Publikum auf, die Chance zu nutzen und sich zu artikulieren.

Publikumsbeitrag 1

Der Herr weist darauf hin, 26 Jahre lang als Straßenmeister tätig gewesen zu sein. Bis auf Blechschäden gab es auf der Kreuzung keine größeren Unfälle, da jedem bewusst ist, hier langsam fahren zu müssen. Die Verkehrsberuhigung ist sehr begrüßenswert, die Variante 2 gefällt ihm, sie bringt eine Verbesserung für Anrainer und Verkehrsteilnehmer.

Publikumsbeitrag 2

Es ist allen bewusst, dass es sich hier um eine ungute Kreuzung handelt. Die Zufahrt von der Dörnlestraße ist nicht angenehm, der Verkehr aus Richtung Großdorf und jener aus der Dörnlestraße blenden sich im Kreuzungsbereich gegenseitig. Des Weiteren merkt er an, Lingenau habe eine schöne Kirche, drumherum könnte nun auch ein schöner Bereich gestaltet werden. Die Kirche wird über die Gemeindegrenzen hinaus angenommen, es bietet sich die Gelegenheit im Außenbereich Weihnachtsmärkte, Hochzeiten usw. abzuhalten. Er weist auf die gefährliche Situation im Bereich der Kreuzung beim Dörnle hin, da es auf der Landesstraße öfters zu Überholmanövern kommt und der Querverkehr diese übersieht. Er würde nicht verstehen, wenn so viel Geld für eine Lösung verwendet wird, die 80 Prozent Nicht-Lingenauern zu Gute kommt. Aus seiner Sicht ist eine Sperre gewünscht, sie bietet große Chancen, wenn die Kronenstraße eingebunden wird.

Die Moderatorin merkt an, dass die Entwicklung von öffentlichen Plätzen im ländlichen Raum noch nicht sehr fortgeschritten sei, die Diskussion zeigt jedoch, dass es dennoch Thema ist. Sie bittet um weitere Beiträge.

Publikumsbeitrag 3

Die Ergebnisse decken sich mit der ersten Bürgerbeteiligungsveranstaltung, er ist sehr gespannt was passiert, für ihn ist relativ klar was passiert, die Variante 3 sollte aus seiner Sicht gehen. Außerdem sollte der Platz um die Kirche gestaltet werden. Während der Sperre war noch keine Lösung für die Kronenstraße für ihn sichtbar, keine Variante reagiert auf diese Situation.

Publikumsbeitrag 4

Der Autoverkehr wird aus seiner Sicht zurückgedrängt, alle Experten auf dem Podium sind sich einig. Aus seiner Sicht ist die Meinung der Fachplaner sehr kritisch zu hinterfragen. Die Attraktivität für Autofahrer darf nicht vernachlässigt werden, die Gemeindevertretung darf die Autofahrer nicht übersehen, eine gleiche Nutzung sollte angestrebt werden. Die Lingenauer wollen in die Kirche fahren. Die Dörnlestraße ist keine Transitstraße.

Publikumsbeitrag 5

Zur Variante mit einem Straßenquerschnitt von 3,75 m:

Die Autofahrer und Fahrradfahrer sind gleichermaßen unterwegs, die Fahrradfahrer werden abgedrängt. Er fordert eine sichere Variante für Radfahrer. Für Fußgänger ist ein 2 m breiter Bereich vorhanden, für Fahrradfahrer ist jedoch zu wenig Platz. Die Gemeindevertretung hat die Variante 2 fixiert.

Die Moderatorin weist darauf hin, dass die Gemeindevertretung noch keine Variante fixiert hat.

Andreas Landa

Landa erläutert den Straßenquerschnitt: Es ist eine Breite von 3,75 m geplant, ein PKW benötigt eine Breite von rund 2 m, Radfahrer kommen gut an diesen vorbei. Im Begegnungsfall reicht der Querschnitt von 3,75 m aus, aus seiner Sicht könnte dieser sogar noch verschmälert werden. Er weist darauf hin, dass eine Reduktion der Geschwindigkeit nur bei einer Verschmälerung auf 3,75 m erreicht werden kann.

Katharina Schwendinger

3,75 m Querschnittsbreite liegen über der kritischen Breite, ein PKW benötigt rund 2 m, ein Fahrrad ca. 1 m, es bleiben also 0,75 m.

Publikumsbeitrag 6

Ein Bewohner kündigt seine Bedenken an, dass Radfahrer bei dieser Querschnittsbreite nicht überholt werden können.

Publikumsbeitrag 7

Macht die Querschnittseinteilung der Variante 2, im speziellen im Hinblick auf die 15 Hauseinfahrten überhaupt einen Sinn?

Andreas Landa

Die Fußgänger bewegen sich auf einer Breite von 2 m, die Radfahrer auf 3,75 mit dem KFZ-Verkehr – ja das ist möglich.

Publikumsbeitrag 8

Niemand redet von der anderen Straße, der Bereich St. Anna ist sehr schwierig, es gibt hier viele Probleme. Auch hier muss etwas passieren!

Publikumsbeitrag 9

Lt. einem Protokoll der Gemeindevertretung wurde auch eine Einbahnregelung diskutiert, wird diese Option nicht mehr verfolgt?

Andreas Landa

Viele Varianten wurden diskutiert: Einbahnregelung, Radarkontrollen, Beschilderung. Ergebnis aus der Diskussion war jedoch, die vorgestellten drei Varianten weiter zu verfolgen.

Bgm. Sohler

Es wurde eine Einbahnregelung bei der Sperre der Straße diskutiert. Die Beteiligung zeigt jedoch, dass eine Einbahn im Abschnitt 1 keinen Sinn macht. Wie der Abschnitt 2 gelöst wird ist noch völlig offen, dies wird diskutiert.

Wenn es eine Einbahnregelung gibt, dann muss diese abwärts verlaufen. Bevor dies entschieden werden kann, muss jedoch der Abschnitt 2 gelöst werden. Welche Variante im Abschnitt 1 umgesetzt wird, entscheidet die Gemeindevertretung.

Publikumsbeitrag 10

Die Frage richtet sich an Andreas Landa. Beispiel Wolfurt: Ein Bekannter berichtete von der Begegnungszone in Wolfurt. Könnte nicht einfach der Straßenquerschnitt völlig barrierefrei gestaltet werden? Des Weiteren wird die Variante 2 als sehr teuer empfunden – Wo sind die Vorteile dieser Variante?

Andreas Landa

Die Kosten wurden peripher diskutiert, die Deckbelagssanierung kostet rund 100.000 €. Die Kosten der Variante 2 liegen etwa bei 180.000 €. Für die Realisierung können 45.000 € an Förderung lukriert werden, es bleiben also Kosten von rund 135.000 € für die Gemeinde übrig. Gegenüber der Normalsanierung sind dies rund 40 % Mehrkosten, es gibt jedoch eine enorme Attraktivitätssteigerung.

Nachfrage der Moderatorin: Was sind die Erfahrungen, wenn der Straßenquerschnitt freigeräumt wird wie in Wolfurt?

Andreas Landa

Die Erfahrung zeigt, dass dies nur im Zusammenspiel mit einer starken Überwachung/Strafen funktionieren kann. Sein Ansatz ist jedoch, die Reduktion durch bauliche Maßnahmen zu erreichen. Dadurch sind keine Strafen notwendig, der Verkehrsteilnehmer wird gezwungen, langsam zu fahren. Einbuchtungen sind aus seiner Sicht abzulehnen, es benötigt auf der gesamten Strecke Maßnahmen.

Anna Schwendiger:

Es braucht ausgewogene Partner, die Verkehrsteilnehmer müssen aufeinander schauen: Wolfurt ist kein Patentrezept für alles, jede Situation ist individuell zu beurteilen.

Johannes Batlogg

Eine Geschwindigkeitsreduktion kann nur durch bauliche Maßnahmen erreicht werden. Zu dieser Entscheidung kommt er ohne Absprache mit Andreas Landa. Nur mit Variante 2 kann eine Reduktion erreicht und alle Verkehrsteilnehmer gleichberechtigt werden. Wird alles freigeräumt, werden Probleme geschaffen. Wird der Deckbelag nur saniert, kann er aus tiefster Überzeugung sagen, dann niemand glücklicher wird.

Zum Thema Schneeräumung: bei Hauseinfahrten/Grünstreifen sieht Johannes Batlogg die Zuständigkeit bei der Gemeinde. Der Grünstreifen kann genutzt werden, um Schnee abzulagern. Die Schneeräumung ist aus seiner Sicht wie bisher möglich.

Publikumsbeitrag 11

Der Bürger macht auf die sehr einseitige Präsentation aufmerksam. Er fordert eine Möglichkeit zum Mitentscheiden durch die BürgerInnen.

Die Moderatorin weist darauf hin, dass es im Rahmen der Bürgerbeteiligung keine Abstimmung zum Projekt gibt. Die Gemeindevertretung entscheidet auf Grundlage der Ergebnisse der Bürgerbeteiligung.

Publikumsbeitrag 12

Die Gemeindevertretung muss das Interesse der BürgerInnen vertreten, dabei ist Einheit wichtig. Es gibt Vertreter der Sperre, aber auch jene die keine Sperre wollen. Die Interessen aller BürgerInnen müssen berücksichtigt werden.

Die Moderatorin kündigt um 21:30 Uhr an, langsam zum Schluss zu kommen, es sei denn es gebe noch weitere Wortmeldungen.

Publikumsbeitrag 13

Die Kosten der Dörnlestraße wurden diskutiert, es gibt jedoch keine Diskussion über die Kosten von der Dorfkerngestaltung.

Maria-Anna Schneider Moosbrugger

Sie weist darauf hin, bei dieser Veranstaltung in der Funktion der Moderatorin zu sein, da sie jedoch die Vorentwürfe für den Lindoplatz entwickelt hat, geht sie auf diese Frage als Planerin direkt ein. Die Gemeinde hat eine Perspektive mit den Vorentwürfen aufgezeigt. Die Betonung lautet auf Vorentwurf. Es gibt keinen detaillierten Kostenvoranschlag, es gibt lediglich eine Grobkostenaufstellung - alles andere wäre zu diesem Zeitpunkt unseriös. Aktuell ist es zu früh, Zahlen zu nennen. Mit einer Zahl zu beginnen ist grundsätzlich nicht zielführend.

Publikumsbeitrag 14

Sieht die Beteiligung nicht unumstritten. Durch die Realisierung sollte Sicherheit geschaffen werden, die 80 % Nicht-Lingenauer, welche die Dörnlestraße aktuell passieren, sollen in Zukunft nicht mehr hier fahren. Des Weiteren sieht er keinen Lösungsansatz für die Kronenstraße, sein Vorschlag: Einrichten einer 30er-Zone in Kombination mit starken Kontrollen. Die 80 % Nicht-Lingenauer fallen dann automatisch weg. 180.000 € sind sehr viel, sein Vorschlag kostet nichts: 30er-Zone mit Kontrolle. Solange es für die Kronenstraße keine Lösung

gibt, soll der Abschnitt 1 nicht realisiert werden. Zuerst muss es ein Gesamtkonzept geben, dann alles realisieren.

Die Moderatorin weist darauf hin, dass dies auch in der Gemeindevertretung diskutiert wurde.

Publikumsbeitrag 15

Jeder muss sich bewusst hinterfragen. Kann ich nicht mit dem Fahrrad fahren? Jeder muss für sich selbst klären, wann und wohin er unbedingt fahren muss. Dies führt automatisch zu einer Beruhigung. Wenn 80 % Krumbacher/Langenegger usw. die Straße benutzen, muss es einen Postwurf in diesen Gemeinden geben. Ich muss aber auch Bewusstsein für mich selbst schaffen. Dies gilt eben auch für Lingenauer, nicht nur für Krumbacher, Langenegger usw.

Andreas Landa

Zur vorhergehenden Frage: Die 30er Zone wurde berücksichtigt, diese funktioniert bei diesem Querschnitt nur zum Teil. Eine Radarkiste zeigt nur punktuelle Wirkung, dies funktioniert aus Erfahrung nicht. Zu den Kosten: nach Abzug der Förderung bleiben 135.000 €, 100.000 € müssen so oder so in die Sanierung investiert werden. In diesem Fall ist dann jedoch der Gehsteig nicht berücksichtigt, bei der Variante 2 wird auch dieser Teil saniert!

Publikumsbeitrag 16

Um 40.000 € kann der gesamte Bereich einer Gemeindestraße saniert werden, welche enorme Fahrbahnschäden aufweist.

Publikumsbeitrag 17

Zusätzlich gilt es, die weiteren Erhaltungskosten zu berücksichtigen.

Johannes Batlogg

Die Erhaltung einer Straße ist immer teuer. Die neue Variante sieht weniger Randsteine vor, es sind jedenfalls nicht viel mehr wie vorher. Einige Einlaufschächte würden sogar wegfallen. Im Hinblick auf die Bepflanzung gibt es viele Möglichkeiten, die gut funktionieren, hier hat Maria-Anna sehr viel Erfahrung.

Moderatorin

Es gibt auch in Lingenau an der Landesstraße in Richtung Hittisau bereits Grünstreifen, bei denen z.B. blütenreiche Kräuterpflanzen angelegt wurden. Diese sind praktikabel sofern sie 1-2x gemäht werden. Extensiv in der Pflege bieten sie zudem einen schönen Blühaspekt.

Publikumsbeitrag 18

Betrachtet man Entwicklungen in anderen Gemeinden, wie z.B. Alberschwende zeigen sich derartige Veränderungen des Straßenquerschnitts als wenig nachhaltig: jetzt ist eine Umfahrung angedacht. Diese Entwicklung wird auch in Lingenau kommen. Man muss jetzt schon lange bei der Kreuzung warten, der Verkehr wird zukünftig sicher noch mehr. Die Umfahrung sollte jetzt schon mitüberlegt werden.

Werner Österle

Er sieht sich nicht in der Expertenrolle, ist jedoch der Meinung, dass alle am Podium sehr objektiv sind. Klar ist, die Dörnlestraße ist eine zeitlich/räumliche Abkürzung. Der Verkehr sollte

auf mehreren Straßen verteilt werden. Zu dem Vergleich mit Alberschwende: Lingenau stellt hier das Gegenteil dar. Der KFZ-Verkehr auf der Dörnlestraße führt direkt ins Zentrum, Ziel ist es jedoch, den Verkehr hier wegzubringen.

Publikumsbeitrag 19

Viele Leute haben Sorge im Hinblick auf die Neugestaltung, für viele ist eine Totalsperre nicht akzeptabel. Der Schleichverkehr muss weg, hier sind sich alle einig. Die Lösung des Problems erfordert Augenmaß, sie muss für alle geeignet sein.

Werner Österle

Bringen wir durch Geschwindigkeitsmessungen den Verkehr weg? Es gibt kein Schild, nur für Lingenauer.

Publikumsbeitrag 20

Durch regelmäßige Überprüfung bringt man den Verkehr weg.

Publikumsbeitrag 21

Häufigere Kontrollen sind erwünscht, die Geschwindigkeitsreduktion ist sehr wichtig.

Die Moderatorin hält abschließend fest, dass in der Folge jeder Gemeindevertreter bei der Entscheidung nach bestem Wissen und Gewissen gefordert ist. Eine ergebnisrelevante Absprache unter den TeilnehmerInnen auf dem Podium gibt es nicht, die vorgetragenen Fachmeinungen sind ebenfalls eine Grundlage für die Entscheidungsfindung in der Gemeindevertretung.

22:00 – 22:05 Ausblick

Bgm. Sohler bedankt sich bei allen TeilnehmerInnen und berichtet über die vielen Meldungen, die im Hinblick auf Geschwindigkeitsübertretungen in der Gemeinde eingehen. Würden sich alle an die Geschwindigkeitsverordnung halten, gäbe es in Lingenau dieses Problem nicht. Das Aufstellen von Tafeln zur Geschwindigkeitsreduktion ist zu wenig, weitere Maßnahmen sind notwendig. Sohler lobt an dieser Stelle die Polizeiinspektion, die Durchführung von Geschwindigkeitsmessungen ist keine dankbare Aufgabe. Hinsichtlich der weiteren Vorgangsweise hat sich die Gemeindevertretung die Entscheidung nicht leichtgemacht, ist jedoch zu dem Schluss gekommen, die Sanierung in 2 Abschnitte aufzuteilen. Eine durchgehende Sanierung von Abschnitt 1 + 2 wäre nicht möglich. Die Gemeindevertretung ist nun erneut gefordert, welche Variante im Abschnitt 1 umgesetzt wird. Abschnitt 2 ist dann ein weiterer langer Prozess, es sind viele Varianten offen. Bgm. Sohler bedankt sich bei allen für ihr Kommen und beendet die 2. Bürgerbeteiligungsveranstaltung.

Anhang

Präsentation zur 2. Bürgerbeteiligung - Dörnlestraße