

Wenn die Ampel weicht: Raumaufwertung statt Verkehrsachse

Eisenstadt, 09.09.2026





Zentrum Hohenems 1:2000

Einwohner 17.000, Zuwachs ca. 1%, geringe Einwohnerdichte im Zentrum, Leerstand EG-Zonen, Fachmarktzentren an Grenze CH, kleinteilige Struktur, wirtschaftlich starke Nachbargemeinden

1998 – 2000

Ein Viertel Stadt

Städtebauliche Studie mit Bürgerbeteiligung
Nadler Kopf, Czech, Wiederin, Märkli

2002 – 2004

Teilbebauungsplan mit Bürgerbeteiligung
Zentrum / Jüdisches Viertel

2009

Ensembleschutz

2009 – 2010

Umlegung der Landesstraße L190

2012 – 2013

Vision Stadt Hohenems

2014 – 2016

innen stadt leben

2016 - 2021

Ausführung Begegnungszone



Ausgangslage und Herausforderung

„Auch eine stark befahrene Landesstraße kann gleichzeitig eine leistungsfähige Verkehrsachse und Teil ein lebenswerter Quartiersraums für alle Verkehrsteilnehmer:innen sein!“

Ausgangslage

- Landesstraße mit hoher Verkehrsbelastung
- neue Quartiersentwicklung im Umfeld
- neue Zufahrtsstraße zum Quartier (Innenstadt, Tiefgarage)
- steigende Anforderungen an Fuß- und Radverkehr
- ÖV angepasst (10 Minuten Takt)

Ziel: Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität erhöhen, ohne die Erreichbarkeit zu verschlechtern

Planerische Fragestellung

Die zentrale Frage:

*„Wie organisieren wir den Straßenraum so,
dass alle Verkehrsteilnehmer gleichwertig berücksichtigt werden?“*

Verkehrsfluss

Frad- und
Fußverkehr

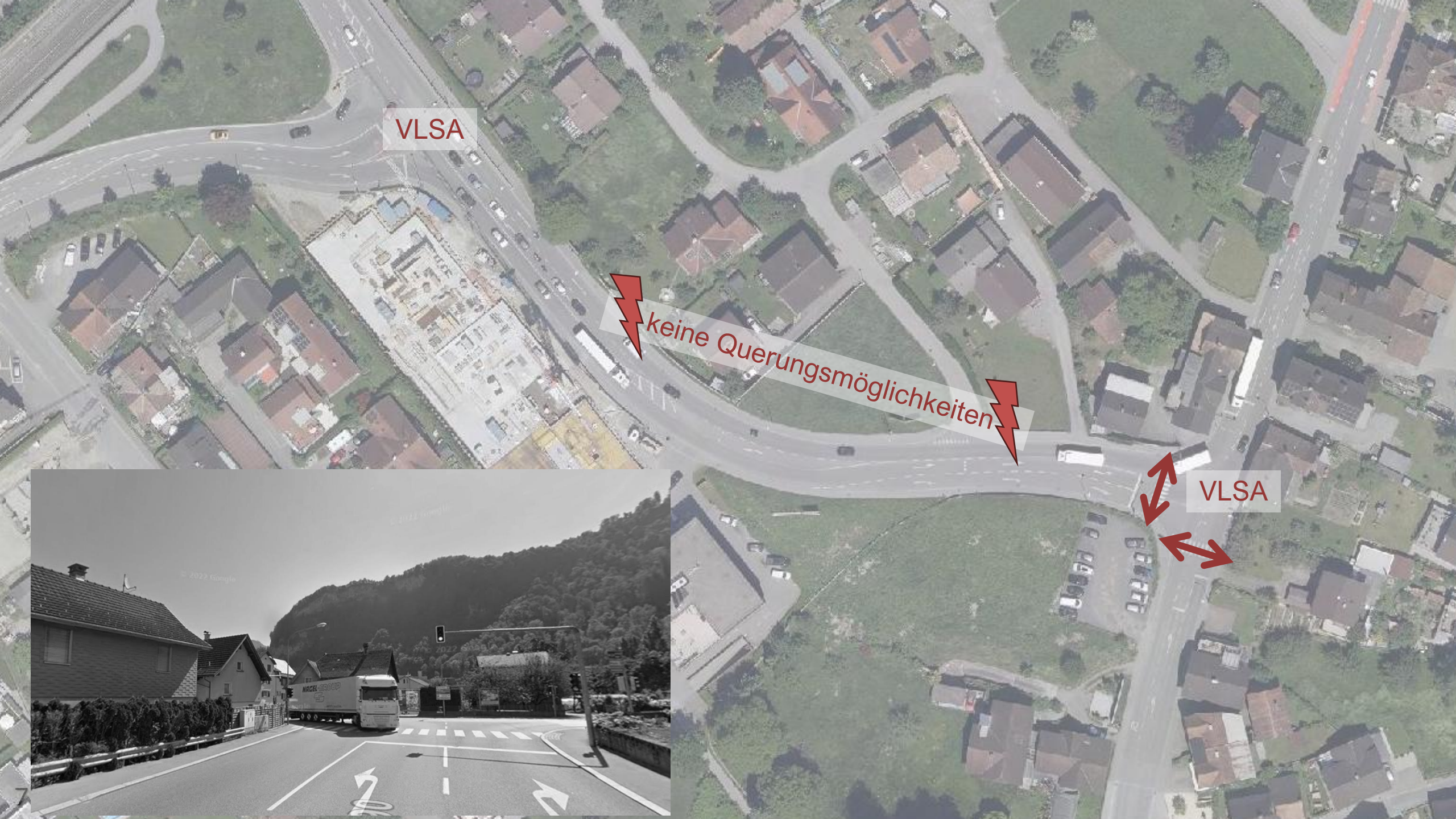
Aufenthaltsqualität

Quartiers-
entwicklungen

Querungen

Querungen

Querungen



VLSA

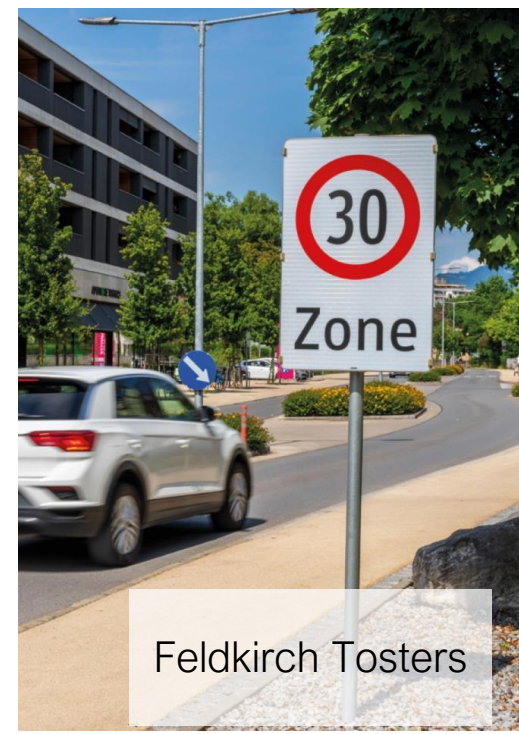
keine Querungsmöglichkeiten

VLSA





Wolfurt
12.000 DTV

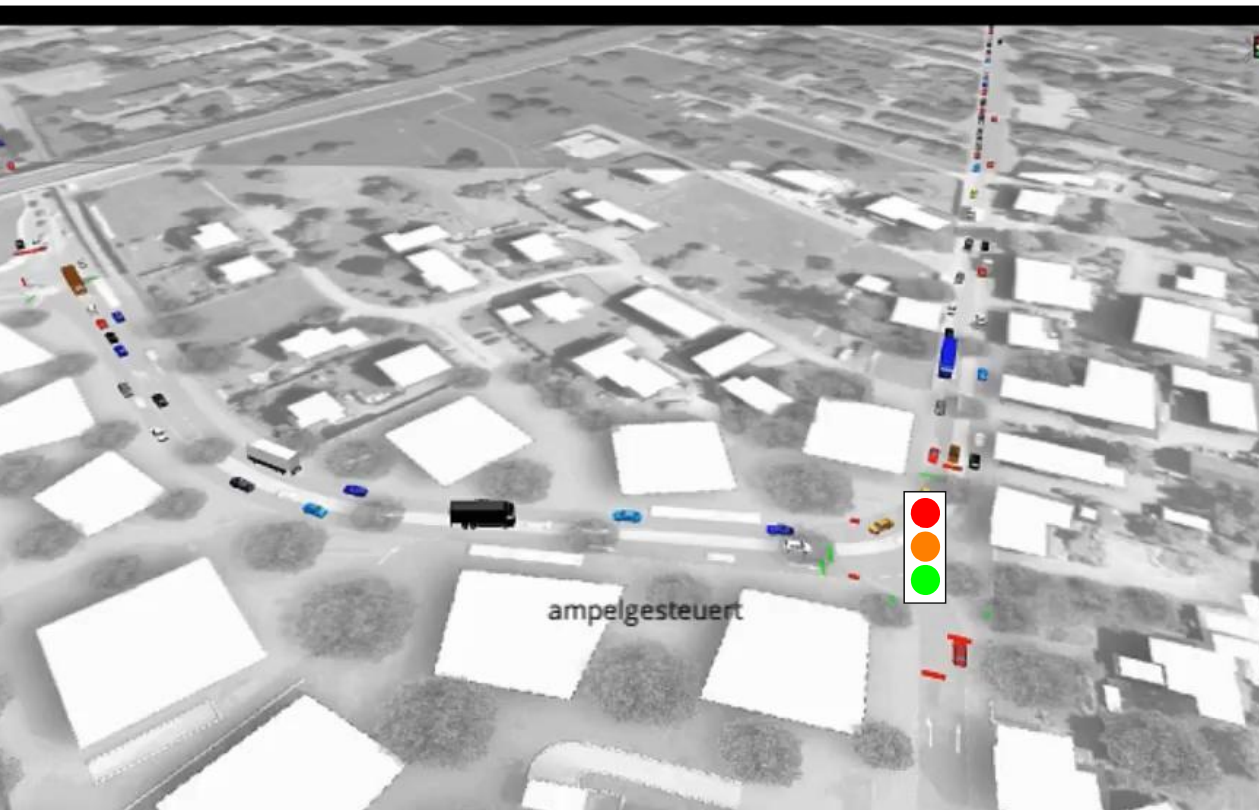


Feldkirch Tosters

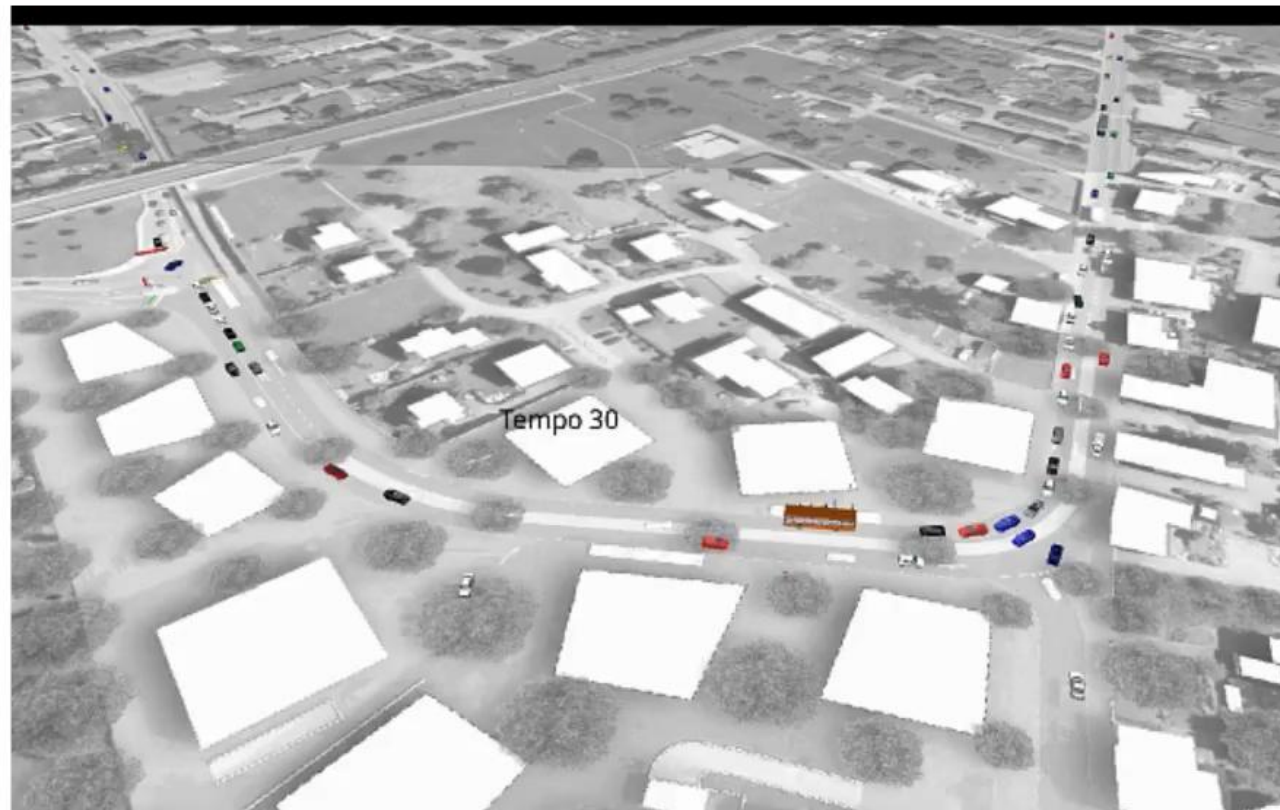


Lauterach





Steuerung
VLSA



Ohne VLSA
Flächiges Queren



Hohenems
13.000 DTV

Vorteile der Straßenorganisation

Mehr Verkehrssicherheit

- geringere Geschwindigkeiten
- bessere Wahrnehmbarkeit aller Verkehrsteilnehmer
- weniger Konflikte an der Zufahrt

Höhere Aufenthaltsqualität

- leichteres Queren entlang des gesamten Straßenverlaufs
- bessere und leichtere Erreichbarkeit von Wohnungen, Geschäften und Einrichtungen
- angenehmeres Straßenbild

Förderung nachhaltiger Mobilität

- mehr Attraktivität für Fuß- und Radverkehr
- kürzere Wege werden häufiger ohne Auto zurückgelegt

Robustheit für zukünftige Entwicklung

- Quartier wächst weiter
- Straßenraum ist bereits auf höhere Nutzungsvielfalt vorbereitet

Wirkungen auf das Quartier

Städtebauliche Wirkung

- Vernetzung ins neue Rathausquartier
- geringere Trennwirkung der Landesstraße

Soziale Wirkung

- mehr Begegnung im öffentlichen Raum
- höhere Aufenthaltsdauer
- stärkere Identifikation mit dem Quartier

Verkehrliche Wirkung

- Verkehrsfluss wird beruhigt statt beschleunigt
- gleichmäßigere Fahrweise
- bessere Orientierung an der Kreuzung
- subjektive Sicherheit wird erhöht



Erkenntnisse für andere Projekte

1. Geschwindigkeit ist ein Gestaltungselement

- Tempo 30 erhöht Sicherheit und Aufenthaltsqualität erheblich.

2. Gleichberechtigung schafft Akzeptanz

- Wenn alle Nutzergruppen sichtbar berücksichtigt werden, steigt die Akzeptanz der Lösung.

3. Straßen können mehr als Verkehr abwickeln

- Sie sind Teil des öffentlichen Raums und prägen die Quartiersentwicklung.

Vielen Dank

Albrecht Weiß

VERKEHRS
INGENIEURE



Waldfriedgasse 6

A-6800 Feldkirch

+43 5522 76 78 5

albrecht.weiss@verkehrsingenieure.com

www.verkehrsingenieure.com

Michael Pillei

**HOHEN
EMS**

Radetzkystraße 5

A-6845 Hohenems

+43 5576 7101 – 0

michael.pillei@hohenems.at

www.hohenems.at