
Verkehrssicherheit an der L203 Lustenau

Anrainerstudie zur Verbesserung der Sicherheit für
Fußgänger, Radfahrer und Kinder — Marktgemeinde
Lustenau, Vorarlberg

Untersuchungsgebiet	L203 km 10,7 – 12,1 · Lustenau
Version	3.2

Erstellt vom Verein „Lebensraum L203 Lustenau“, ZVR 1847915122 — überparteilich und unabhängig, nicht
auf Gewinn gerichtet, gemeinnützig im Sinne der §§ 34 ff BAO.

Inhalt

Kurzfassung	5
Die acht Kernbefunde	5
1 Einleitung	7
1.1 Anlass der Studie	7
1.2 Die Sorge der Anrainerinnen und Anrainer	7
1.3 Zielsetzung	8
1.4 Fokus auf den Schutz von Fußgängern, Radfahrern und Kindern	8
1.5 Untersuchungsgebiet	8
2 Unfallanalyse	9
2.1 Datengrundlage	9
2.2 Unfallstatistik im Überblick	9
2.3 Entwicklung 2013–2025	9
2.4 Unfallorte — sieben Häufungsstellen	10
2.5 Unfallarten und Ursachen	12
2.6 Wer war mit wem beteiligt	12
2.7 Schwere	13
2.8 Auffälligkeiten	13
3 Verkehrsanalyse	14
3.1 Datenlage	14
3.2 Verkehrsmengen	14
3.3 Tagesgang — wann die Belastung auftritt	16
3.4 Schwerverkehr	17
3.5 Lärm und Luftschadstoffe	18
3.6 Was die RVS ab dieser Belastung fordern	19
3.7 Geschwindigkeiten	19
3.8 Abgleich mit den Verkehrssicherheitsstrategien	20
4 Bestand und Straßenraum	21

4.1 Straßenraum	21
4.2 Vermessung der Querschnitte	23
4.3 Rückbauten — die Entwicklung zeigt in die Gegenrichtung	27
4.4 Kreuzungen und Sichtverhältnisse	33
4.5 Beschilderung und Verordnungslage	46
5 Der Lkw-Abbiegekonflikt	47
5.1 Konfliktpunkte	47
5.2 Ursachen	47
5.3 Risikobewertung	48
5.4 Priorisierung	48
6 Quartiersanbindung	50
6.1 Die Trennwirkung	50
6.2 Was daraus folgt	52
7 Digitale Zollabfertigung	53
7.1 Was tatsächlich kommt	54
7.2 Entlastung ist Verlagerung, nicht Reduktion	54
7.3 Warum die bauliche Lösung dadurch nicht entfällt	54
7.4 Die Chance: Flächenreserve sichern	55
7.5 Zollkreuzung — Bestand und drei Varianten	55
8 Die Knoten im Einzelnen	65
8.1 Blumenaustraße — Rang 1	65
8.2 Lustenauerhof — Rang 2	71
8.3 Quellen- / Rheindorferstraße	72
8.4 Gasthaus Linde	77
8.5 Referenzbeispiel L203 / Raiffeisenstraße	81
9 Maßnahmen	84
9.1 Beobachtungen	84
9.2 Mögliche Maßnahmen	84
9.3 Prioritäten	85

10 Abschluss	87
10.1 Die wichtigsten Erkenntnisse	87
10.2 Handlungsbedarf	87
10.3 Anregungen für weitere Schritte	87
Anhang A · Quellen, Methodik und Grenzen	89
A.1 Methodik	89
A.2 Grenzen des Datensatzes	89
A.3 Quellenverzeichnis	89
Anhang B · Chronik der dokumentierten Fälle	91
B.1 Tödliche Unfälle am Korridor	91
B.2 Weitere dokumentierte Fälle mit ungeschützten Verkehrsteilnehmern	91
B.3 Belege an den nicht untersuchten Knoten	91
B.4 Politischer Kontext	91

Kurzfassung

VORABZUG – ZAHLEN OHNE GEWÄHR

Entlang der rund 1,3 Kilometer langen Reichsstraße wurden zwischen 2013 und 2025 190 Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden polizeilich erfasst. Gut ein Viertel davon traf Fußgängerinnen, Fußgänger und Radfahrende. 2026 starben an zwei dieser Knoten innerhalb von fünf Wochen zwei Radfahrende – beide durch abbiegende Lkw. Diese Studie legt die Datenlage offen, benennt die Gefahrenstellen und schlägt Maßnahmen vor.

190 Unfälle mit Personenschaden 2013–2025, gesamter Abschnitt	27 % mit Fuß- oder Radbeteiligung 52 von 190 Unfällen	3 Verkehrstote am Korridor medienbelegt, alle mit Lkw- Beteiligung	14 % Schwerverkehr werktags gemessen, Zählstelle 90551
--	--	--	---

Diese Auswertung ist in Ausarbeitung. Sämtliche Zahlen beruhen auf öffentlich zugänglichen Quellen, sind reproduzierbar, aber ohne Gewähr und vor amtlicher Verwendung mit einem behördlichen Datenexport abzugleichen. Änderungen vorbehalten.

Die acht Kernbefunde

1 · Gut ein Viertel aller Unfälle trifft den Fuß- und Radverkehr. 52 der 190 Unfälle (27 %) betrafen Fußgänger oder Radfahrende, bei Radfahrenden fast immer im Konflikt mit motorisiertem Verkehr.

2 · Die Belastung ist gemessen und außergewöhnlich hoch. Die amtliche Dauerzählstelle 90551 im Untersuchungsgebiet weist für 2025 ein Jahresmittel von **19.907 Kfz je 24 Stunden** aus – Rang 5 von 90 gemessenen Landesstraßen-Querschnitten Vorarlbergs und rund das 2,3-fache des Landesmedians.

3 · Werktags ist jedes siebte Fahrzeug ein Lkw. Der Schwerverkehrsanteil beträgt an Werktagen (Di–Do) **13,8 Prozent** bei rund **2.700 Lkw-ähnlichen Fahrzeugen pro Werktag**. Im Ortsgebiet liegt der Regelbereich bei 5 bis 8 Prozent.

4 · Lkw sind selten beteiligt, aber überproportional tödlich. Nur 16 der 190 Unfälle hatten Lkw-Beteiligung (8,4 %). Zugleich waren **alle drei** medienbelegten Verkehrstoten am Korridor Unfälle mit Lkw-Beteiligung.

5 · Zwei der größten Häufungen wurden bisher nicht untersucht. Damm-/Schillerstraße (41 Unfälle, davon 17 allein 2022–2024, 12 mit Fuß-/Radbeteiligung) und der Südabschnitt an der Rheinbrücke (38 % VRU-Quote) kommen in der bisherigen Sichtweiten-Analyse nicht vor.

6 · Der tödliche Konflikt ist ein anderer als der bisher untersuchte. Die bisherige Analyse prüfte Sichtweiten beim Einbiegen aus Nebenstraßen. Die tödlichen Radunfälle 2026 entstanden dagegen durch **abbiegende Lkw**, die längs geführte Radfahrende übersehen. Dieser Konflikt wird durch längere Schenkellängen nicht entschärft.

7 · Die Radverkehrsanlage unterschreitet über weite Strecken den Zielwert. Die Vermessung vom August 2026 findet Breiten zwischen 100 und 175 Zentimetern; **9 von 14 gemessenen Querschnitten liegen unter dem Zielwert von 150 Zentimetern**, mehrere nutzbare Gehsteigbreiten bei 60 bis 80 Zentimetern.

8 · Eine sichere Lösung ist an derselben Straße bereits gebaut. Der Knoten L203 / Raiffeisenstraße kommt mit 6,20 bis 6,50 Metern Fahrbahn, einem eigenen Radfahrstreifen von 1,80 Metern und einer Fußgängerampel aus — bei derselben Verkehrsbelastung. Was dort funktioniert, ist auch im Untersuchungsgebiet möglich.

Was mit dieser Studie erreicht werden soll

Die Auswertung ist als fachliche Vorlage für den von der Marktgemeinde Lustenau geforderten Verkehrssicherheitsgipfel gedacht. Sie ersetzt keine behördliche Untersuchung, sondern macht die vorhandene Daten- und Quellenlage nachvollziehbar, benennt die Lücken und schlägt priorisierte Maßnahmen vor.

1 Einleitung

ANLASS · SORGE DER ANRAINER · ZIELSETZUNG · UNTERSUCHUNGSGEBIET

1.1 Anlass der Studie

Am 8. Mai 2026 wurde an der Kreuzung Reichsstraße / Blumenaustraße ein Radfahrer von einem rechts abbiegenden Lkw erfasst und tödlich verletzt.¹ Fünf Wochen später, am 12. Juni 2026, kam an der Kreuzung Reichsstraße / Bahnhofstraße beim „Lustenauer Hof“ eine 64-jährige Radfahrerinnen ums Leben: Ein Lkw fuhr bei Grün halblinks ab und erfasste sie frontal.² Vier Tage danach, am 16. Juni 2026, stürzte an derselben Kreuzung Blumenaustraße ein E-Bike-Fahrer bei einer Notbremsung, weil ein links abbiegender Lkw ihn übersehen hatte.³

Am 25. Juni 2026 forderte die Marktgemeinde Lustenau daraufhin einen **Verkehrssicherheitsgipfel für die L203**: Kreuzungen sicherer gestalten, bekannte Gefahrenstellen entschärfen, verstärkte Geschwindigkeitskontrollen. Als Teilnehmer wurden das Land Vorarlberg als Straßenerhalter, die Bezirkshauptmannschaft, die Polizei und ausdrücklich **unabhängige Verkehrsplaner** genannt. Bei der Umsetzung ist die Gemeinde auf das Land angewiesen.⁴

Bereits 2024 hatte die Gemeinde verkehrsentlastende Sofortmaßnahmen gefordert: ein Lkw-Nachtfahrverbot, Tempo maximal 40 (punktuell 30) auf Landesstraßen, ein Dosierungskonzept, sichere Querungen sowie eine Passerelle über die L203.⁵

1.2 Die Sorge der Anrainerinnen und Anrainer

Die amtliche Statistik erfasst ausschließlich polizeilich aufgenommene Unfälle mit Personenschaden. Unfälle mit reinem Sachschaden und Beinaheunfälle scheinen darin nicht auf. Gerade bei Fußgängerinnen, Fußgängern und Radfahrenden kommt es jedoch häufig zu kritischen Situationen, die keine polizeiliche Unfallaufnahme nach sich ziehen und daher statistisch unsichtbar bleiben.

Besondere Bedeutung kommt dabei Kindern zu, die den Bereich mit dem Fahrrad auf dem Schulweg oder in der Freizeit nutzen. Aufgrund ihrer geringeren Körpergröße, ihrer eingeschränkten Übersicht und ihrer für andere schwer einschätzbaren Fahrweise sind sie einem erhöhten Risiko ausgesetzt. Kritische Situationen mit Kindern enden oft ohne Personenschaden, weil rechtzeitig reagiert wird oder es lediglich zu abrupten Brems- und Ausweichmanövern kommt – und werden deshalb nicht erfasst.

Aus dieser wiederkehrenden Erfahrung heraus haben Anrainerinnen und Anrainer am 5. Juli 2026 den Verein **Lebensraum L203 Lustenau** (ZVR 1847915122) gegründet, der die Förderung der Verkehrssicherheit sowie der Lebens- und Aufenthaltsqualität im Straßenraum entlang der L203 zum Zweck hat. Parallel läuft eine Erhebung, in der Anrainerinnen und Anrainer erlebte Gefahrensituationen melden können; ihre Auswertung wird als Ergänzung nachgereicht.

1. Tödlicher Radunfall, 08.05.2026, Blumenaustraße. vol.at 10160543; ORF Vorarlberg 3353448.

2. Tödlicher Radunfall, 12.06.2026, Lustenauer Hof. vol.at 10246997; ORF Vorarlberg 3358311.

3. E-Biker verletzt, 16.06.2026, Blumenaustraße. vol.at 10261424.

4. Forderung Verkehrssicherheitsgipfel, 25.06.2026. vol.at 10277876; ORF Vorarlberg 3359926.

Warum das Dunkelfeld zählt

Beinaheunfälle sind kein weicher Indikator, sondern ein Frühwarnsystem. Wo Radfahrende regelmäßig scharf bremsen oder ausweichen müssen, um nicht erfasst zu werden, entscheidet der Zufall über den Ausgang. Die beiden tödlichen Unfälle des Jahres 2026 sind an Knoten passiert, die in der amtlichen Statistik seit Jahren als Häufungsstellen ausgewiesen sind.

1.3 Zielsetzung

Diese Studie verfolgt vier Ziele:

1. **Die Datenlage offenlegen.** Alle 190 polizeilich erfassten Unfälle mit Personenschaden 2013–2025 werden nach Ort, Zeit, Beteiligung, Ursache und Schwere ausgewertet und mit den Verkehrsdaten der amtlichen Dauerzählstelle zusammengeführt.
2. **Die Gefahrenstellen benennen und priorisieren.** Sieben Bereiche werden nach Unfallhäufung, Anteil ungeschützter Verkehrsteilnehmer, Sichtverhältnissen und Schwerverkehrsrelevanz bewertet.
3. **Umsetzbare Maßnahmen vorschlagen** — geordnet nach Wirkung, Aufwand und Zuständigkeit.
4. **Die verbleibenden Datenlücken benennen**, deren Schließung nur die Behörde leisten kann.

Die Studie ist eine unabhängige Auswertung auf Basis offener Daten. Sie ersetzt keine behördliche Unfalluntersuchung und beansprucht keine amtliche Verbindlichkeit.

1.4 Fokus auf den Schutz von Fußgängern, Radfahrern und Kindern

Im Zentrum stehen die ungeschützten Verkehrsteilnehmer — im Fachjargon VRU (vulnerable road users):

Fußgängerinnen und Fußgänger, Radfahrende, Kinder und ältere Menschen. Sie tragen bei gleicher Kollisionsenergie das ungleich höhere Verletzungsrisiko; im Konflikt mit einem Lkw ist der Ausgang bei Kollisionsgeschwindigkeiten, wie sie im Ortsgebiet auftreten, häufig tödlich.

Diese Schwerpunktsetzung entspricht dem Grundsatz **Vision Zero**, dem sich Bund und Land verpflichtet haben: Todesfälle und schwerste Verletzungen ungeschützter Verkehrsteilnehmer sind vorrangig zu vermeiden.

1.5 Untersuchungsgebiet

Untersucht wird der rund 1,3 Kilometer lange Abschnitt der L203 Reichsstraße im Ortsgebiet von Lustenau — Straßenkilometer 10,7 bis 12,1, von der Kreuzung beim Lustenauerhof im Norden bis zum Südabschnitt an der Rheinbrücke. Die Straße ist Landesstraße L, verläuft durchgehend im Ortsgebiet mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h und ist zugleich die Hauptzufahrt zum Grenzübergang Lustenau–Au und zum Zollamt.

Für die Auswertung wurde der Korridor in sieben Bereiche gegliedert (Nord nach Süd): Lustenauerhof, Linde, Quellen-/Rheindorferstraße, Blumenaustraße, Rudolfstraße, Damm-/Schillerstraße und Süd/Rheinbrücke.

5. Sofortmaßnahmen-Forderung der Marktgemeinde Lustenau, 2024. lustenau.at.

2 Unfallanalyse

190 UNFÄLLE · 7 HÄUFUNGSSTELLEN · URSACHEN · AUFFÄLLIGKEITEN

Grundlage ist der offene Unfallatlas der Statistik Austria: alle polizeilich erfassten Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden der Jahre 2013 bis 2025 entlang des Korridors, ausgewertet nach Ort, Zeit, Beteiligung, Ursache und Schwere.

2.1 Datengrundlage

Über die Kartenschnittstelle des Unfallatlas (Layer UDM_POINT) wurde für jeden Unfall im Korridor der volle Merkmalsatz bezogen: Verletzungsgrad, Unfalltyp und -hergang, vermutliche Hauptunfallursache, beteiligte Verkehrsarten einschließlich Lkw, Uhrzeit, Wo-

chentag sowie Licht-, Wetter- und Fahrbahnverhältnisse. Erfasst wurden **190 Unfälle** im Korridorstreifen von höchstens 30 Metern beidseits der Straßenachse. Details zur Methodik und zu den Grenzen des Datensatzes: siehe Anhang A.

2.2 Unfallstatistik im Überblick

190 Unfälle mit Personenschaden Ø 14,6 pro Jahr	52 mit Fuß-/Radbeteiligung 27 % aller Unfälle	41 mit Radfahrerbeteiligung häufigster Konflikt: Rad × Pkw	11 mit Fußgängerbeteiligung fast ausschließlich gegen Pkw
--	--	---	--

Bezogen auf die Korridorlänge ergibt das eine **Unfalldichte von rund 11 Unfällen mit Personenschaden je Kilometer und Jahr**, davon rund 3 mit Fuß- oder Radbeteiligung.

2.3 Entwicklung 2013–2025

Über die 13 Jahre schwankt das Niveau zwischen 8 Unfällen (2014) und 23 Unfällen (2022) ohne eindeutigen Trend. Die beiden jüngsten erfassten Jahre liegen mit 16 (2024) und 21 (2025) wieder deutlich über dem Mittelwert.

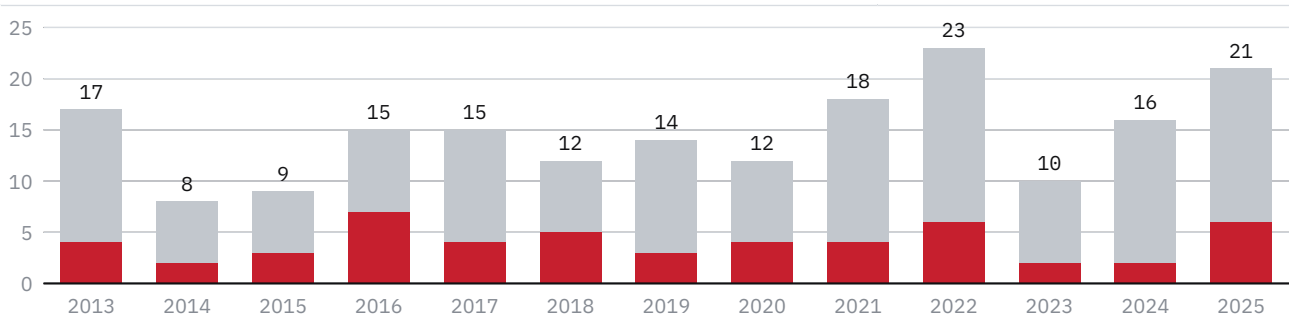


ABB. 1 – Unfälle mit Personenschaden je Kalenderjahr, 2013–2025, gesamter Abschnitt Nord–Süd; rot der Anteil mit Fuß- oder Radbeteiligung. Quelle: Statistik Austria, Unfallatlas – eigene Auswertung.

Erstmals lässt sich die Reihe auf eine gemessene Verkehrsstärke beziehen. Mit **19.907 Kfz pro 24 Stunden** an der Zählstelle im Korridor (Jahresmittel 2025, siehe Kapitel 3) ergibt sich eine Jahresfahrleistung von

rund 9,4 Millionen Kfz-Kilometern im Abschnitt und damit eine **Unfallrate von rund 1,5 Unfällen mit Personenschaden je Million Kfz-Kilometer**.

Diese Rate ist eine Näherung: Sie unterstellt den an einem Querschnitt gemessenen Wert für den gesamten Abschnitt. Für einen belastbaren Vergleich mit dem Landesmittel vergleichbarer Ortsdurchfahrten ist ein Referenzwert bei der Abteilung Straßenbau anzufordern. Gegenüber dem Vorabzug Juli 2026 ist die Rate deutlich niedriger, weil dort mit einer zu niedrig angesetzten Verkehrsstärke gerechnet wurde (Kapitel 3.2).

2.4 Unfallorte – sieben Häufungsstellen

Die Unfälle verteilen sich nicht gleichmäßig, sondern bündeln sich an den Knotenpunkten. Tabelle 2.1 ord-

net sie von Nord nach Süd und weist für jeden Bereich den Anteil ungeschützter Verkehrsteilnehmer sowie das dichteste Dreijahresfenster aus – die Bezugsgröße des amtlichen Unfallhäufungsstellen-Kriteriums.

HÄUFUNGSSTELLEN ENTLANG DES KORRIDORS, 2013–2025

BEREICH (NORD → SÜD)	BISHER UNTERSUCHT	UNF.	RAD	FUSS	VRU	DICHTESTES 3-J.-VRU % FENSTER
Lustenauerhof (Nord)	nur Unfallkarte	21	5	0	5	24 % 12 (ab 2015)
Linde	ja	26	4	4	8	31 % 11 (ab 2020)
Quellen-/Rheindorferstraße	ja	15	3	2	5	33 % 7 (ab 2020)
Blumenaustraße	ja	46	8	1	9	20 % 12 (ab 2013)
Rudolfstraße	nein	20	4	1	5	25 % 6 (ab 2015)
Damm-/Schillerstraße	nein	41	9	3	12	29 % 17 (ab 2022)
Süd / Rheinbrücke	nein	21	8	0	8	38 % 7 (ab 2019)
Gesamt		190	41	11	52	27 % –

VRU = ungeschützte Verkehrsteilnehmer (Zufußgehende und Radfahrende). Rot hinterlegt: Bereiche, die in der bisherigen Sichtweiten-Analyse nicht erfasst wurden. Bereichsgrenzen: Lustenauerhof – Rheindorferstraße Nordast; Linde – Rheinstraße/Amann-Fitz-Straße; Blumenaustraße – Blumenau-/Roseggerstraße; Süd – Kirch-/Reichshofstraße. Quelle: Statistik Austria, Unfallatlas (UDM_POINT), Abfrage Juli 2026 – eigene Auswertung.

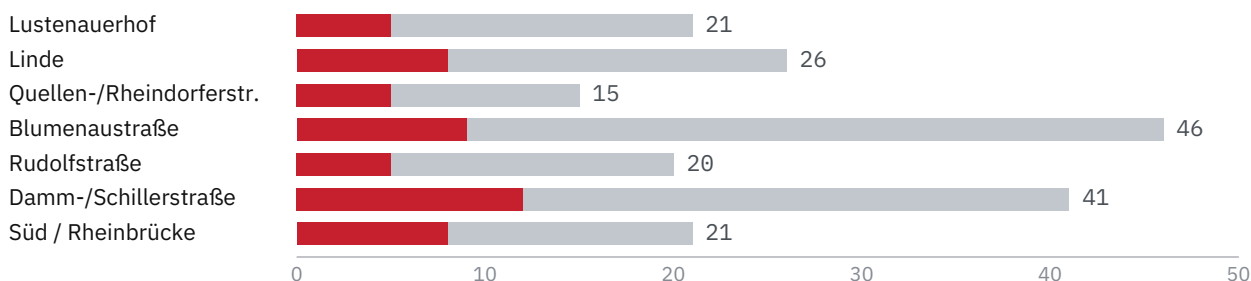


ABB. 2 – Unfälle mit Personenschaden je Bereich, Nord nach Süd; rot der Anteil mit Fuß- oder Radbeteiligung.

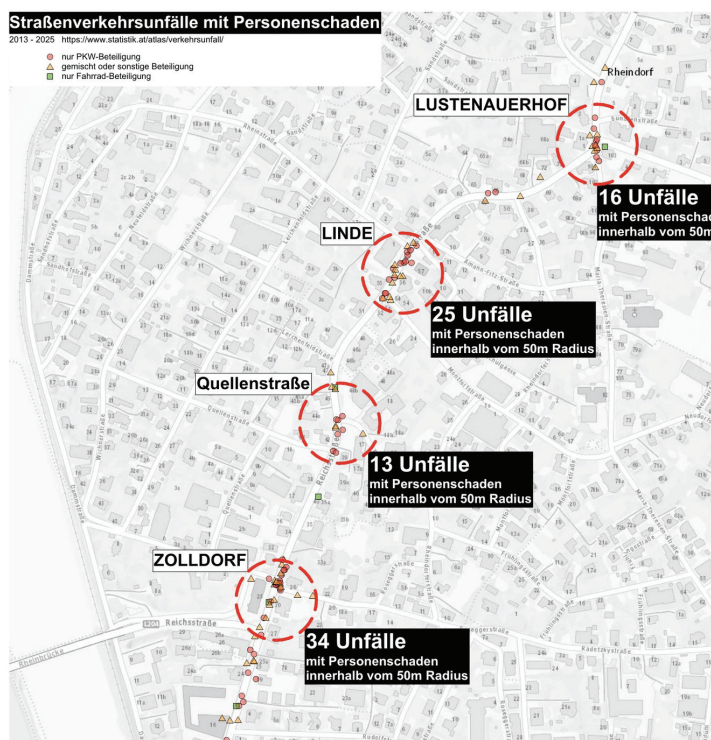


ABB. 3 – Übersicht der Unfälle mit Personenschaden entlang des Korridors auf Basis der amtlichen Unfallkarte, mit den Häufungen je Knotenbereich.

Die wichtigste Lücke

Die beiden kritischsten Häufungen – **Damm-/Schillerstraße** (41 Unfälle, davon 17 allein 2022–2024; mit 12 Fuß-/Radfällen die höchste VRU-Zahl im Abschnitt) und der **Südbereich an der Rheinbrücke** (mit 38 % die höchste VRU-Quote) – wurden in der bisherigen Sichtweiten-Analyse nicht erfasst. Die Sichtanalyse ist auf diese Knoten auszuweiten.

2.5 Unfallarten und Ursachen

Zu jedem Korridor-Unfall liegen im Atlas Unfalltyp und vermutliche Hauptunfallursache nach polizeilicher Einschätzung vor.

VERMUTLICHE HAUPTUNFALLURSACHE JE KORRIDOR-UNFALL

VERMUTLICHE HAUPTURSACHE	UNFÄLLE	ANTEIL
Unachtsamkeit / Ablenkung	69	36 %
Vorrangverletzung	46	24 %
Mangelnder Sicherheitsabstand	21	11 %
Nichtangepasste Geschwindigkeit	10	5 %
Missachtung von Geboten/Verboten	9	5 %
Sonstige / nicht klassifizierbar	35	18 %

- **45 % aller Unfälle** (85 von 190) sind Kreuzungs-, Abbiege- oder Einbiege-/Ausfahrtstypen. Häufigste Einzeltypen: Kollision bei Aus-/Einfahrt (18), Auffahren im Kreuzungsbereich (15), Kollision auf der Kreuzung (14).
- **Vorrangverletzung** ist mit 24 % die zweithäufigste Ursache — der statistische Fingerabdruck des Abbiege- und Kreuzungskonflikts.

- **Alleinstürze** (Sturz vom oder im Fahrzeug, 19 Fälle) betreffen überwiegend Zweiradfahrende und deuten auf Mängel in Fahrbahnzustand und Verkehrsführung.

2.6 Wer war mit wem beteiligt

Die Konfliktmatrix zählt für jede Kombination von Verkehrsarten die Zahl der Unfälle, an denen beide beteiligt waren.

	Fußgänger	Rad	Moped	Motorrad	Pkw	Lkw
Fußgänger	2	—	—	—	8	1
Rad	—	17	—	1	21	2
Moped	—	—	5	—	9	—
Motorrad	—	1	—	3	14	—
Pkw	8	21	9	14	88	12
Lkw	1	2	—	—	12	1

ABB. 4 — Konfliktmatrix: Zelle = Unfälle mit Beteiligung beider Verkehrsarten (Matrix symmetrisch). Diagonale = ausschließlich diese Verkehrsart (Alleinunfall oder Kollision gleicher Arten). Mehrfachbeteiligung möglich, daher Summe größer als 190. E-Scooter (4 Unfälle) nicht gesondert dargestellt.

- **Häufigster Konflikt ungeschützter Verkehrsteilnehmer:** Radfahrer × Pkw mit 21 Fällen, Fußgänger × Pkw mit 8 Fällen.
- **17 Radunfälle sind Alleinstürze** — ein Hinweis auf Mängel in Fahrbahnbeschaffenheit und Radverkehrsführung.

- **16 Unfälle mit Lkw-Beteiligung**, davon 3 mit Rad oder Fußgänger.

2.7 Schwere

174 Unfälle mit Leichtverletzten 2013–2025, Korridor	15 Unfälle mit Schwerverletzten 8 davon mit Rad, Fuß oder Moped	1 tödlicher Unfall im Atlas 2020, Lkw × Fußgänger am Schutzweg	16 Unfälle mit Lkw-Beteiligung 8,4 % aller Korridor-Unfälle
---	--	---	--

Von den 16 schwersten Unfällen (schwer und tödlich) trafen **9 ungeschützte Verkehrsteilnehmer** (Rad, Fuß, Moped).

Warum nur eine getötete Person in der Statistik?

Der offene Atlas reicht nur bis 2025. Die **zwei tödlichen Radunfälle des Jahres 2026** sind darin noch nicht enthalten. Die amtliche Bilanz von einer getöteten Person für 2013–2025 **unterzeichnet die reale Gefährdung**; sie ist zusammen mit der Chronik in Anhang B zu lesen.

2.8 Auffälligkeiten

Ältere Menschen sind überproportional betroffen. 39 der 190 Unfälle (21 %) betrafen Seniorinnen und Senioren. Bezogen auf die Unfälle mit Fuß-/Radbeteiligung entfielen **19 von 52 (37 %)** auf diese Gruppe. Wer zu Fuß oder mit dem Rad unterwegs ist und älter ist, trägt am Korridor das höchste Risiko.

Kinder sind in 11 Unfällen betroffen, davon 5 als Fußgänger oder Radfahrende. Ein Unfall ist ausdrücklich als Schulwegunfall gekennzeichnet. Die Zahl ist niedrig – sie sagt aber nichts über die Häufigkeit kritischer

Situationen aus, die ohne Personenschaden enden (vgl. Kapitel 1.2).

Ein Fünftel der Unfälle passiert bei Dunkelheit. 42 Unfälle ereigneten sich bei Dunkelheit, 13 davon mit Fuß- oder Radbeteiligung. Beleuchtung und Erkennbarkeit an den Querungsstellen sind damit ein eigenes Thema.

24 Unfälle stehen im Zusammenhang mit einem Schutzweg, 9 davon mit Fuß- oder Radbeteiligung; bei 25 Unfällen ist Radinfrastruktur im Umfeld verzeichnet, 13 davon mit Radbeteiligung. Die Querungsstellen selbst sind Konfliktpunkte, nicht Schutzräume.

3 Verkehrsanalyse

VERKEHRSMENGEN · TAGESGANG · SCHWERVERKEHR · LÄRM UND LUFT · REGELWERK

Unfallzahlen allein sagen wenig, solange die Verkehrsstärke unbekannt ist. Für den Korridor existiert eine amtliche Dauerzählstelle des Landes — sie liegt rund 8 Meter neben der Straßenachse, etwa auf halber Länge des Untersuchungsgebiets. Ihre Zeitreihen liegen inzwischen als Messwerte vor und ersetzen die früher aus Diagrammen abgelesenen Näherungen.

3.1 Datenlage

Ausgewertet sind alle **52 Monate von Januar 2022 bis April 2026** der Dauerzählstelle **90551 „Bereich Zollamt“, L203 km 10,95** — als durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) nach RVS 02.01.12, getrennt nach Pkw- und Lkw-ähnlichen Fahrzeugen und nach

Wochentagsgruppe (Mo–So, Di–Do, Sonn- und Feiertag).⁶ Ergänzend herangezogen wurden die Werktagswerte 2024 der 13 Landesstraßen-Grenzübergänge, die Messreihe der verkehrsnahen Luftmessstation Lustenau Zollamt sowie die Verordnungsdaten aus dem Geodatendienst des Landes.⁷

Korrektur gegenüber dem Vorabzug Juli 2026

Der Vorabzug nannte für den Korridor rund **12.400 Kfz/24 h** und einen Schwerverkehrsanteil von 14,5 Prozent; diese Werte waren aus den Diagrammen des Mobilitätsberichts abgelesen. Die Messreihe der Zählstelle 90551 weist für dieselbe Stelle **19.246 Kfz (2023)** und **19.907 Kfz (2025)** aus. Die abgelesenen Werte waren um rund ein Drittel zu niedrig und werden hiermit ersetzt. Der Schwerverkehrsanteil von rund 14 Prozent bestätigt sich — allerdings als **Werktagswert (Di–Do)**, nicht als Wochenmittel.

3.2 Verkehrsmengen

Die Zählstelle liegt bei Straßenkilometer 10,95 und damit **innerhalb des Untersuchungsgebiets**; der

Abstand zur ausgewerteten Straßenachse beträgt rund 8 Meter. Unfalldaten und Verkehrsdaten beziehen sich damit auf denselben Querschnitt.

6. Land Vorarlberg, Verkehrszählstellen, atlas.vorarlberg.at — DTV-Kennwerte nach RVS 02.01.12, Zeitraum Jan 2022 – Apr 2026 (2026 unvollständig). Eigene Auswertung; die Rohdaten sind dieser Studie als CSV beigelegt.

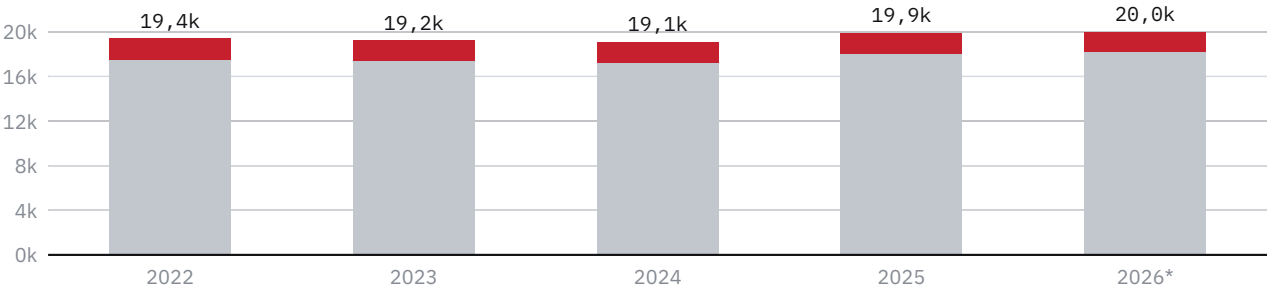
7. VOGIS-Geodatendienst des Landes Vorarlberg, Layer verkehrsinform_geschwindigkeit_landesstrasse, verkehrsinform_beschaenktungen und verkehrszaehlstellen (WFS). Abfrage Juli 2026.

19.907 Kfz pro Tag Jahresmittel 2025 · Spitzentag 25.291	Rang 5 von 90 Landesstraßen Vorarlberg-weiter Vergleich	13,8 % Lkw-Anteil werktags jedes 7. Fahrzeug (Di–Do)	1.682 Kfz in der Spitzenstunde gemessenes Maximum (Qmax)
--	--	---	---

ZÄHLSTELLE 90551, GESAMTQUERSCHNITT, DTV MO–SO

JAHR	PKW-ÄHNLICH	LKW-ÄHNLICH	KFZ GESAMT	LKW-ANTEIL
2022	17.458	1.973	19.431	10,2 %
2023	17.326	1.920	19.246	10,0 %
2024	17.175	1.917	19.092	10,0 %
2025	17.985	1.922	19.907	9,7 %
2026 (Jan–Apr)	18.145	1.844	19.990	9,2 %

Jahresmittel der Monatswerte, Mo–So. Der Lkw-Anteil im Wochenmittel liegt niedriger als der Werktagswert, weil an Wochenenden und Feiertagen kaum Schwerverkehr fährt (Kapitel 3.4). Quelle: Land Vorarlberg, atlas.vorarlberg.at — eigene Auswertung.



*2026 nur Jan–Apr

ABB. 5 — Jahresdurchschnitt Kfz pro 24 Stunden an der Zählstelle 90551, getrennt nach Pkw- und Lkw-ähnlichen Fahrzeugen.

Ein stabiles Plateau auf hohem Niveau. Die L203 liegt seit Jahren konstant bei rund 19.000 bis 20.000 Kfz pro Tag — ein Kapazitätsplateau mit leichtem Anstieg ab 2025. Im Jahresverlauf ist der Januar durchgängig

der schwächste Monat, das Frühjahr bis zum Frühherbst der stärkste; an einzelnen Frühjahrstagen werden über 21.000 Kfz erreicht.

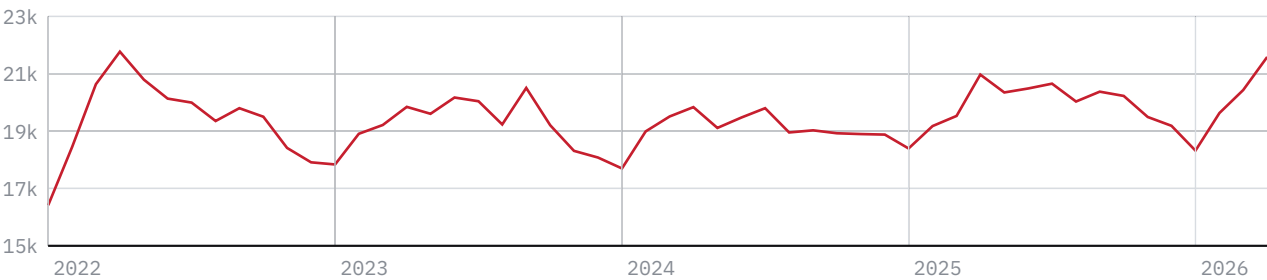


ABB. 6 — Monatsverlauf der durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke, Januar 2022 bis April 2026.

Im Landesvergleich gehört der Querschnitt zur Spitzengruppe. Von 90 gemessenen Landesstraßen-Querschnitten Vorarlbergs liegt die L203 auf **Rang 5** — oberhalb des 95. Perzents und beim rund 2,3-fachen

des Landesmedians von etwa 8.350 Kfz pro Tag. Vergleichbar belastet sind nur die Hauptachsen des unteren Rheintals (L190, L202) und die A14-Zubringer.

Der Widerspruch aus dem Vorabzug ist aufgelöst

In der öffentlichen Diskussion kursierten „rund 25.000 Fahrzeuge täglich“ (ASFINAG, Planungsstand Oktober 2023) und „stellenweise mehr als 20.000 Fahrzeuge“ (Juli 2026), während der Vorabzug dieser Studie 12.400 Kfz nannte. Die Messreihe zeigt: Der Jahresmittelwert liegt bei **19.907 Kfz**, der **stärkste gemessene Tag bei 25.291 Kfz**. Beide öffentlich genannten Größenordnungen sind damit zutreffend — sie beziehen sich auf Jahresmittel beziehungsweise Spitzentag. Der zu niedrige Wert war der abgelesene.

3.3 Tagesgang — wann die Belastung auftritt

Der Kennwert **Qmax** ist die stärkste Stunde eines Monats und die für die Bemessung von Knotenpunkten maßgebliche Größe. Wertet man aus, wann diese Spitzenstunde über die 52 Monate liegt, ergibt sich ein für die Verkehrssicherheit bedeutsames Muster:

- **Kfz-Spitze mittags:** Die stärkste Stunde liegt zu **63 Prozent zwischen 11 und 14 Uhr** (13–14 Uhr allein 25 Prozent) — die Kernzeit des Schulrückwegs.

- **Lkw-Spitze morgens:** Der Schwerververkehr kulminiert zu **93 Prozent zwischen 8 und 11 Uhr** (9–10 Uhr allein 37 Prozent) — überlagert die Kindergarten- und Bringzeit.

Beide Spitzen treffen genau jene Zeitfenster, in denen die meisten ungeschützten Kinder auf den Querungen unterwegs sind. Der Befund ist über alle Jahre stabil.

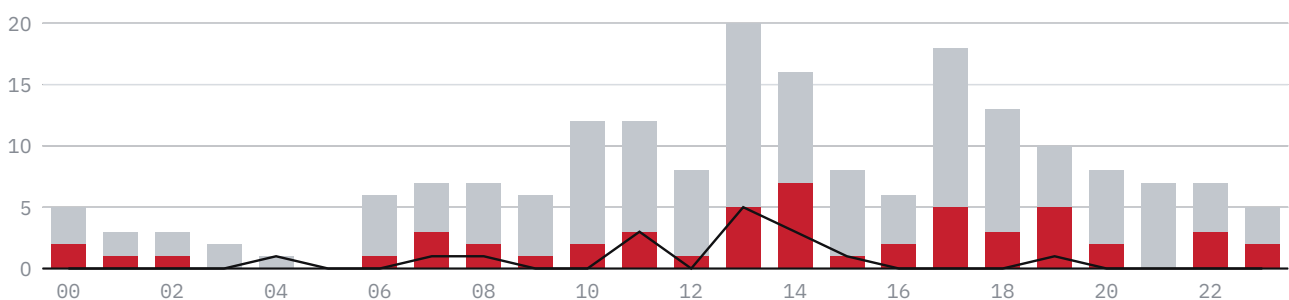


ABB. 7 — Unfälle nach Tageszeit im Korridor 2013–2025. Balken: alle Unfälle, rot der Anteil mit Fuß-/Radbeteiligung. Linie: Unfälle mit Lkw-Beteiligung. Quelle: Statistik Austria, Unfallatlas — eigene Auswertung.

Legt man die Unfälle der L203 in Lustenau über dieselbe Tageszeit-Achse, decken sich die Verkehrsspitzen

mit erhöhten Anteilen ungeschützter Verkehrsteilnehmer:

UNFÄLLE JE TAGESZEITFENSTER, L203 LUSTENAU GESAMT (N = 360), 2013–2025

ZEITFENSTER	UNFÄLLE	MIT RAD/FUSS	ANTEIL
07–10 h · Bring-/Kita-Zeit (Lkw-Spitze)	40	19	48 %
11–15 h · Schulrückweg (Kfz-Spitze)	103	44	43 %
16–19 h · Abendpendler	86	44	51 %

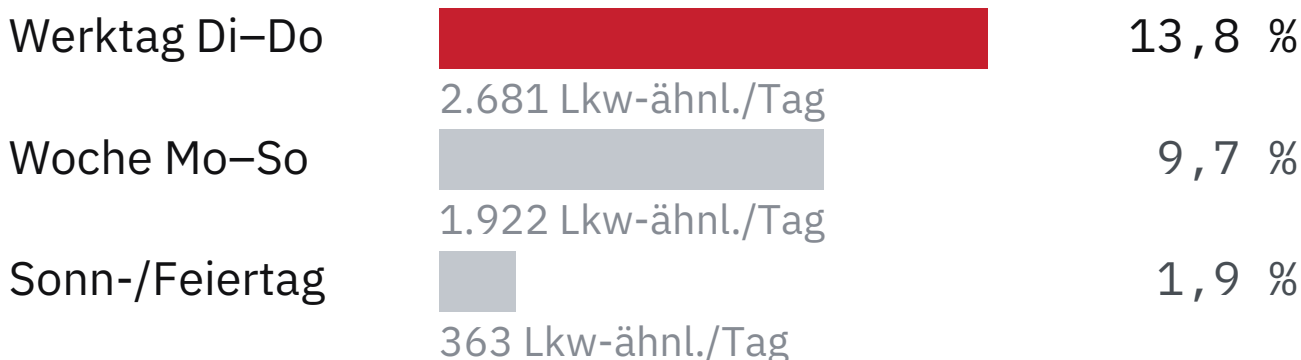
Bezugsmenge ist hier der gesamte Straßenzug der L203 in Lustenau (n = 360), nicht der 1,3 km lange Korridor (n = 190) — die größere Grundgesamtheit macht das Tagesmuster belastbarer. Quelle: Statistik Austria, Unfallatlas — eigene Auswertung.

In allen drei „Menschen-unterwegs“-Fenstern ist rund **jeder zweite Unfall ein Rad- oder Fußgängerunfall**.

Das ist eine zeitliche Deckung von Verkehrs- und Unfallhäufung — kein Kausalitätsnachweis, aber ein deutlicher Hinweis, dass Verkehrskonzentration und Gefährdung Ungeschützter dieselben Stunden betreffen.

3.4 Schwerverkehr

Über die ganze Woche gemittelt liegt der Lkw-Anteil bei rund 10 Prozent. Aussagekräftiger ist der **Werktag (Di–Do)**, weil an Wochenenden und Feiertagen kaum Schwerverkehr fährt und den Durchschnitt verdünnt.



Regelbereich Ortsdurchfahrt 5–8 %

ABB. 8 — Lkw-Anteil an der Zählstelle 90551 im Jahr 2025 nach Wochentagsgruppe.

Werktags sind es **13,8 Prozent — jedes siebte Fahrzeug** — bei rund **2.700 Lkw-ähnlichen Fahrzeugen pro Werktag**, das sind etwa 700.000 im Jahr. Für eine Ortsdurchfahrt ist das außergewöhnlich; der Regelbe-

reich innerorts liegt bei 5 bis 8 Prozent. Für das Risiko zählt zudem die Konzentration, nicht der Durchschnitt: Der stärkste Tag eines Monats liegt bei den Kfz konstant rund 15 Prozent über dem Mittel.

„Lkw-ähnlich“ (LKWÄ) ist nach RVS 02.01.12 eine **Größenklasse** (Länge und Achszahl aus den Zählschleifen), keine Antriebs- oder Emissionsklasse — ein Indikator für Schwerverkehrslast, kein Emissionsmesswert.

Grenz-Schwerverkehr. Lustenau liegt zwischen der A14 und der Schweizer Grenze. Vergleicht man alle 13 Landesstraßen-Grenzübergänge Vorarlbergs nach ihrem werktäglichen Schwerverkehr, zeigt sich eine deutliche Konzentration: **Lustenau–Au (L204) ist mit**

1.459 Lkw je Werktag der größte Schwerverkehrs-Grenzübergang des Landes — allein 24,5 Prozent aller Landesstraßen-Grenz-Lkw. Die drei Lustenauer Übergänge zusammen tragen 31,5 Prozent, knapp ein Drittel durch eine Gemeinde. Zum Vergleich: Lustenau–

Widnau zählt 69 Lkw je Werktag, mehrere Feldkircher Übergänge unter 80.

Abgrenzung: Die hohe Lkw-Last der Reichsstraße selbst (rund 2.700 je Werktag) ist überwiegend regionaler Nord-Süd-Durchgangsverkehr, nicht Grenzverkehr — beide Belastungen überlagern sich in Lustenau. Autobahn-Grenzübergänge (A14-Transit) sind nicht enthalten.

Was daraus folgt

Ein Schwerverkehrsanteil von rund 14 Prozent werktags bedeutet: An einem Werktag begegnet ein Radfahrer auf diesem Kilometer statistisch alle wenigen Minuten einem Lkw. Die Eintrittswahrscheinlichkeit des Abbiegekonflikts (Kapitel 5) ist damit nicht theoretisch, sondern strukturell erhöht — und sie ist der zentrale Unterschied zwischen der L203 und einer gewöhnlichen Ortsdurchfahrt.

3.5 Lärm und Luftschadstoffe

Lkw sind nicht nur ein Sicherheitsthema. Sie sind je Fahrzeug überproportional für Lärm und Schadstoffe verantwortlich — und die L203 verläuft mitten durch Wohn- und Ortsgebiet.

Lärm. Nach den gängigen Berechnungsverfahren (RLS-90, sinngemäß RVS 04.02.11) zählt ein Schwerverzeug akustisch wie **etwa 5 bis 10 Pkw**. Bei

der gemessenen Zusammensetzung entfällt damit **rund die Hälfte des Verkehrslärms auf die 14 Prozent Schwerfahrzeuge**. Eine amtliche Lärmmessung liegt für den Korridor nicht vor.

Stickstoffdioxid. Für den Schadstoffteil gibt es amtliche Messwerte direkt vor Ort: Die verkehrsnah Luftmessstation **Lustenau Zollamt** misst NO_2 , den Leitschadstoff des Straßenverkehrs.

NO_2 - JAHRESMITTEL AN DER STATION LUSTENAU ZOLLAMT

JAHR	NO_2 -JAHRESMITTEL EINORDNUNG
2017	40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ am EU-Grenzwert, über dem strengerem österreichischen Wert
2023	24,4 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ unter IG-L (30) und EU-Grenzwert (40)
2024	22,9 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ über EU-Zielwert 2030 (20), rund das 2,3-fache der WHO-Empfehlung (10)

Quelle: Land Vorarlberg / Umweltbundesamt. IG-L = Immissionsschutzgesetz Luft. Der Jahresmittelwert verdünnt höhere Werktags- und Winterwerte.

Die Messung bestätigt den Verkehr — vor allem den Diesel-Schwerverkehr — als dominierende NO_2 -Quelle direkt an der Reichsstraße. Eine **aktuelle Grenzwert-überschreitung besteht nicht**; die Werte sind seit 2017 deutlich gesunken. Belegbar bleibt: Die Belastung an dieser verkehrsnahen Wohnlage liegt über den gesundheitsbasierten Zielwerten, sie war historisch über dem Grenzwert, und die Lkw-Spitze fällt morgens

zwischen 8 und 11 Uhr in die Bringzeit. Das rechtfertigt fortlaufendes Monitoring und macht die Verringerung des Schwerverkehrs auch lufthygienisch relevant.

3.6 Was die RVS ab dieser Belastung fordern

Die österreichischen Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen knüpfen konkrete bauliche Vorga-

ben an Verkehrsstärke, Schwerverkehr und Geschwindigkeit. Bei den gemessenen Werten der L203 sind die maßgeblichen Schwellen durchwegs überschritten:

ABGLEICH DER GEMESSENEN BELASTUNG MIT DEN RVS-SCHWELLENWERTEN

REGELWERK	SCHWELLE	AUSGELOSTE MASSNAHME	L203
RVS 03.03.31 · Querschnitt	> 15.000 DTV oder > 1.000 Lkw/24 h	Querschnitt L 8,0 – 8,0 m Fahrbahn, 3,75 m Fahrstreifen	überschritten
RVS 03.02.13 · Radverkehr	„Trennen“-Grenze rund 7.000 Kfz/24 h bei V85 50	baulich getrennter Radweg, Mischverkehr unzulässig	überschritten
RVS 03.02.12 · Fußgänger	Fahrbahn > 8 m oder > 1.000 Kfz/h Spitze	Mittelinsel bzw. Fahrbahnteiler (2,0 m)	überschritten
RVS 05.04.31 · Signalanlage	> 1.000 Kfz/h bzw. ≥ 2 Fahrstreifen je Richtung	Lichtsignalanlage prüfen	überschritten

Die konkreten DTV- und Lkw-Schwellen stammen aus frei zugänglichen Landes-Leitfäden, welche die kostenpflichtigen RVS umsetzen; das „Mischen/Trennen“-Diagramm der RVS 03.02.13 wurde aus einer Fachpräsentation abgelesen. Die Kernaussagen – L 8,0-Querschnitt, getrennte Radführung, gesicherte Querungen – sind trotz Ableseschärfe eindeutig.

Radverkehr. Bei rund 20.000 Kfz pro Tag und Tempo 50 liegt die L203 weit in der „Trennen“-Zone der RVS 03.02.13 (gültig seit 1.4.2022). Ein Mischverkehr ist bei dieser Belastung nicht zulässig; angezeigt ist ein baulich getrennter Radweg.

Fußgängerquerungen. Die Spitzenstunde liegt mit bis zu 1.682 Kfz/h deutlich über 1.000 Kfz/h. Ein einfacher Schutzweg über eine 8-Meter-Fahrbahn ist damit nicht ausreichend – Mittelinsel beziehungsweise Lichtsignalanlage sind indiziert.

3.7 Geschwindigkeiten

Verordnet sind im Untersuchungsgebiet durchgehend **50 km/h**; die anschließenden Gemeindestraßen sind überwiegend 30-km/h-Zonen.⁸

Eine **Geschwindigkeitsmessung liegt nicht vor** – weder eine V85-Erhebung noch eine Dauermessung. Verfügbar sind nur Indizien:

- „Nichtangepasste Geschwindigkeit“ ist bei **10 der 190 Unfälle** als vermutliche Hauptursache erfasst (5 %).
- Die Bestandsanalyse verzeichnet an der Blumenaustraße wegen der vorgelagerten Lichtsignalanlage ein „teilweise beschleunigtes und aggressiveres Fahrverhalten“.
- An der Quellenstraße wird die nach RVS gerade noch erreichbare Mindestsichtweite wegen beobachteter Überschreitungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit als nicht ausreichend beurteilt; der Bereich wird in der Bestandsdokumentation als „Rennstrecke mit Schikane“ beschrieben.

8. VOGIS-Geodatendienst des Landes Vorarlberg, Layer `verkehrsinfo_geschwindigkeit_landesstrasse`, `verkehrsinfo_beschaenkungen` und `verkehrszaehlstellen` (WFS). Abfrage Juli 2026.

- Die Gemeinde fordert seit 2024 verstärkte Geschwindigkeitskontrollen und Tempo 40, punktuell 30.

Die Sichtweitenanalyse selbst führt auf dieselbe Frage: Wenn die nach RVS erforderlichen Sichtweiten an mehreren Knoten bei 50 km/h **nicht einhaltbar** sind,

ist entweder die Sichtsituation herzustellen — was bei bestehender Bebauung teils unmöglich ist — oder die zulässige Höchstgeschwindigkeit an die tatsächlich erreichbare Sicht anzupassen. Die geforderte Temporeduktion ist damit nicht nur verkehrspolitisch, sondern **aus der Geometrie des Bestands** begründbar.

Datenlücke 1 · V85-Messung

Eine V85-Messung an mindestens drei Querschnitten (Lustenauerhof, Blumenaustraße, Süd/Rheinbrücke) ist die Voraussetzung dafür, die geforderte Temporeduktion fachlich zu begründen. Ohne Messwerte bleibt die Diskussion bei Behauptung gegen Behauptung.

3.8 Abgleich mit den Verkehrssicherheitsstrategien

Drei Strategiedokumente benennen Ziele, die den gemessenen Befunden dieses Kapitels unmittelbar gegenüberstehen:

ZIELE DER VERKEHRSSICHERHEITSSTRATEGIEN GEGENÜBER DER GEMESSENEN L203-LAGE

STRATEGIE	RELEVANTES ZIEL	VERHÄLTNIS ZUR LAGE
Vorarlberg 2025–2034	Toter Winkel Lkw als „wesentliche Unfallursache für getötete Radfahrende“; 74 % der Lkw-Getöteten sind VRU	gegenläufig
Vorarlberg 2025–2034	–50 % Getötete/Schwerverletzte bis 2034; „jede zweite S+G-Person im Ortsgebiet ist Radfahrer“	gegenläufig
Österreich 2021–2030	Maßnahmenpaket „Lkw-Rechtsabbiegen“ gegen folgenschwere VRU-Unfälle	gegenläufig
Österreich 2021–2030	„Steigende Fahrleistungen im MIV stellen ein Problem dar“	Spannung
Aktionsplan Geschwindigkeit 2024	Tempomanagement in Kfz-VRU-Mischzonen	Spannung

Alle drei sind Sicherheits-, keine Mengenplanungsdokumente — sie setzen keine Kfz-Grenzwerte. Die Abweichung ist am deutlichsten dort, wo Lkw-Abbiegekonflikt und Schutz Ungeschützter betroffen sind: ge-

nau die Muster, die dieses Kapitel in den Tageszeit- und Schwerverkehrsdaten zeigt.

4 Bestand und Straßenraum

VERMESSUNG · QUERSCHNITTE · RADVERKEHRANLAGEN · SICHTVERHÄLTNISSE · VERORDNUNGSLAGE

Im August 2026 wurden die sicherheitsrelevanten Querschnitte der L203 zwischen km 10,7 und km 12,1 örtlich aufgenommen und vermessen — Breiten der Radverkehrsanlagen, der Gehsteige und der Fahrbahn. Das Ergebnis erklärt, warum der Straßenraum die gemessene Belastung nicht sicher aufnehmen kann.

4.1 Straßenraum

Der Abschnitt ist eine Landesstraße L im geschlossenen Ortsgebiet, zweistreifig, mit beidseitiger Bebauung in wechselnder Dichte, Bushaltestellen im Straßenraum, Geschäften und Zufahrten. Prägend sind vier Merkmale:

- **Hohe Fahrgeschwindigkeiten** im Verhältnis zur Nutzung durch Anrainer, Fußgänger und Radfahrende.
- **Schmale Gehsteige**, auf die der Radverkehr an mehreren Stellen ausweicht.

- **Radverkehr im Mischverkehr** beziehungsweise am Fahrbahnrand, ohne durchgehende, baulich getrennte Führung.
- **Weit ausschwenkende Lkw** an den Knoten, bedingt durch Schleppkurven und beengte Eckausbildung.

Bewertungsgrundlage

Die Bewertung des Bestands erfolgt auf Grundlage der **RVS 03.02.13 — Straßenplanung, Anlagen für den nichtmotorisierten Verkehr** in der seit 1. April 2022 gültigen Fassung. Sie ist die maßgebliche Regel der Technik für Radverkehrsanlagen in Österreich. Die Analyse ordnet den Bestand nach heutigen Planungsgrundsätzen ein; eine rechtliche Beurteilung früherer Planungen ist damit ausdrücklich nicht verbunden.

Auszug RVS 03.02.13, Punkt 6.1 — Kriterien für den Einsatz von Radfahranlagen

„... Wesentliche Kriterien für die Entscheidung zwischen Trenn- und Mischprinzip sind die Fahrgeschwindigkeit und Verkehrsstärke des Kfz-Verkehrs sowie der Anteil der Lkw und Busse ...”

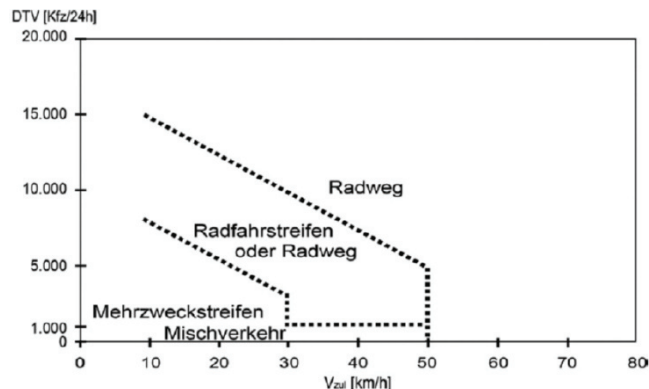


Abbildung 4: Hinweise für den Einsatz von Radfahranlagen auf Hauptadruuten, Verbindungs- und Sammelrouten des Radverkehrs in Abhängigkeit von Verkehrsstärke und Geschwindigkeit (punktierte Linien: Übergangsbereiche)

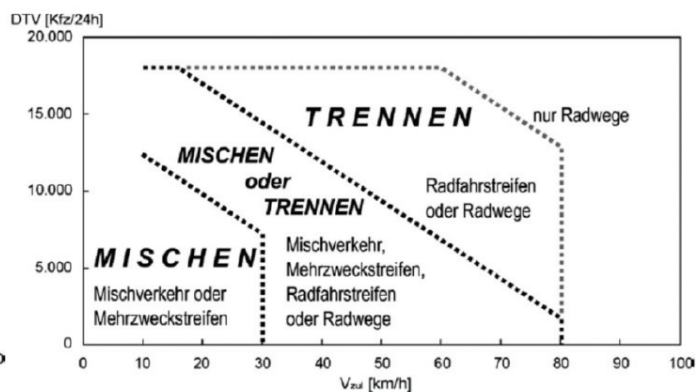


Abbildung 5: Hinweise für die Flächenerschließung (Mischung bzw. Trennung von Rad- und Kfz-Verkehr in Abhängigkeit von Verkehrsstärke und Geschwindigkeit) für Straßen mit einem Fahrstreifen je Richtung (punktierte Linien: Übergangsbereiche)

ABB. 9 — Auszug aus der RVS 03.02.13, Punkt 6.1: Entscheidung zwischen Trenn- und Mischprinzip nach Fahrgeschwindigkeit, Verkehrsstärke und Schwerverkehrsanteil.

Den Vorgaben zur Breitendimensionierung liegen folgende grundsätzliche Annahmen bzw. Bemessungsfälle zu Grunde:

- Ausbaustufe A: Im Richtungsverkehr kann ein Lastenrad ein anderes Lastenrad überholen
- Ausbaustufe B: Im Richtungsverkehr kann ein einspuriges Fahrrad ein Lastenrad überholen
- Ausbaustufe C: Ein Lastenrad kann die Radfahranlage befahren
- Ausbaustufe D: Nur einspurige Fahrräder können die Radfahranlage befahren

Tabelle 10: Grundbreiten für Radfahranlagen ohne Schutzstreifen (Zuschläge) [m], Klammerwerte nur in Ausnahmefällen

Ausbaustufe	Radfahranlage				
	Einrichtungsradweg	Zweirichtungsradweg	Radfahrstreifen	Mehrzweckstreifen	Gemischter Geh- und Radweg
A	2,6	4,0	(≥ 2,0) ¹⁾	–	–
B	2,3	3,3	1,3 ²⁾	1,3 ²⁾	(3,3) ³⁾
C	1,3	2,6	1,0	1,0	3,0 ⁴⁾
D ⁵⁾	(1,0)	(2,0)	(1,0)	(1,0)	2

¹⁾ Radfahrstreifen auf Radschnellverbindungen nur in Sonderfällen.

²⁾ Neben Längsparkstreifen nicht empfehlenswert.

³⁾ Nur bei sehr geringen Fußgängerkehrsstärken (< 30 FG/h).

⁴⁾ Im Freilandbereich sind bei sehr geringen Fußgängerkehrsstärken (< 30 FG/h) auch Geh- und Radwege mit Breiten ≥ 2,6 m möglich.

⁵⁾ Bei Ausbaustufe D ist innerorts das Mischprinzip mit Kfz möglich; im Freilandbereich ist bei sehr geringen Fußgängerkehrsstärken die Errichtung von Geh- und Radwegen möglich.

Tabelle 11: Erforderlicher Schutzstreifen (Zuschlag zur Grundbreite) in [m]

Schutzstreifen bei Radfahranlage neben Fahrstreifen ($V_{zul} \leq 50$ km/h) [m]	+ 0,5
Schutzstreifen bei Radfahranlage neben Fahrstreifen ($V_{zul} > 50$ km/h) [m]	+ 1,0
Schutzstreifen bei fahrbahnabgewandter Radfahranlage neben Parkstreifen [m]	+ 0,75
Schutzstreifen bei fahrbahnseitiger Radfahranlage neben Parkstreifen [m]	+ 1,0*)

*) Entspricht einem Sicherheitsabstand von 0,5 m zur Grundbreite.

An punktuellen Engstellen und in Straßen mit sehr geringem Stellplatzumschlag (z.B. Einfamilienhaussiedlungen) mit geringer Bebauungsdichte darf die Breite des Schutzstreifens auf 0,75 m reduziert werden.

Schutzstreifen:

- Der Schutzstreifen (als Zuschlag zur Grundbreite) dient dem Schutz des Radverkehrs vor dem ruhenden und fließenden Kfz-Verkehr. Er ist mindestens 0,5 m breit zwischen Radfahranlage und Fahr- bzw. Parkstreifen auszuführen.

In Tabelle 12 werden die Gesamtbreiten, die mindestens einzuhalten sind, je Ausbaustufe und Anlageart als Übersicht dargestellt.

Tabelle 12: Gesamtbreiten (Grundbreite + Schutzstreifen) der Radfahranlagen für die unterschiedlichen Ausbaustufen

Bezeichnung	Lage	Ausbaustufe D [m]	Ausbaustufe C [m]	Verkehrsraum Profil Nr. (s. Abb.)	Ausbaustufe B [m]	Ausbaustufe A [m]
Radfahrstreifen	zwischen Fahrstreifen und Bordstein	1,5	1,5	C1 (11)	1,8	($\geq 2,5$) ¹⁾
Mehrzweckstreifen	zwischen Fahrstreifen und Längsparkstreifen	2,0	2,0	C2 (12)	(2,3) ²⁾	($\geq 3,0$) ^{1) 2)}
Radweg (baulich getrennt)	Einrichtungsrادweg					
	neben Fahrbahn $V_{zul} \leq 50$ km/h	1,5	1,8	C3 (14)	2,8	$\geq 3,1$
	neben Fahrbahn $V_{zul} > 50$ km/h, Freiland	2,0	2,3	C4 (15)	3,3	$\geq 3,6$
	neben Längsparkstreifen	1,75	2,05	C5 (16)	3,05	$\geq 3,35$
	Zweirichtungsrادweg					
	neben Fahrbahn $V_{zul} \leq 50$ km/h	2,5	3,1	C6 (17)	3,8	$\geq 4,5$
Gemischter Geh- und Radweg (baulich getrennt)	neben Fahrbahn $V_{zul} > 50$ km/h, Freiland	3,0	3,6	C7 (18)	4,3	$\geq 5,0$
	neben Längsparkstreifen	2,75	3,35	C8 (19)	4,05	$\geq 4,75$
Gemischter Geh- und Radweg (baulich getrennt)	neben Fahrbahn $V_{zul} \leq 50$ km/h	2,8	3,5	C9 (22)	(3,8) ³⁾	
	neben Fahrbahn $V_{zul} > 50$ km/h, Freiland	3,3	4,0	C10 (23)	(4,3) ³⁾	
	neben Längsparkstreifen	3,05	3,75	C11 (24)	(4,05) ³⁾	

¹⁾ Auf Radschnellverbindungen nur in Sonderfällen.

²⁾ Neben Längsparkstreifen nicht empfohlen. Qualitätseinbußen für den Radverkehr aufgrund von Parkvorgängen.

³⁾ Nur bei geringen Fußgängerverkehrsstärken.

ABB. 10 – Auszug aus der RVS 03.02.13, Punkt 8.1: Regelbreiten und Führungsformen der Radfahranlagen.

Angewendet auf den Korridor – rund 19.900 Kfz je 24 Stunden, etwa 14 Prozent Schwerverkehr, 50 km/h – führen beide Kriterien zum Trennprinzip. Es handelt sich damit nicht um eine gewöhnliche Ortsstraße, sondern um eine hochbelastete Landesstraße mit erheblichem Güterverkehr und der Funktion als internationaler Grenzübergang.

4.2 Vermessung der Querschnitte

Die Bestandsdokumentation erfasste gezielt Bereiche mit erkennbaren Querschnittsänderungen, Engstellen oder auffälligen Radverkehrsführungen. Sie ist keine vollständige Vermessung des gesamten Abschnitts, sondern eine Stichprobe der sicherheitsrelevanten Stellen.

Hinweis: Im Rahmen der Bestandsdokumentation wurden augenscheinliche Abweichungen und sicherheitsrelevante Querschnitte entlang der L203 örtlich aufgenommen und vermessen. Erfasst wurden insbesondere die Breiten der Radverkehrsanlagen, Gehsteige und Fahrbahnquerschnitte. Die Auswahl der Messstellen erfolgte gezielt an Bereichen mit erkennbaren Querschnittsänderungen, Engstellen oder auffälligen Radverkehrsführungen und stellt keine vollständige Vermessung des gesamten Straßenabschnitts dar.

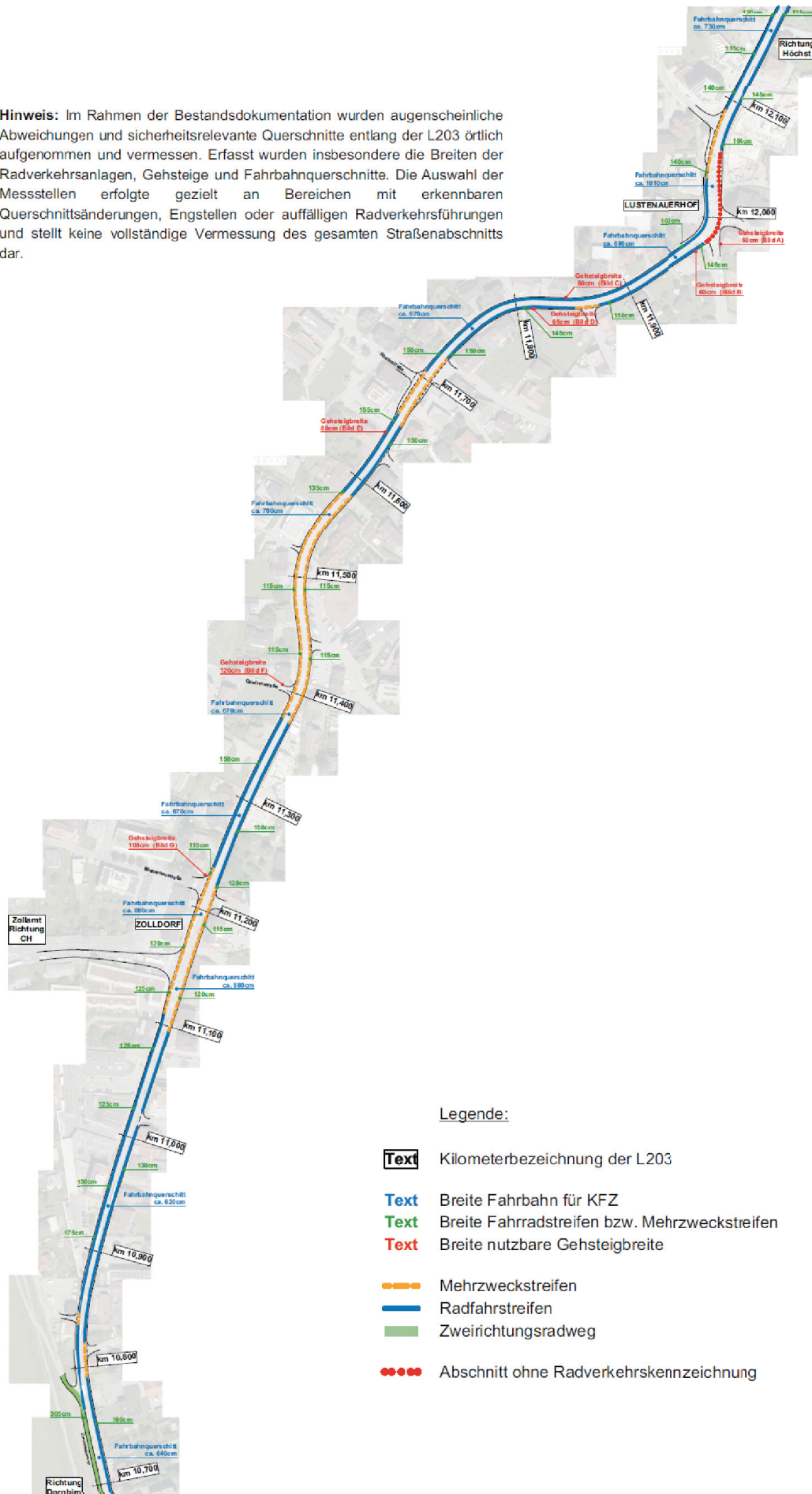


ABB. 11 – Bestandsaufnahme der Straßenraumaufteilung km 10,7–12,1: gemessene Breiten der Radverkehrsanlagen, Gehsteige und Fahrbahn mit den zugehörigen Aufnahmepunkten. Eigene Vermessung, August 2026.



Fotodokumentation A



Fotodokumentation B



Fotodokumentation C



Fotodokumentation D



Fotodokumentation E



Fotodokumentation F



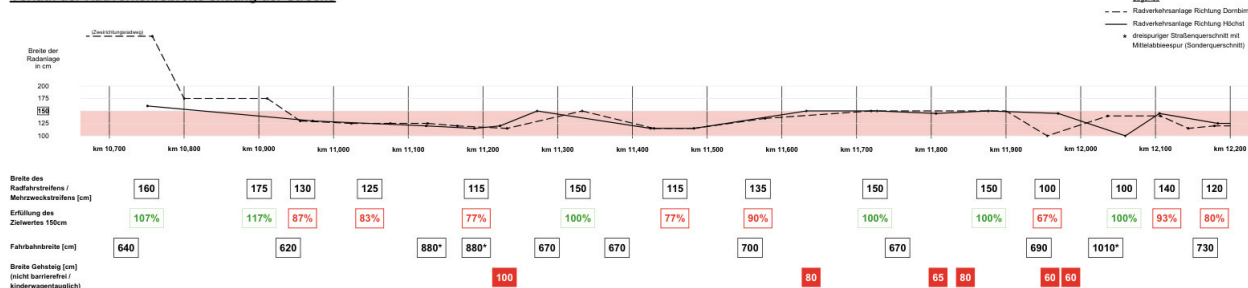
Fotodokumentation G

ABB. 12 — Fotodokumentation zur Vermessung: die Aufnahmepunkte der Bestandsaufnahme mit den gemessenen Gehsteig- und Radverkehrsweiten.

Abstrahierte Bestandsdarstellung der Straßenraumaufteilung entlang der L203

Darstellung der Fahrbahnbreiten, Radverkehrsanlagen, Gehsteige (km 10,7–12,1)

Verlauf der Radverkehrsbreite entlang der Strecke



Art der Radverkehrsanlage entlang der Strecke

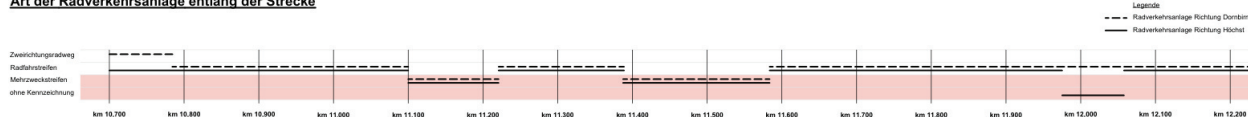
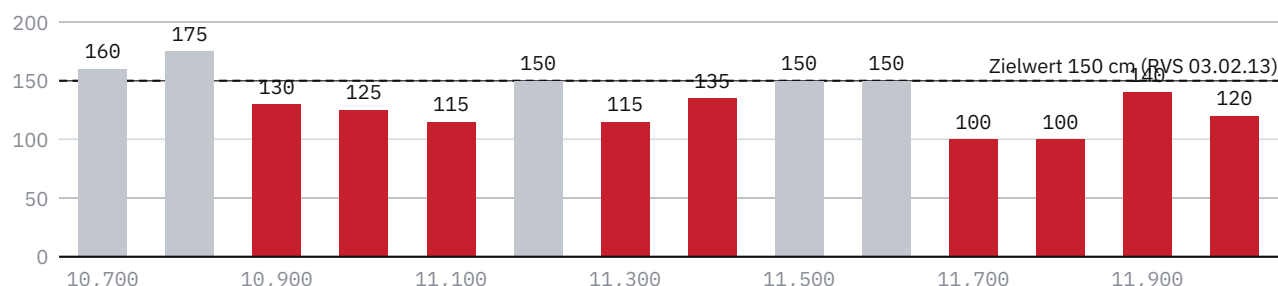


ABB. 13 — Abstrahierte Bestandsdarstellung: Verlauf der Radverkehrsbreite gegen den Zielwert 150 cm und Art der Radverkehrsanlage je Abschnitt zwischen km 10,7 und km 12,2.



Straßenkilometer L203 · Breite in cm

ABB. 14 — Breite der Radverkehrsanlage entlang der L203 gegen den Zielwert von 150 Zentimetern nach RVS 03.02.13. Rot: Querschnitte unter dem Zielwert. Quelle: eigene Vermessung, August 2026.

Radverkehrsanlagen. Die Vermessung zeigt zahlreiche Mehrzweckstreifen zwischen 1,15 und 1,30 m, einige Abschnitte zwischen 1,40 und 1,50 m, wenige mit 1,60 bis 1,75 m und einen kurzen Zweirichtungsradius mit rund 3,05 m. **Neun der vierzehn gemessenen Querschnitte liegen unter dem Zielwert von 150 Zentimetern**, der schmalste bei 100 Zentimetern. Die Breiten wechseln häufig; dadurch entstehen unterschiedliche Sicherheitsniveaus entlang derselben Strecke.

Gehsteige. Die nutzbare Gehsteigbreite beträgt an mehreren Stellen lediglich **60, 65 oder 80 Zentimeter**. Diese Abschnitte ermöglichen keinen Begegnungsverkehr und erschweren die barrierefreie Nutzung – für Kinderwagen, Rollatoren und Rollstühle sind sie faktisch nicht geeignet.

Fahrbahn. Die gemessenen Fahrbahnquerschnitte reichen von rund 620 bis 1010 Zentimetern; die breiteren Werte betreffen dreispurige Sonderquerschnitte mit Mittelabbiegespur.

Der Widerspruch zwischen Belastung und Querschnitt

Die RVS 03.02.13 nennt Fahrgeschwindigkeit, Verkehrsstärke und Lkw-Anteil als wesentliche Kriterien für die Entscheidung zwischen Trenn- und Mischprinzip. Bei rund 19.900 Kfz und 14 Prozent Lkw werktags fällt diese Entscheidung eindeutig zugunsten des Trennprinzips aus. Tatsächlich vorhanden ist auf weiten Teilen ein Mehrzweckstreifen von 1,15 Metern — die schwächste Form der Mischführung.

Sicherheitsanalyse des Bestands

Aus Sicht der Verkehrssicherheit treten am Korridor mehrere Risikofaktoren **gleichzeitig** auf: sehr hohe Verkehrsbelastung, hoher Schwerverkehrsanteil, zahlreiche abbiegende Lkw, schmale Radverkehrsanlagen,

teilweise sehr schmale Gehsteige und wechselnde Führungsformen des Radverkehrs. Gerade an den Kreuzungen entstehen dadurch komplexe Konfliktsituationen — jeder Faktor für sich wäre beherrschbar, ihre Überlagerung ist es nicht.

Offene Fachfragen an die Straßenverwaltung

Aus der Bestandsaufnahme ergeben sich fünf Prüfaufträge:

1. Entspricht die Wahl eines Mehrzweckstreifens bei rund 19.900 Kfz/24 h und rund 14 Prozent Schwerverkehr den aktuellen Planungsgrundsätzen?
2. Wurde bei der Dimensionierung der Radverkehrsanlagen die Funktion der Straße als internationaler Grenzübergang ausreichend berücksichtigt?
3. Sind die Radverkehrsanlagen im Bereich der Rechtsabbieger ausreichend breit und sicher gestaltet?
4. Ist die Führung des Radverkehrs an allen Knotenpunkten durchgängig und eindeutig?
5. Können besonders schmale Gehsteige verbreitert werden, um Barrierefreiheit und Begegnungsverkehr zu ermöglichen?

4.3 Rückbauten — die Entwicklung zeigt in die Gegenrichtung

An zwei Stellen belegt die Luftbilddauswertung, dass bereits vorhandene Schutzelemente wieder entfernt wurden.

Gasthaus Linde — Mittelinsel 2011 errichtet, spätestens 2015 entfernt. Im Jahr 2011 wurde auf Wunsch von Eltern zur Verbesserung der Sicherheit des Schul- und Kindergartenwegs bei der Ampelanlage

eine Mittelinsel errichtet.⁹ Spätestens seit 2015 ist sie nicht mehr vorhanden; die Gründe für den Rückbau sind den Anrainern nicht bekannt. Bekannt ist, dass es im Bereich dieser Ampelanlage wiederholt zu Rotlichtüberfahrungen kommt.

Ziel der Maßnahme war es, das Queren der L203 für Fußgänger — insbesondere für Kinder — sicherer zu gestalten. Aus Sicht der Anrainer zeigt die Entwicklung, dass eine Maßnahme zur Erhöhung der Sicherheit wieder zurückgenommen wurde.

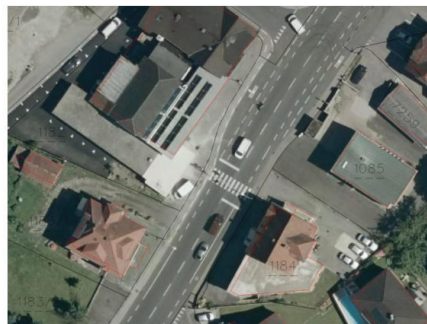
9. „Mittelinsel an der Reichsstraße errichtet“, vol.at 3058067. Luftbildvergleich VOGIS 2009 / 2012 / 2015.



VOGIS - Luftbild 2009



VOGIS - Luftbild 2012 - Mittelinsel ersichtlich



VOGIS - Luftbild 2015 - Mittelinsel entfernt

ABB. 15 — Gasthaus Linde, Luftbildvergleich VOGIS 2009 / 2012 / 2015: 2009 ohne Mittelinsel, 2012 mit der 2011 errichteten Mittelinsel, 2015 ist sie wieder entfernt.



ABB. 16 — Schutzweg Gasthaus Linde 2011, kurz nach Errichtung der Mittelinsel: die Querung ist in zwei Etappen möglich. Quelle: vol.at 3058067.



ABB. 17 — Derselbe Schutzweg 2011 aus der Gegenrichtung — die Mittelinsel schützt die querenden Fußgänger auf halber Fahrbahnbreite. Quelle: vol.at 3058067.



ABB. 18 — Derselbe Bereich 2024: die Mittelinsel fehlt, die Querung erfolgt in einem Zug über die gesamte Fahrbahn. Quelle: Google Streetview 2024.

Quellenstraße / SPAR — Radfahrstreifen 2012 bis 2022 auf Mehrzweckstreifen reduziert. Im Jahr 2012 waren beidseitig markierte, hell hinterlegte Radfahrstreifen mit rund 1,40 bis 1,50 m Breite vorhanden, im Bereich des Schutzwegs zusätzlich eine Mittelinsel. 2015 sind die Radfahrstreifen weiterhin erkennbar, die

Mittelinsel jedoch entfernt. 2022 sind wieder Mittelin-seln vorhanden, die ursprünglich breiteren und hervor-gehobenen Radfahrstreifen wurden jedoch durch deut-lich schmalere Mehrzweckstreifen mit nur noch etwa **1,15 m** ersetzt.



VOGIS - Luftbild 2012
Radfahrstreifen + Mittelinsel vorhanden



VOGIS - Luftbild 2015
Radfahrstreifen vorhanden, Mittelinsel entfernt



VOGIS - Luftbild 2022

ABB. 19 — Quellenstraße / SPAR, Luftbildvergleich VOGIS 2012 / 2015 / 2022: 2012 Radfahrstreifen und Mittelinsel, 2015 Radfahrstreifen ohne Mittelinsel, 2022 Mehrzweckstreifen mit wieder vorhandener Mittelinsel.



ABB. 20 — Straßenansicht 2019: beidseitig abgegrenzte Radfahrstreifen mit rund 1,40 bis 1,50 m Breite. Bezugspunkt beider Aufnahmen ist der markierte Kanaldeckel im Vordergrund. Quelle: Google Streetview 2019.



ABB. 21 — Dieselbe Blickachse 2024: nicht abgegrenzter Mehrzweckstreifen mit rund 1,15 m — derselbe Kanaldeckel als Bezugspunkt. Quelle: Google Streetview 2024.

Befund

Für den Radverkehr ist damit an dieser Stelle eine **Verschlechterung der Infrastruktur** dokumentiert: geringere nutzbare Breite, Entfall der optisch hervorgehobenen Führung und damit geringere räumliche Trennung vom motorisierten Verkehr. Vor dem Hintergrund des gemessenen Kfz- und Schwerverkehrsaufkommens ist das aus Sicht der Verkehrssicherheit kritisch zu beurteilen.

Wie diese Befunde gemeint sind

Die Gegenüberstellung der Luftbilder soll **nicht die damalige Planung kritisieren**. Jede dieser Entscheidungen ist unter den Randbedingungen ihrer Zeit getroffen worden. Der Punkt ist ein anderer: Angesichts der heute gemessenen Belastung von rund 19.900 Kfz und 14 Prozent Schwerverkehr werktags ist eine **neue Bewertung des Sicherheitskonzepts** angezeigt — und dabei ist zu prüfen, ob auf frühere Sicherheitsansätze wie die Mittelinsel und den abgegrenzten Radfahrstreifen zurückgegriffen werden sollte.

4.4 Kreuzungen und Sichtverhältnisse

Aufgrund der Unfallhäufung wurden die Kreuzungspunkte entlang der L203 auf ihre verkehrssicherheitstechnischen Defizite untersucht. Geprüft wurden die maßgeblichen Sichtweiten nach **RVS 03.05.12 (Plan- gleiche Knoten — Kreuzungen, T-Kreuzungen)** aus der Perspektive eines Pkw-Lenkers, also die erforderlichen Sichtdreiecke und Schenkellängen für das Einbie-

gen und Kreuzen aus den untergeordneten Gemeindestraßen auf die Landesstraße.

Bei 50 km/h auf der übergeordneten Straße beträgt die erforderliche Schenkellänge $a = 85 \text{ m}$, die Mindestschenkellänge $a_{\min} = 70 \text{ m}$; eine Reduktion auf $a_{\text{PKW}} = 55 \text{ m}$ ist nur im Einzelfall und nur bei Straßen mit geringer Verkehrsbedeutung zulässig. Die RVS hält ausdrücklich fest, dass auch Fahrzeuge — Busse in Haltestellen, Fahrzeuge auf Abbiegestreifen — ein Sichthindernis darstellen können.

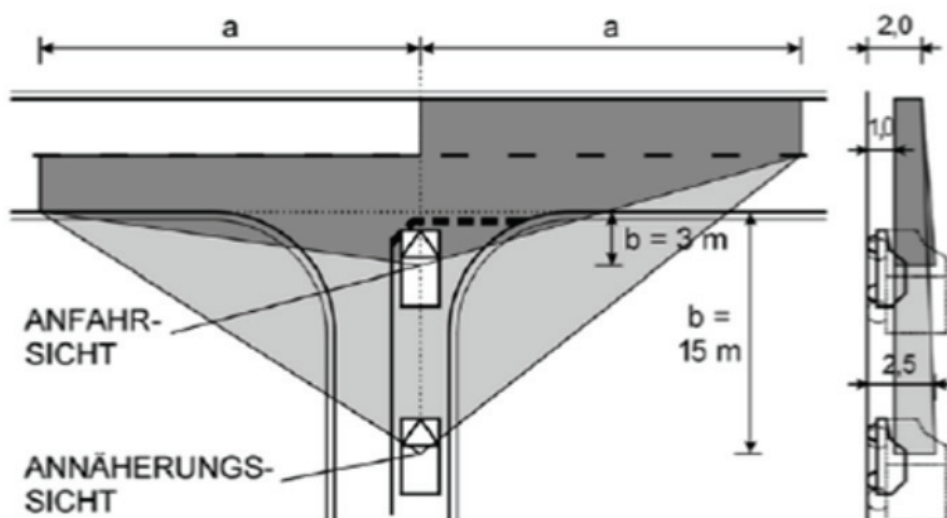


Abbildung 29: Schemaskizze eines Sichtraumes im Knoten

Tabelle 9: Schenkellängen a

Schenkellänge	V_p [km/h] der übergeordneten Straße					
	50	60	70	80	90	100
a [m]	85	110	145	185	230	280
a_{min} [m]	70	95	120	155	190	230
a_{PKW} [m]	55	75	95	120	145	175

Für Straßen geringer Verkehrsbedeutung und einmündende Straßen mit besonders geringem LKW-Verkehr (z.B. Grundstücksausfahrten) kann im Einzelfall eine weitere Reduktion der Schenkellänge auf a_{PKW} erfolgen.

Auszug Richtlinien und Vorschriften (RVS) für den Straßenbau 03.05.12

ABB. 22 — Auszug aus der RVS 03.05.12: Schemaskizze des Sichtraums im Knoten (Anfahr- und Annäherungssicht) sowie die Tabelle der Schenkellängen a in Abhängigkeit von der zulässigen Geschwindigkeit der übergeordneten Straße.

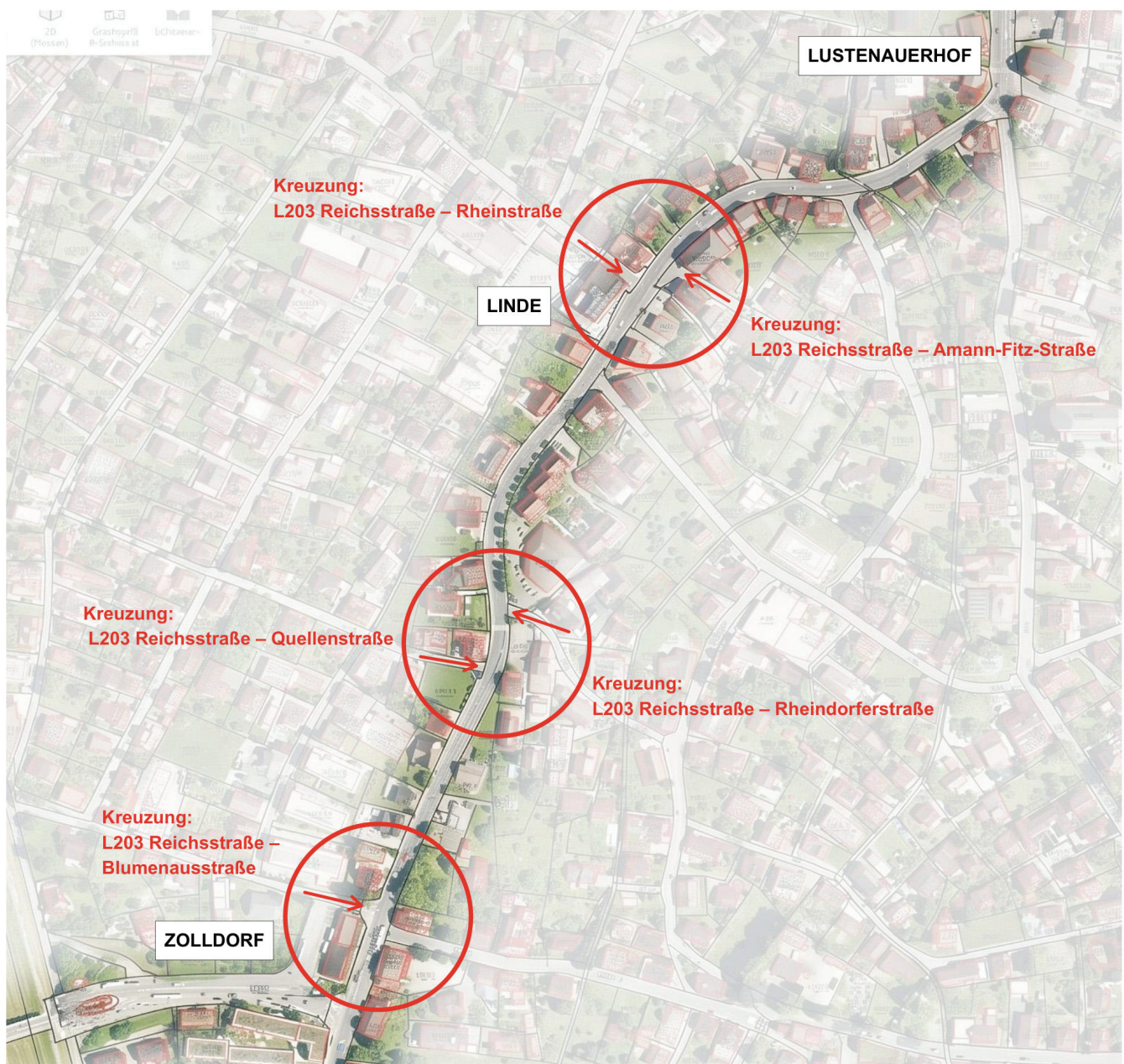


ABB. 23 – Übersicht der fünf untersuchten Kreuzungspunkte entlang der L203 zwischen Lustenauerhof und Zolldorf.

ERGEBNIS DER SICHTWEITENPRÜFUNG NACH RVS 03.05.12

KNOTEN	ERFORDERLICH	BEFUND	URSACHE DER EINSCHRÄNKUNG
Rheinstraße	85 m	grundsätzlich nachweisbar, faktisch stark eingeschränkt	haltende Gelenkbusse in den Bushaltestellen verdecken den Verkehrsraum
Amann-Fitz-Straße	85 m	erheblich unterschritten, auch Mindestsichtweite nicht einhaltbar	bestehende Bebauung, gegenüberliegende Bushaltestelle
Quellenstraße	85 m	Mindestsichtweite gerade noch erreichbar, dennoch nicht ausreichend	gekrümmter Verlauf, Eckbepflanzung, parkierende Fahrzeuge, Tempoüberschreitungen
Rheindorferstraße	85 m	nicht nachweisbar, auch Mindestsichtweite nicht erreicht	parkierende Fahrzeuge entlang des Lebensmittelmarktes
Blumenaustraße	55 m (Mindest)	nicht nachweisbar	Heckenbepflanzung; Sicht nach rechts zusätzlich durch wartende Lkw verdeckt

Perspektive eines Pkw-Lenkers beim Einbiegen aus der Nebenstraße. Quelle: Studienauszug Sichtweitenanalyse nach RVS 03.05.12, Vorabzug Juli 2026; Grundlage VOGIS-Luftbilder und örtliche Aufnahme.

Rheinstraße

Die erforderliche Schenkellänge von 85 m kann aufgrund der bestehenden Bebauung grundsätzlich nachgewiesen werden. Erhebliche Einschränkungen der tatsächlichen Kreuzungssicht entstehen jedoch durch

die unmittelbar angrenzenden Bushaltestellen: Insbesondere haltende Gelenkbusse verdecken den Verkehrsraum auf der L203 und erschweren die Beurteilung herannahender Fahrzeuge. Beim Linksabbiegen aus der Rheinstraße entstehen dadurch unübersichtliche Verkehrssituationen.

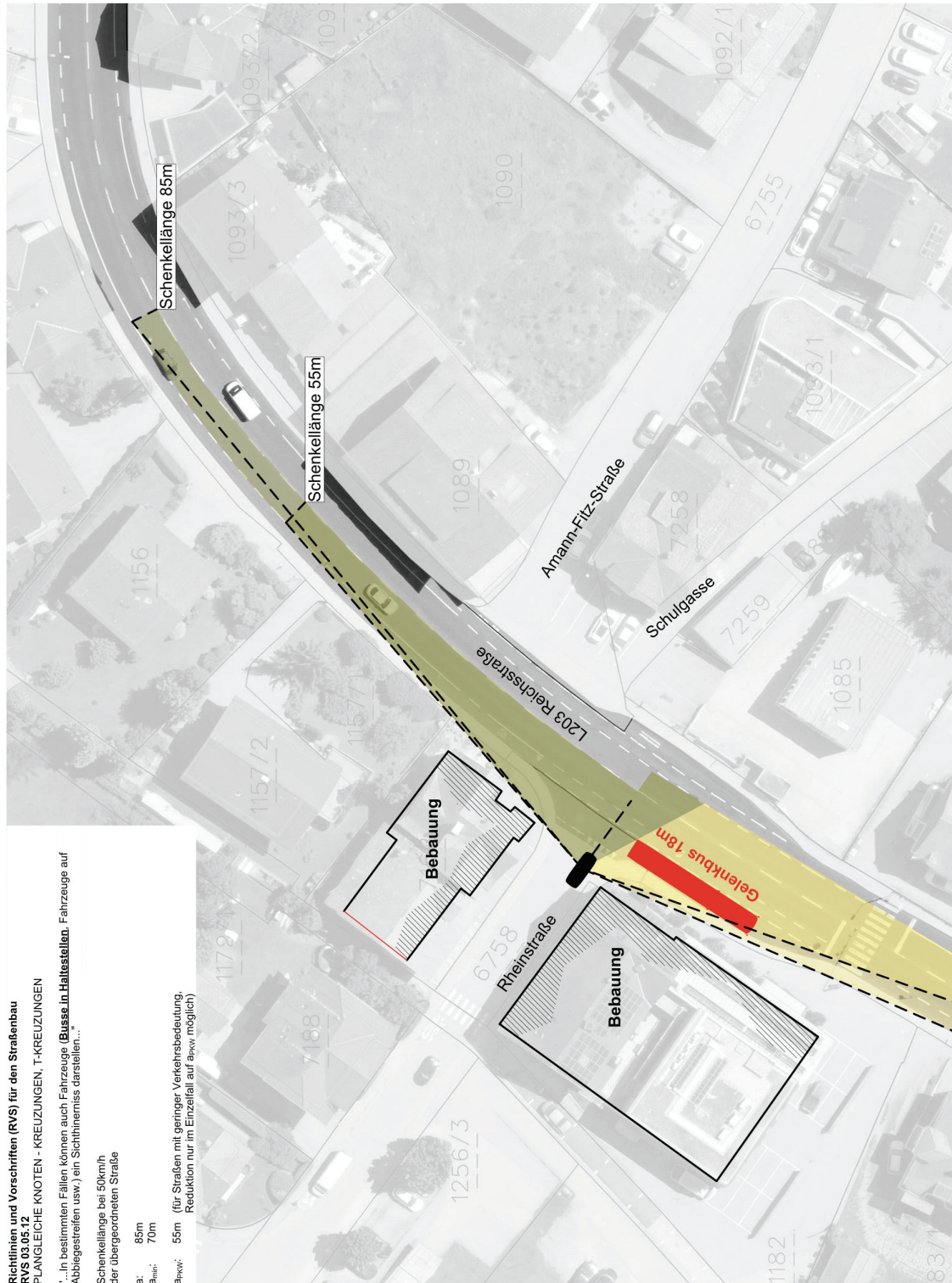


ABB. 24 – Knoten L203 / Rheinstraße: Schenkellängen 85 m und 55 m; der 18 m lange Gelenkbus liegt im maßgeblichen Sichtfeld.

Amann-Fitz-Straße

Hier wird die erforderliche Sichtweite aufgrund der bestehenden Bebauung **erheblich unterschritten**; selbst die im Rahmen einer Einzelfallprüfung zulässige absolute Mindestsichtweite kann nicht eingehalten

werden. Die gegenüberliegende Bushaltestelle schränkt die Sichtbeziehung zusätzlich ein. Die vorhandenen Sichtverhältnisse erlauben weder ein sicheres Einbiegen noch ein sicheres Links- oder Rechtsabbiegen auf die L203. Der Kreuzungspunkt ist als **besonders kritisch** einzustufen.

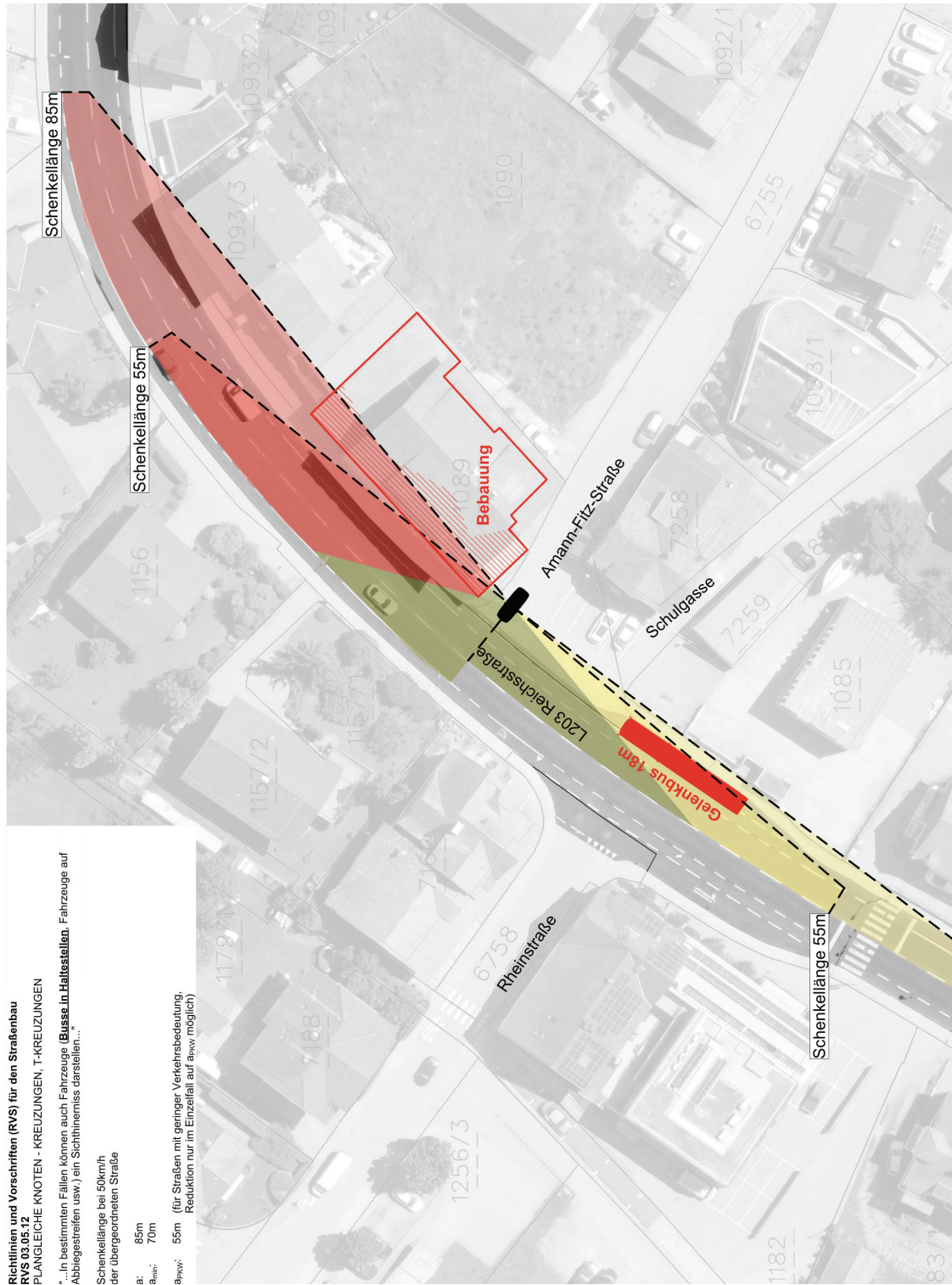


ABB. 25 – Knoten L203 / Amann-Fitz-Straße: die Bebauung unterschreitet die erforderliche Sichtweite erheblich, die gegenüberliegende Bushaltestelle verschärft die Einschränkung.

Quellenstraße

Die Bebauung schränkt die Sichtbeziehungen deutlich ein. Die nach RVS erforderliche Mindestsichtweite kann zwar gerade noch erreicht werden, ist aber wegen des gekrümmten Straßenverlaufs und der beob-

achteten Geschwindigkeitsüberschreitungen **nicht ausreichend**. Eckbepflanzung und regelmäßig parkierende Fahrzeuge im Nahbereich reduzieren die Sichtfelder weiter; insbesondere das Linksabbiegen ist mit erhöhtem Risiko verbunden.

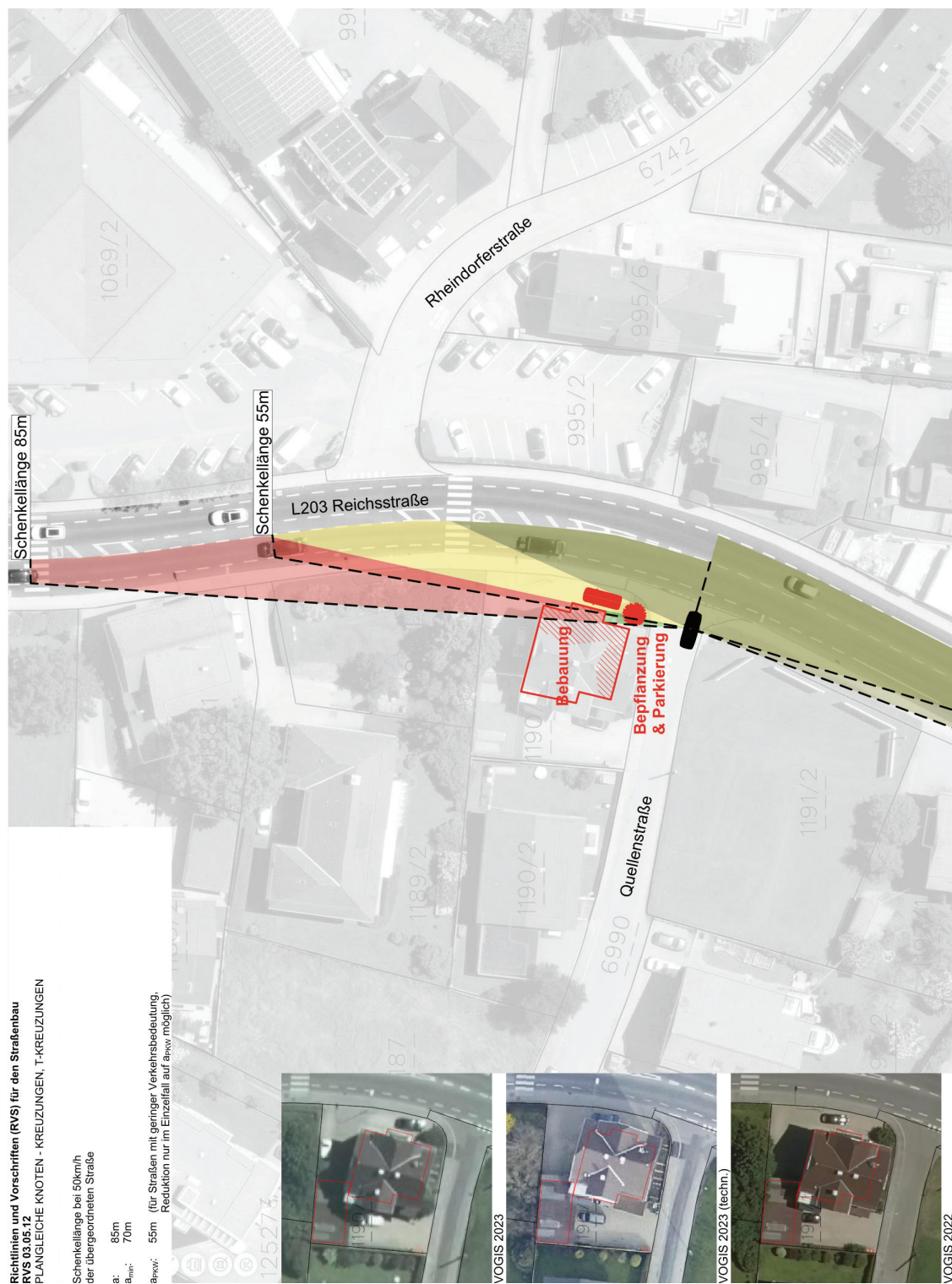


ABB. 26 – Knoten L203 / Quellenstraße: gekrümmter Straßenverlauf, Eckbepflanzung und parkierende Fahrzeuge im maßgeblichen Sichtfeld.

Rheindorferstraße

Die entlang des angrenzenden Lebensmittelmarktes parkierenden Fahrzeuge beeinträchtigen die Sichtbeziehung erheblich; die geforderte Schenkellänge von

85 m kann dadurch **nicht nachgewiesen** werden, auch die Mindestsichtweite wird nicht erreicht. Besonders beim Linksabbiegen werden herannahende Fahrzeuge auf der L203 erst verspätet erkannt.

Richtlinien und Vorschriften (RVS) für den Straßenbau
 RVS 03.05.12
 PLANGLEICHE KNOTEN - KREUZUNGEN, T-KREUZUNGEN

Schenkellänge bei 50km/h
 der übergeordneten Straße

a: 85m
 a_{min}: 70m

a_{PKW}: 55m (für Straßen mit geringer Verkehrsbedeutung;
 Reduktion nur im Einzelfall auf a_{PKW} möglich)

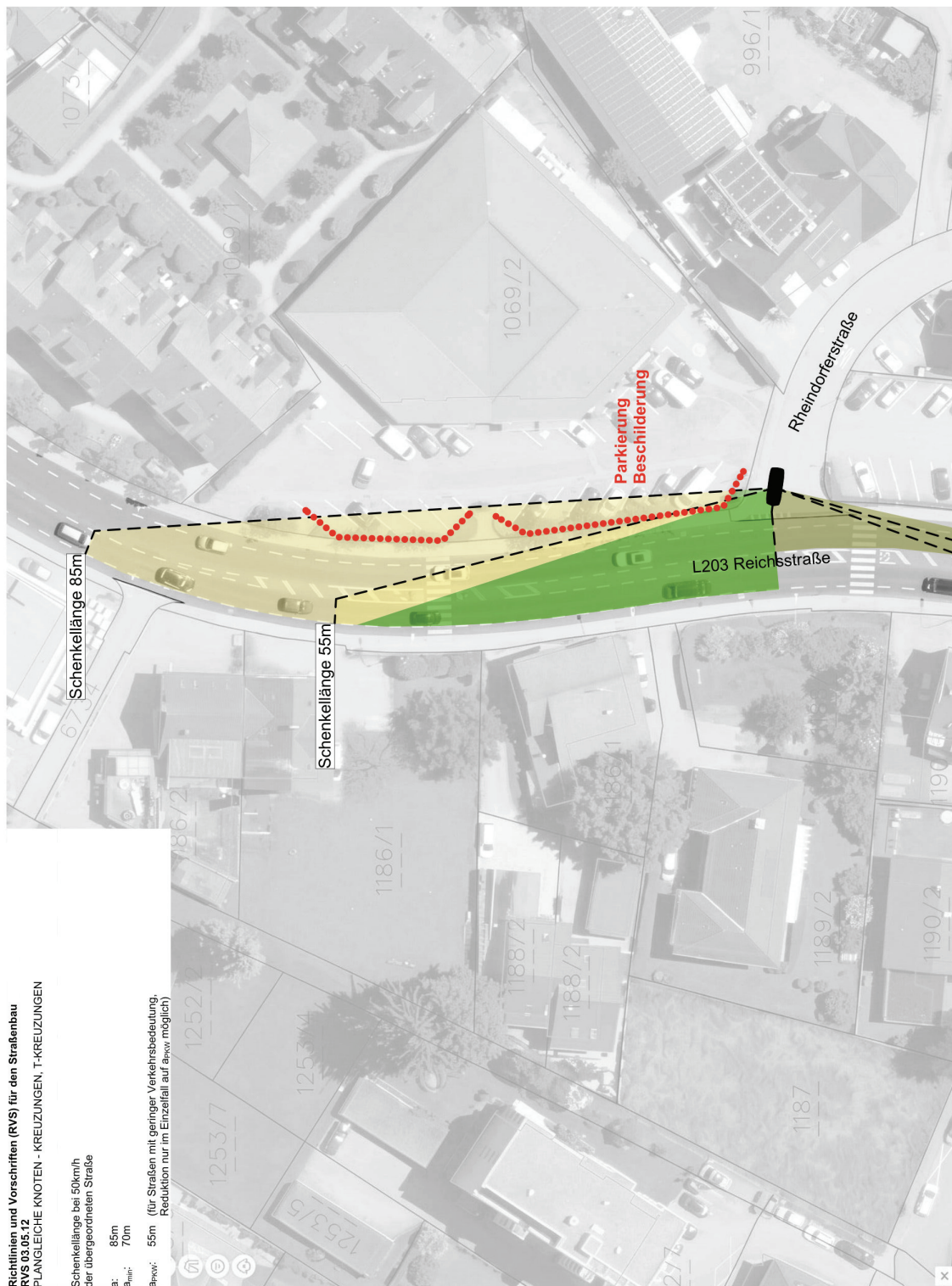


ABB. 27 – Knoten L203 / Rheindorferstraße: parkierende Fahrzeuge entlang des Lebensmittelmarktes verhindern den Nachweis der erforderlichen Schenkellänge.

Blumenaustraße

Die Heckenbepflanzung im Kreuzungsbereich schränkt die Sichtbeziehungen erheblich ein; die erforderliche Mindestschenkellänge von 55 m kann **nicht nachgewiesen** werden. Die Sicht nach rechts wird zusätzlich regelmäßig durch wartende oder abbiegende Lkw auf

dem Linksabbiegestreifen der L203 verdeckt. Wegen der vorgelagerten Lichtsignalanlage ist zudem ein teilweise beschleunigtes und aggressiveres Fahrverhalten zu beobachten. In Kombination mit den unzureichenden Sichtweiten ist dieser Kreuzungspunkt eine **sicherheitsrelevante Gefahrenstelle**.

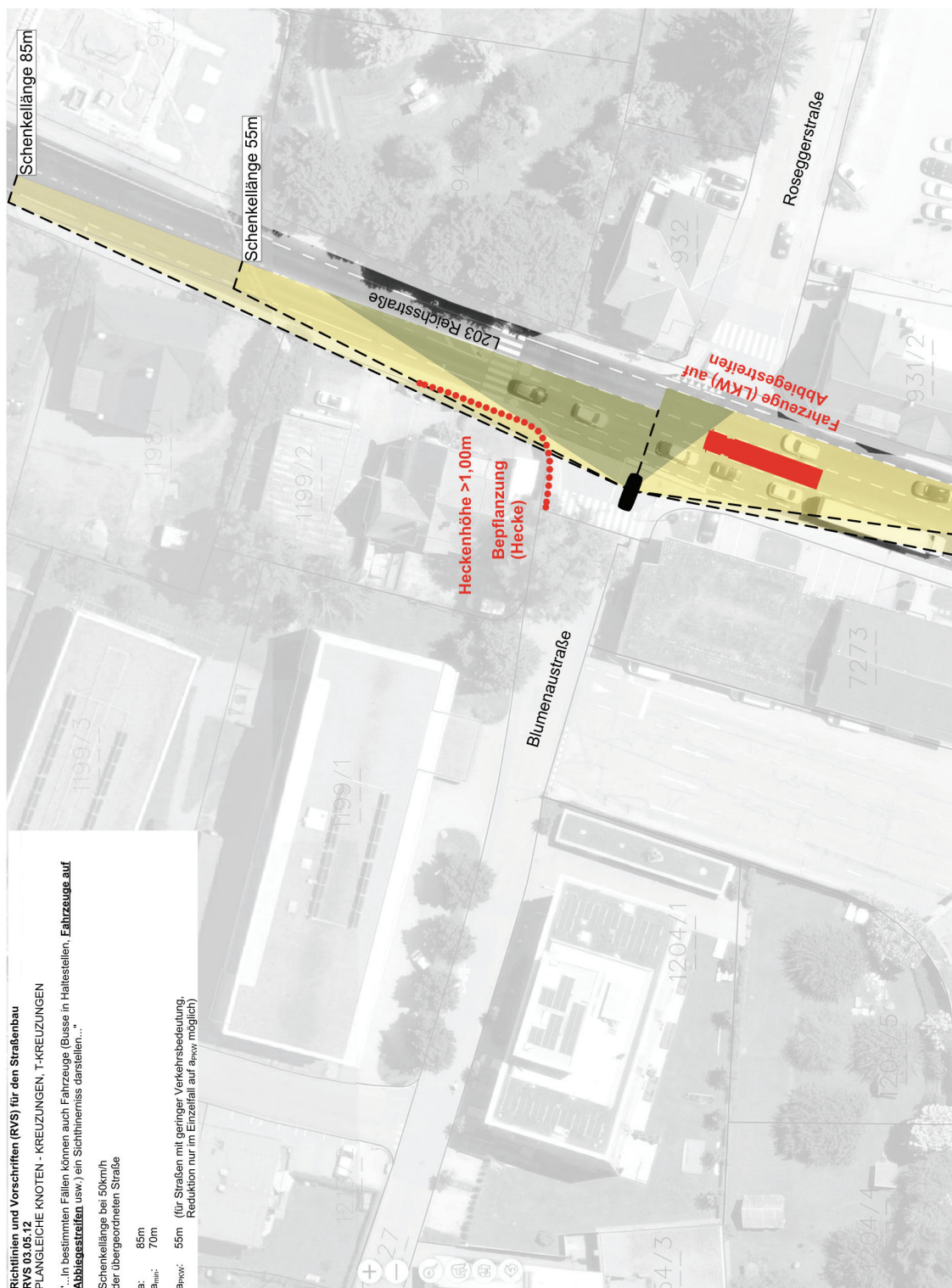


ABB. 28 – Knoten L203 / Blumenaustraße: Heckenbepflanzung über 1,00 m im Sichtbereich, zusätzliche Sichtverdeckung durch wartende Lkw am Linksabbiegestreifen.

Zusammenfassende Bewertung

Die maßgeblichen Sichtweiten nach RVS können an mehreren Stellen nicht oder nur eingeschränkt eingehalten werden. Hauptursachen sind bestehende Bebauung, Bushaltestellen, Bepflanzung sowie parkierende Fahrzeuge. Besonders kritisch sind **Amann-Fitz-Straße, Quellenstraße und Blumenaustraße**, bei denen die vorhandenen Sichtverhältnisse ein sicheres Einbiegen und Abbiegen teilweise nicht gewährleisten. Die festgestellten Defizite korrelieren mit der beobachteten Unfallhäufung und stellen wesentliche Einflussfaktoren für das Unfallgeschehen dar.

Was die Prüfung nicht abdeckt

Sie betrachtet ausschließlich das Einbiegen aus den Nebenstraßen aus Sicht eines **Pkw-Lenkers** und umfasst fünf Knoten. Nicht enthalten sind Lustenauerhof, Damm-/Schillerstraße, Rudolfstraße und Süd/Rheinbrücke sowie durchgehend die Perspektive des Rad- und Fußverkehrs nach RVS 03.02.13 – also genau die Perspektive, aus der die tödlichen Unfälle 2026 entstanden sind (Kapitel 5).

4.5 Beschilderung und Verordnungslage

VERORDNETE BESCHRÄNKUNGEN IM UNTERSUCHUNGSGEBIET

GEGENSTAND	REGELUNG
L203 im Untersuchungsgebiet	50 km/h
Anschließende Gemeindestraßen (z. B. Schillerstraße)	30-km/h-Zonen

Quelle: VOGIS-Geodatendienst des Landes Vorarlberg, Abfrage Juli 2026. Der Bestand ist vor Ort und im Verordnungsakt zu verifizieren.

Bemerkenswert ist der Sprung an den Knotenpunkten: Die Nebenstraßen sind als 30-km/h-Zonen ausgewiesen, die durchgehende Landesstraße mit 50 km/h – genau an den Stellen, an denen Fußgänger und Radfahrende queren müssen.

5 Der Lkw-Abbiegekonflikt

KONFLIKTPUNKTE · URSACHEN · RISIKOBEWERTUNG · PRIORISIERUNG

Die Unfalldaten, die Verkehrsdaten und die Bestandsaufnahme führen auf denselben Punkt: Der gefährlichste Mechanismus am Korridor ist der abbiegende Lkw, der einen längs geführten Radfahrer übersieht.

5.1 Konfliktpunkte

Zwei Varianten desselben Konflikts sind am Korridor dokumentiert:

Typ 1 – Rechtsabbieger („Right Hook“)

Der Lkw biegt nach **rechts** in die Nebenstraße ab. Der Radfahrer fährt am rechten Fahrbahnrand beziehungsweise Radstreifen **geradeaus**. Beim Abschwenden überstreicht die rechte Fahrzeugseite den Radstreifen; der Radfahrer befindet sich im toten Winkel vorne rechts. Dokumentierter Fall: 8. Mai 2026, Blumenaustraße – tödlich.

Typ 2 – Linksabbieger und Abbiegen bei Grün

Der Lkw biegt nach **links** oder halblinks ab und übersieht den **entgegenkommenden oder querenden** Radfahrer. Dokumentierte Fälle: 12. Juni 2026, Lustenauer Hof (Ampel) – tödlich; 16. Juni 2026, Blumenaustraße – E-Bike-Fahrer, Notbremsung und Sturz.

Gemeinsamer Kern: großes Fahrzeug und ungeschützter Radfahrer im selben Knoten, zeitgleich, bei eingeschränkter direkter Sicht des Lenkers. Spiegel und Assistenzsysteme schließen die Lücke nur teilweise.

5.2 Ursachen

Die Radführung liegt genau im Abschwinkbereich. Der Radfahrer wird dort geführt, wo der Lkw abschwinkt – der ungünstigste denkbare Ort. Auf einem

Mehrzweckstreifen von 1,15 Metern besteht dabei kein Ausweichraum.

Es gibt weder Sicht- noch Zeitversatz. Lkw und Rad erreichen den Konfliktpunkt gleichzeitig; eine bauliche oder signaltechnische Trennung fehlt.

Der tote Winkel. Bei Lkw ohne Abbiegeassistent ist ein Radfahrer unmittelbar rechts der Kabine für den Lenker nicht direkt sichtbar. Die VO (EU) 2019/2144 schreibt Abbiegeassistenten für neue Lkw-Typen seit 2022 und für alle Neuzulassungen seit Juli 2024 vor – die Bestandsflotte ist überwiegend nicht ausgerüstet. Bis zur Flottenerneuerung muss die Infrastruktur diese Lücke kompensieren.

Die Eintrittswahrscheinlichkeit ist strukturell erhöht. Mit rund 2.700 Lkw-ähnlichen Fahrzeugen je Werktag und einem Schwerverkehrsanteil von 13,8 Prozent (Kapitel 3.4) treffen Lkw und Radverkehr am Korridor ungleich häufiger aufeinander als an einer gewöhnlichen Ortsdurchfahrt. Der Lkw-Konflikt ist zudem ein Tageskonflikt: 12 der 16 Unfälle mit Lkw-Beteiligung ereigneten sich zwischen 11 und 15 Uhr, nachts (22 bis 5 Uhr) kein einziger. Beide tödlichen Radunfälle 2026 passierten um 13:35 und 13:49 Uhr.

Die Sichtdefizite verschärfen den Konflikt. An der Blumenaustraße verdecken wartende Lkw am Linksabbiegestreifen die Sicht nach rechts – dieselbe Fahrzeugart, die den Konflikt auslöst, erzeugt die Sichtbehinderung.

Der entscheidende Unterschied zur bisherigen Analyse

Die bisherige Sichtweitenprüfung betrachtet das **Einbiegen aus der Nebenstraße** (Schenkellänge nach RVS 03.05.12). Die tödlichen Radunfälle entstanden jedoch beim **Abbiegen von der Landesstraße**. Dieser Konflikt wird durch längere Schenkellängen nicht entschärft. Er verlangt eine eigene Betrachtung der Radverkehrsführung im Knoten nach RVS 03.02.13.

5.3 Risikobewertung

Für jeden der sieben Bereiche wurden fünf Kriterien bewertet: Unfallhäufung, Zahl der betroffenen unge-

schützten Verkehrsteilnehmer, dokumentierte schwere und tödliche Fälle, nachgewiesene Sichtdefizite und Schwerverkehrsrelevanz.

RISIKOBEWERTUNG DER SIEBEN BEREICHE

BEREICH	UNF.	VRU DOK. TODESFÄLLE	SICHTDEFIZIT	LKW-/ ZOLLRELEVANZ	RISIKOKLASSE
Blumenaustraße	46	9 1 (2026)	nachgewiesen, Mindestsicht nicht erreicht	sehr hoch (Zollamt)	sehr hoch
Lustenauerhof (Nord)	21	5 1 (2026)	nicht geprüft	hoch (LSA, Abbiegeströme)	sehr hoch
Damm-/ Schillerstraße	41	12 —	nicht geprüft	mittel	hoch
Süd / Rheinbrücke	21	8 —	nicht geprüft	hoch (Grenzübergang)	hoch
Linde	26	8 —	nachgewiesen (Amann-Fitz kritisch)	mittel	hoch
Quellen-/ Rheindorferstraße	15	5 1 (2020, Schutzweg)	nachgewiesen	mittel	mittel bis hoch
Rudolfstraße	20	5 —	nicht geprüft	mittel	mittel

Eigene Bewertung auf Basis der Unfalldaten 2013–2025, der dokumentierten Einzelfälle und der Sichtweitenprüfung. Die Einstufung ist ein Priorisierungsvorschlag, keine normative Risikoanalyse.

5.4 Priorisierung

Rang 1 — Blumenaustraße. Höchste Unfallzahl im Abschnitt, nachgewiesenes Sichtdefizit, Zollamts-Lkw-Verkehr, tödlicher Radunfall 2026 und vier Wochen später ein zweiter Lkw-Rad-Konflikt an derselben Stelle. Hier treffen alle Risikofaktoren zusammen.

Rang 2 — Lustenauerhof. Signalisierter Knoten mit tödlichem Radunfall 2026, Abbiegeströme und Häufung über zwölf Unfälle im dichtesten Dreijahresfenster. Der Konflikt ist hier signaltechnisch lösbar und daher vergleichsweise schnell zu entschärfen.

Rang 3 — Damm-/Schillerstraße. Die höchste Zahl betroffener ungeschützter Verkehrsteilnehmer im gesamt-

ten Abschnitt (12) und die dichteste Unfallfolge der jüngeren Zeit (17 Unfälle 2022–2024) — bisher überhaupt nicht untersucht.

Rang 4 — Süd/Rheinbrücke. Höchste VRU-Quote (38 %) und unmittelbare Nähe zum Grenzübergang; ebenfalls nicht untersucht. Dorthin verlagert sich Verkehr,

wenn die Zollabfertigung an der Blumenaustraße entfällt (Kapitel 7).

Rang 5 bis 7 — Linde, Quellen-/Rheindorferstraße, Rudolfstraße. Nachgewiesene Sichtdefizite an Linde und Quellenstraße; hier sind vor allem Maßnahmen zur Freihaltung der Sichtfelder und die Rücknahme der dokumentierten Rückbauten wirksam.

6 Quartiersanbindung

TRENNWIRKUNG · KIRCH-, SCHUL- UND KINDERGARTENWEGE · QUERUNGSPUNKTE

Die L203 trennt das Wohngebiet vom Ortszentrum. Wer im Quartier westlich der Landesstraße wohnt und zur Schule, in den Kindergarten, zur Kirche oder zum Lebensmittelmarkt will, muss sie queren — täglich, oft mehrfach, überwiegend zu Fuß oder mit dem Rad.

6.1 Die Trennwirkung

Entlang des Korridors liegen auf beiden Seiten Ziele des täglichen Bedarfs: **drei Kindergärten, eine Volksschule, eine Musikschule, die Kirche, zwei Lebensmittelmärkte, mehrere Bushaltestellen** sowie Vereinsheim, Jazzclub und der Musikverein Concordia. Die

Verbindungen zwischen Wohngebiet und diesen Zielen verlaufen quer zur Landesstraße.

Vier Kreuzungspunkte tragen dabei den Großteil dieser Wege: **Lustenauerhof, Gasthaus Linde, Quellenstraße und Blumenaustraße/Zolldorf** — dieselben vier Knoten, für die in Kapitel 8 Bestand und Anregung im Einzelnen vorliegen.

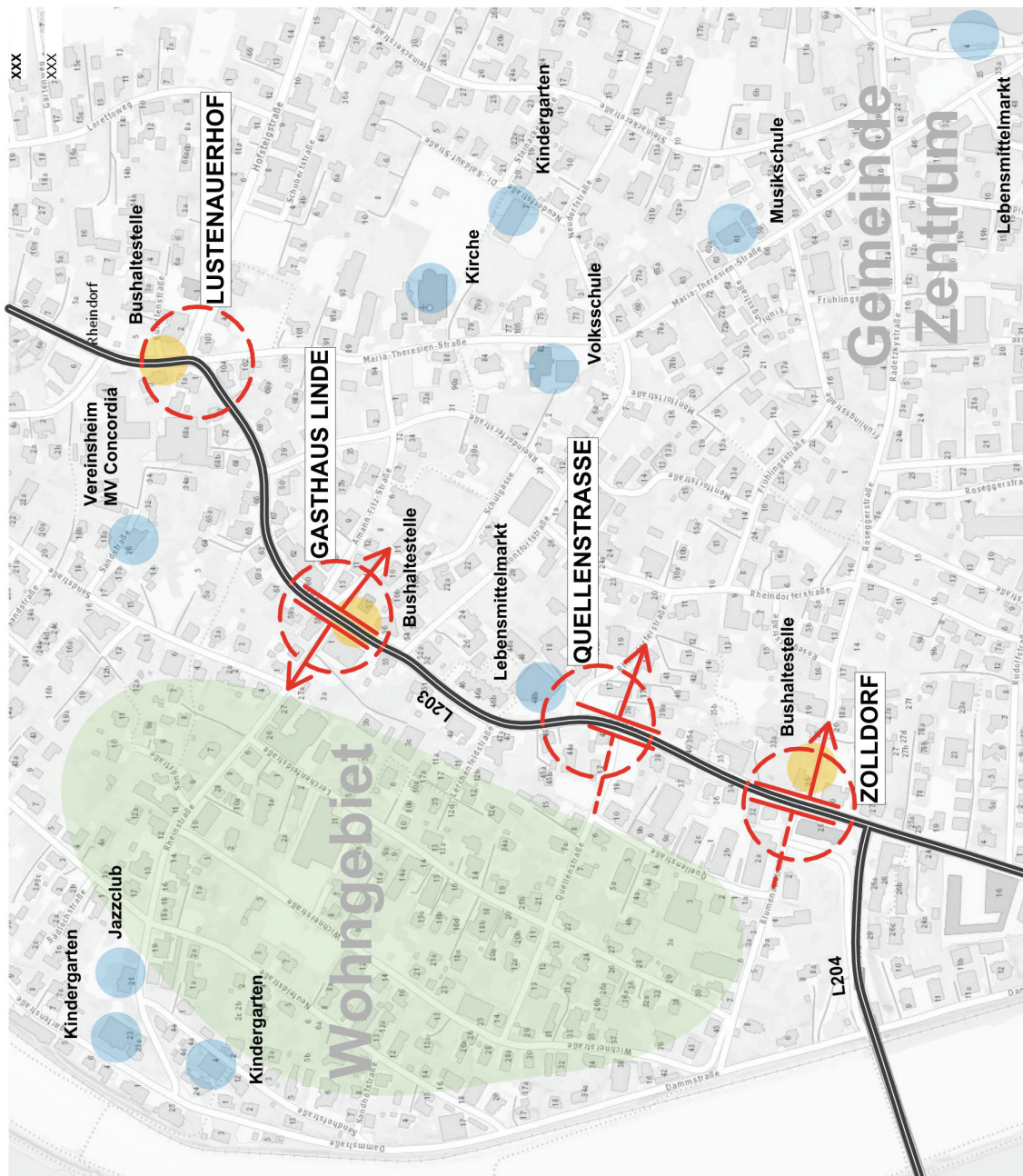


ABB. 29 — Quartiersanbindung: Ziele des täglichen Bedarfs beiderseits der L203 — Kindergarten, Kirche, Lebensmittelmärkte, Bushaltestellen, Vereinsheim — und die vier Kreuzungspunkte, über die die Wege dorthin führen.

Damit sind die Kreuzungspunkte keine beliebigen Verkehrsknoten, sondern die **Kirchenwege, Schulwege und Kindergartenwege** des Quartiers. Genau jene Nutzergruppen, die dort queren — Kinder und ältere Menschen —, sind in den Unfalldaten überproportional betroffen: 39 der 190 Unfälle betrafen Seniorinnen

und Senioren, bei den Fuß-/Radunfällen sind es 19 von 52 (Kapitel 2.8).

6.2 Was daraus folgt

Die Querung ist die eigentliche Nutzung

Ein Knoten, der nur nach der Leistungsfähigkeit des Kfz-Stroms bemessen wird, verfehlt seine tatsächliche Funktion. An der L203 ist die Querung der Regelfall, nicht die Ausnahme: Sie ist der Weg zur Schule, zum Kindergarten, zum Einkauf und zur Kirche. Die Anforderungen an Sicht, Wartezeit und Schutz sind daran zu messen — nicht am Reisezeitverlust des Durchgangsverkehrs.

Für die Maßnahmenplanung heißt das:

- Querungsstellen sind **an den Wegebeziehungen** auszurichten, nicht an der Kfz-Geometrie.
- Wo Schul- und Kindergartenwege queren, ist die Wartezeit an der Signalanlage ein Sicherheitsparameter — lange Wartezeiten erzeugen Rotlichtverstöße gerade bei Kindern.
- Die Fotodokumentation vom Schulschlusstag (Freitag, 10. Juli 2026, 9:42 Uhr, Bereich Kreuzung Blumenaustraße) hält die Situation an einem Tag mit hohem Kinderaufkommen fest — an derselben Kreuzung, an der am 8. Mai 2026 der tödliche Radunfall und am 16. Juni 2026 der zweite Lkw-Rad-Konflikt passierten.

Anregung

Ein **Schulwegplan für den Korridor** mit Erhebung der tatsächlich genutzten Querungsstellen, Sichtprüfung aus Kinderhöhe (Augenhöhe rund 1,10 m statt 1,00 m Fahrzeuglenkerhöhe) und Abgleich mit den Bring- und Abholzeiten. Die morgendliche Lkw-Spitze zwischen 8 und 11 Uhr (Kapitel 3.3) fällt genau in dieses Zeitfenster.

7 Digitale Zollabfertigung

SMART BORDER AUSTRIA • VERLAGERUNG STATT REDUKTION • FLÄCHENRESERVE

Ab Dezember 2026 läuft die Zollabfertigung in Lustenau digital. Das verändert den Verkehr an der Blumenaustraße — aber anders, als die naheliegende Erwartung nahelegt. Dieses Kapitel ordnet ein, was belegt ist, was offen ist und welche Schlussfolgerung daraus für die Maßnahmen dieser Studie folgt.

7.1 Was tatsächlich kommt

„Smart Border Austria“ ist die gemeinsam mit der Schweizer Zollverwaltung entwickelte IT-Plattform des Bundesministeriums für Finanzen; sie ersetzt die papierbasierten Abfertigungen im Import, Export und Transit sowie die lokalen Laufzettelverfahren. Auf Schweizer Seite läuft das Gegenstück Passar. In Lustenau ist der Betrieb seit **3. August 2026** angelaufen, der Regelbetrieb ist für **1. Dezember 2026** vorgesehen.

Für den grenzüberschreitenden Güterverkehr im Rheintal sind **sechs gleichwertige Grenzübergänge** vorgesehen: Tisis–Schaanwald, Meiningen–Oberriet, Mäder–Kriessern, Hohenems–Diepoldsau, Lustenau–Au und Höchst–St. Margrethen. Ein Teil davon soll unbesetzt betrieben werden; welcher Kategorie Lustenau–Au zugeordnet wird, ist nicht öffentlich belegt.

7.2 Entlastung ist Verlagerung, nicht Reduktion

Die Lkw fahren weiterhin über die L203. Sie biegen nur nicht mehr ins Zollamt ab, sondern durch bis zur Rheinbrücke. Der gemessene Schwerverkehrsanteil von rund 14 Prozent werktags an der Zählstelle 90551 bleibt davon unberührt.

Betroffen wäre vor allem der Abschnitt **Süd / Rheinbrücke**: 21 Unfälle, davon 8 mit Fuß- oder

Radbeteiligung — mit **38 Prozent die höchste VRU-Quote im gesamten Korridor** — und dieser Abschnitt wurde in der bisherigen Sichtweiten-Analyse **gar nicht untersucht**. Dorthin verlagert die Digitalisierung Verkehr.

Der Wolfurt-Effekt zeigt in die Gegenrichtung. Das Gemeinschaftszollamt Wolfurt wurde 2003 ausdrücklich „zur Entlastung der Siedlungsgebiete in Höchst und Lustenau vom grenzüberschreitenden Güterschwerverkehr“ eingerichtet. Genau dieser Entlastungsmechanismus fällt nun weg. Dazu kommen drei Faktoren, die in dieselbe Richtung zeigen:

- **Freie Routenwahl** über sechs gleichwertige Übergänge statt zugewiesener Korridore.
- **Lustenau–Au ist bereits heute der stärkste Lkw-Grenzübergang Vorarlbergs** (Kapitel 3.4).
- Die Rheinbrücke Lustenau–Au ist laut Land der **einzige Korridor, der 24 Stunden an allen sieben Wochentagen nutzbar ist**. Wer nachts fährt, fährt hier.

Eine schnellere Grenze ist eine attraktivere Grenze. Eine **Zunahme** des Durchgangsverkehrs auf der L203 ist damit mindestens so plausibel wie eine Abnahme. Ohne Messung ist beides Behauptung.

7.3 Warum die bauliche Lösung dadurch nicht entfällt

Der Punkt, auf den es ankommt

„Der Zollverkehr geht ohnehin weg“ ist die bequemste denkbare Begründung dafür, die geschützte Kreuzung und die konfliktfreie Signalisierung an der Blumenaustraße **nicht** zu bauen. Diese Studie hält deshalb ausdrücklich fest: Eine Entlastung durch die Digitalisierung — sollte sie eintreten — macht die baulichen Maßnahmen nicht überflüssig.

Vier Gründe stützen das:

- Die **46 Unfälle an der Blumenaustraße 2013–2025** sind sämtlich vor der Digitalisierung entstanden.

Der Knoten war Häufungsstelle, bevor von Smart Border die Rede war.

- Der tödliche Konflikt — abbiegender Lkw × längs geführter Radfahrer — hängt nicht am Zoll, sondern an

jedem abbiegenden Lkw. **Ziel- und Quellverkehr zu den Betrieben an der Blumenaustraße bleibt in jedem Szenario**; an der Blumenaustraße 4 ist ein Transportunternehmen mit Grenz- und Zollbüro und eigener Lkw-Flotte ansässig.

- Die Digitalisierungslogik zeigt hier sogar in die Gegenrichtung: Smart Border verlagert die Abfertigung vom staatlichen Zollamt auf „**zugelassene Warenorte**“ — zertifizierte Betriebe fertigen am eigenen Betriebsgelände ab. Trifft das auf einen Betrieb an der Blumenaustraße zu, fahren nach der Umstellung eher **mehr** Lkw dorthin, nicht weniger. Ob dieser Status vorliegt, ist öffentlich nicht belegt.
- **Digital heißt nicht haltfrei.** Warenbeschau, Veterinär- und Pflanzenschutzkontrollen, Fehldeklarationen sowie Fahrzeuge ohne gültige Vorabmeldung erzeugen weiterhin Halte. In der Übergangsphase sind eher **mehr** abgebrochene Abfertigungen zu erwarten, nicht weniger.

Die drei Varianten zur Zollkreuzung (Kapitel 7.5) rechnen genau mit diesem Rückgang: Variante 2 und 3 reduzieren den Abfertigungsbereich. Der Vorbehalt gilt daher für sie, nicht für Variante 1 — deren Bypass an der L204 wirkt unabhängig davon, wie viele Lkw künftig noch abgefertigt werden.

7.4 Die Chance: Flächenreserve sichern

Falls durch die Digitalisierung Zollamts- und Warteflächen frei werden, sind diese als **Flächenreserve für die geschützte Kreuzung Blumenaustraße** zu sichern, bevor sie anderweitig verplant werden. Die Variantenpläne zur Zollkreuzung (Kapitel 7.5) zeigen, wie viel

dabei entstehen kann: in Variante 2 eine zusammenhängende Mittelzone aus der Zusammenlegung von Lkw- und Kfz-Grenzzufahrt, in Variante 3 zusätzlich das Areal des heutigen Zollgebäudes, wenn dieses neben dem Grenzgebäude neu errichtet und die Nebenauffahrt aufgelassen wird.

Für die Gemeinde ist das die eigentliche Chance dieser Umstellung: eine innerörtliche Entwicklungsfläche an einer Stelle, die heute Abfertigungsanlage ist. Sie entsteht aber nur, wenn sie **vor** der Vergabe als solche benannt wird.

Das ist der eigentliche Hebel — und er ist zeitkritisch, weil frei werdende Flächen erfahrungsgemäß rasch anders vergeben sind.

7.5 Zollkreuzung — Bestand und drei Varianten

Die Zollkreuzung wird hier gesondert behandelt, weil sie als einziger Knoten des Korridors unmittelbar von der Umstellung abhängt. Für sie liegen ein Bestandsplan und drei Varianten der Verkehrsführung vor.

Bestand. Der Plan zeigt die Hauptroute in die Schweiz: allgemeiner Kfz-Verkehr und abzufertigender Lkw-Verkehr mit den Wartepositionen, überlagert auf demselben Querschnitt — Lkw-Verkehr nach CH, Lkw-Verkehr von CH und Kfz allgemein, dazu sieben Lkw-Abfertigungsstellplätze zu je 20 Metern und ein Querungspunkt mitten darin. Daraus folgt die Belastung der Blumenaustraße mit dem gefährlichen Kreuzungspunkt durch den Lkw-Verkehr.

Variante 1 — Bypass an der L204

Der Lkw-Verkehr in die Schweiz wird nicht mehr über die Blumenaustraße geführt, sondern über einen di-

rekten Bypass bei der L204. Der Kreuzungspunkt Blumenaustraße wird dadurch wesentlich entlastet; es verbleibt der Verkehr von der Schweiz. Die Variante setzt **keine** Reduktion der Abfertigungsanlage voraus.

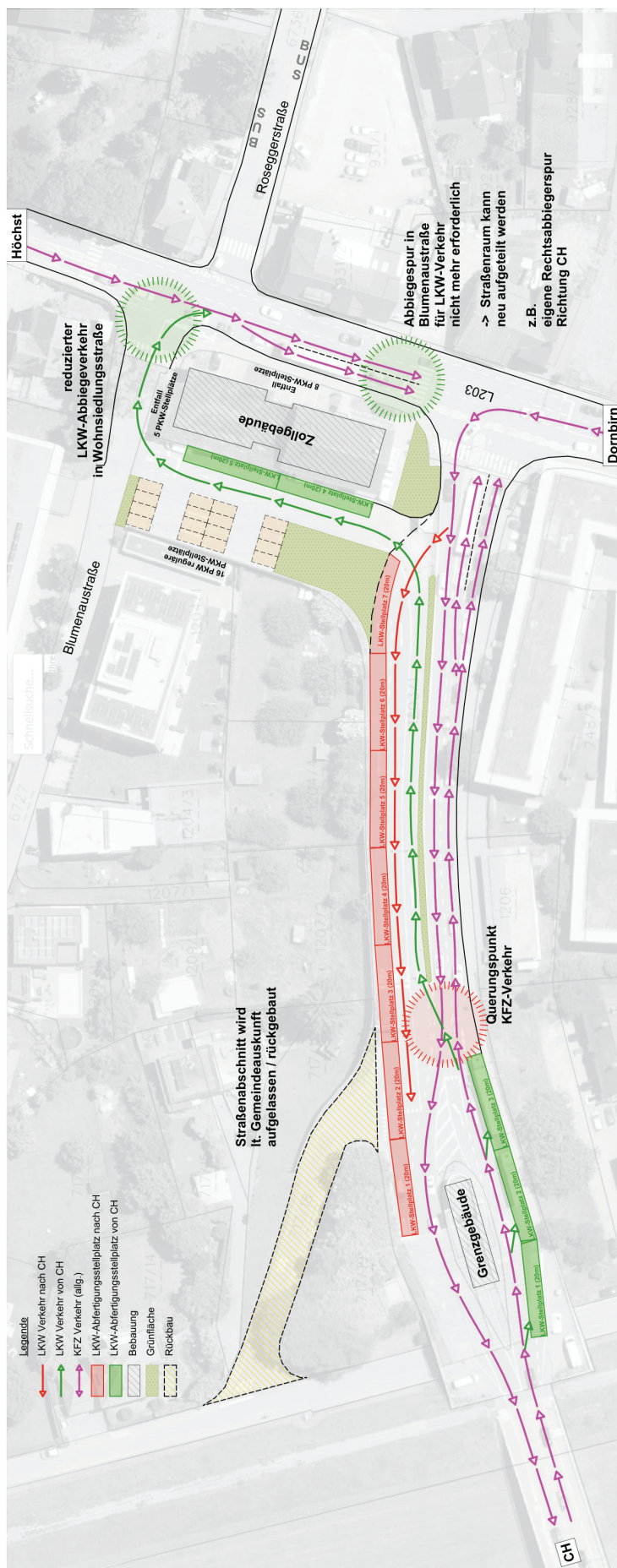


ABB. 31 – Zollkreuzung, Variante 1: Bypass an der L204 für den Lkw-Verkehr in die Schweiz; die Abbiegespur in die Wohnsiedlungsstraße entfällt.

Variante 2 — Blumenaustraße ohne Lkw-Verkehr

Variante 2 geht einen Schritt weiter und reduziert zusätzlich den Abfertigungsbereich für die ankommenden Lkw. Damit wäre die Blumenaustraße vollständig

vom Lkw-Verkehr befreit. Die eigenen Lkw-Grenzzufahrten werden mit dem allgemeinen Kfz-Verkehr zusammengelegt; dadurch entsteht eine große zusammenhängende Mittelzone, die einer Begrünung zugeführt werden könnte. Fünf Pkw-Stellplätze entfallen.

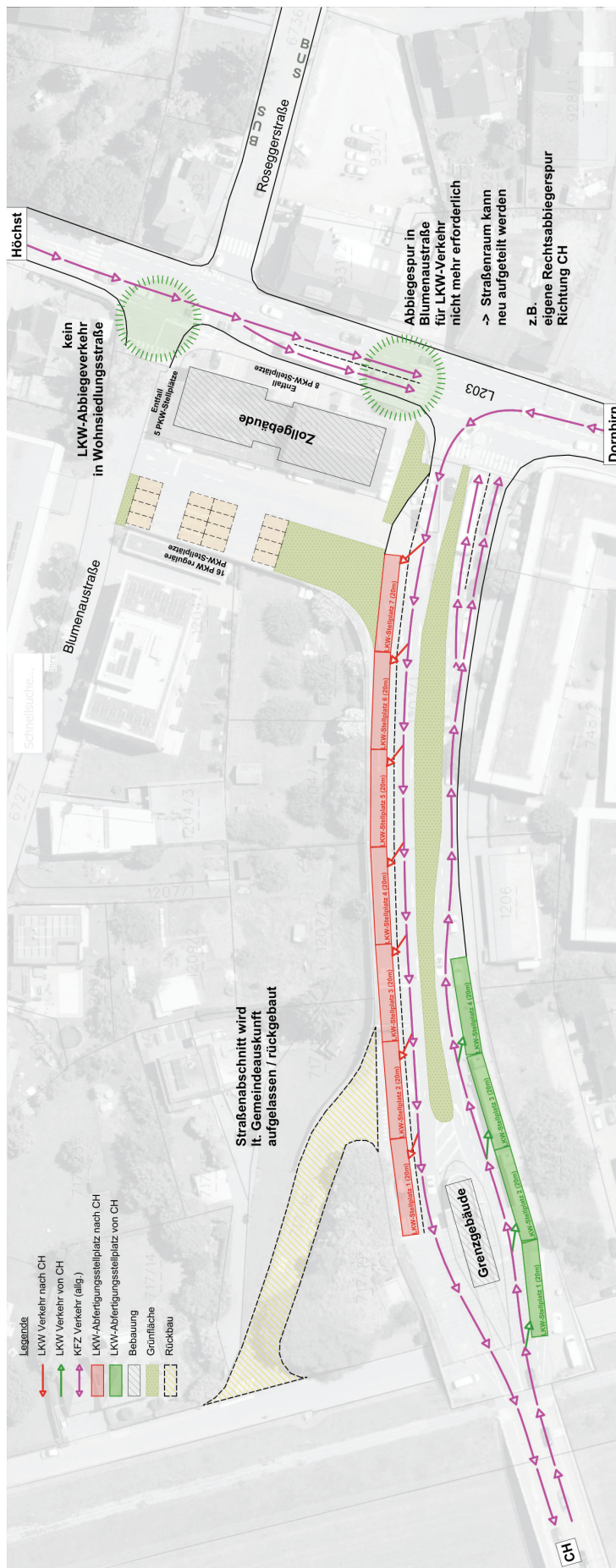


ABB. 32 – Zollkreuzung, Variante 2: Abfertigungsbereich reduziert, Lkw- und Kfz-Grenzzufahrt zusammengelegt; die Blumenaustraße bleibt lkw-frei.

Variante 3 — Rückstau­puffer bleibt, Zollgebäude neu

Variante 3 reduziert gegenüber Variante 2 nur die eigene Lkw-Gasse für den ankommenden Verkehr aus der Schweiz. Für den abgehenden Lkw-Verkehr bleibt die eigene Auffahrtsstraße als Rückstau­puffer erhalten.

Vorgeschlagen wird zudem ein Neubau des Zollgebäudes neben dem Grenzgebäude — möglich, weil die Nebenauffahrt aufgelassen wird, und wegen der Synergien mit dem Grenzgebäude naheliegend. Das alte Zollareal wird damit zu einer Entwicklungsfläche der Gemeinde.

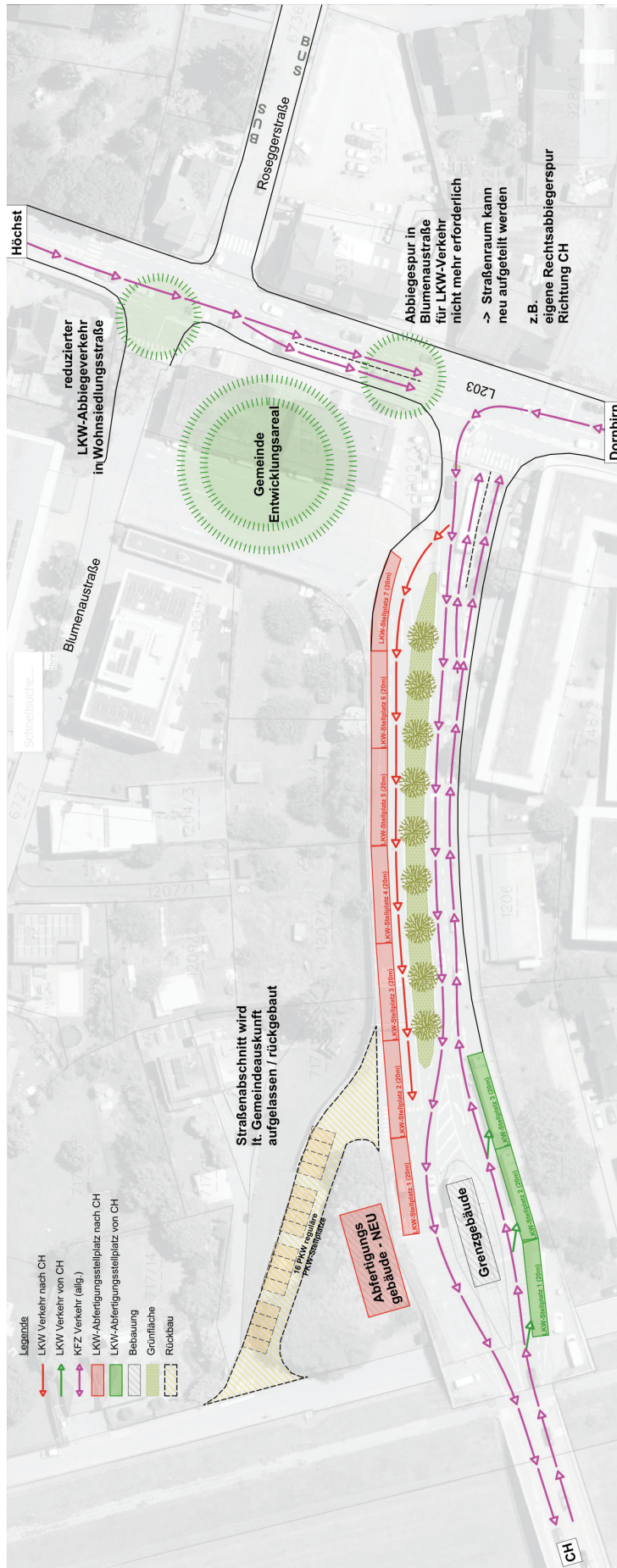


ABB. 33 – Zollkreuzung, Variante 3: wie Variante 2, jedoch bleibt die eigene Auffahrt für den abgehenden Lkw-Verkehr als Rückstauhalter; Neubau des Zollgebäudes neben dem Grenzgebäude.

Die Varianten im Vergleich

ZOLLKREUZUNG – BESTAND UND DIE DREI AUSGEARBEITETEN VARIANTEN

VARIANTE	EINGRIFF	WIRKUNG AUF DIE BLUMENAUSTRASSE	FREI WERDENDE FLÄCHE
Bestand	—	alle Ströme überlagert, Querungspunkt im Abfertigungsbereich	—
Variante 1	Bypass an der L204 für den Lkw-Verkehr in die Schweiz	wesentlich entlastet; es verbleibt der Verkehr von der Schweiz	Abbiegespur in die Wohnsiedlungsstraße entfällt
Variante 2	zusätzlich Abfertigungsbereich für ankommende Lkw reduziert, Lkw- und Kfz-Grenzzufahrt zusammengelegt	vollständig Lkw-frei	große Mittelzone, für Begrünung geeignet; 5 Pkw- Stellplätze entfallen
Variante 3	wie Variante 2, jedoch bleibt für den abgehenden Lkw- Verkehr die eigene Auffahrt als Rückstau-puffer; Neubau des Zollgebäudes neben dem Grenzgebäude	vollständig Lkw-frei	Areal des alten Zollgebäudes wird zum Entwicklungsareal der Gemeinde

Quelle: eigene Planzeichnungen, August 2026. Die Varianten sind Diskussionsgrundlage, keine Einreichplanung. Hinweis zur Planbeschriftung: Das Blatt zu Variante 3 trägt noch die aus Variante 1 übernommene Angabe „reduzierter Lkw-Abbiegeverkehr in Wohnsiedlungsstraße“; die Zeichnung selbst weist dort — wie in Variante 2 — keinen Lkw-Verkehr mehr aus. Maßgeblich ist die Zeichnung.

Der gemeinsame Ausgangspunkt aller drei Varianten ist die Annahme, dass mit der digitalen Zollabfertigung der überwiegende Teil der Lkw direkt von der L203 auf die L204 fährt und der abzufertigende Verkehr dadurch zurückgeht — die Abfertigungsanlage also kleiner ausfallen kann.

Wie knapp die Aufstellfläche bemessen ist

Die Varianten sehen sieben Abfertigungsstellplätze zu je 20 Metern vor, also rund 140 Meter Aufstelllänge in

Überschlag nach der Beziehung „mittlere Anzahl = Zulauftrate × mittlere Verweildauer“. Er ersetzt keine Bemessung: Wie viele der Grenz-Lkw nach der Umstellung überhaupt noch abfertigungspflichtig sind und wie lange sie stehen, ist genau die Größe, die erst die Vorher-/Nachher-Zählung liefert.

Richtung Schweiz. Ein Überschlag zeigt, wie wenig Reserve darin steckt: Der Grenzübergang Lustenau–Au zählt **1.459 Lkw je Werktag** (Kapitel 3.4); bei etwa hälftiger Richtungsaufteilung und rund 14 Betriebsstunden ergibt das einen Zulauf von etwa **0,9 Lkw pro Minute**. Sieben Plätze sind im Mittel damit bereits ausgelastet, sobald die durchschnittliche Standzeit rund **acht Minuten** erreicht — ohne jeden Zuschlag für Tages- und Wochenspitzen.

Warum Variante 3 verkehrstechnisch die robustere ist

Am Schulschlusstag reichte bereits die **bestehende** Aufstellfläche nicht: Der Rückstau stand in der Blumenaustraße und auf der L203 (Kapitel 8.1). Variante 2 nimmt Aufstellfläche weg. Variante 3 behält für den abgehenden Lkw-Verkehr die eigene Auffahrt als Rückstau-puffer — sie ist damit gegen genau jenen Fall abgesichert, der heute schon eintritt, und sollte gegenüber Variante 2 den Vorzug erhalten, obwohl sie auf den ersten Blick der kleinere Eingriff ist.

Entscheidend für diese Studie ist die Flächenfrage: In allen drei Varianten **entsteht Straßenraum, der neu aufgeteilt werden kann** — in Variante 2 eine zusammenhängende Mittelzone, in Variante 3 zusätzlich das Areal des heutigen Zollgebäudes. Fläche im Knoten ist bei geschützten Kreuzungen normalerweise der begrenzende Faktor; hier entsteht möglicherweise welche (Kapitel 7.4).

Zwei Vorbehalte zu den Plänen

Der Fuß- und Radverkehr ist in keiner der vier Zeichnungen dargestellt. Die Legende führt drei Strö-

me — Lkw nach CH, Lkw von CH, Kfz allgemein. Radführung, Gehsteig und Querungsstellen fehlen. In dieser Form sind die Pläne eine Darstellung des Güterverkehrsflusses, nicht der Verkehrssicherheit. Vor der Vorlage bei Land und Zollverwaltung ist mindestens in der bevorzugten Variante die durchgehende Radführung und die Lage der Querungen einzutragen — sonst wird das Konzept als Logistikvorschlag gelesen und die Kernforderung dieser Studie kommt darin gar nicht vor.

Reihenfolge, die trägt

Variante 1 entlastet den Knoten Blumenaustraße bereits deutlich und setzt keine Reduktion der Abfertigungsanlage voraus — sie hängt allein an einem Bypass an der L204. Sie ist damit die Variante, die **unabhängig vom tatsächlichen Rückgang des Zollverkehrs** funktioniert. Die Varianten 2 und 3 setzen den gemessenen Rückgang voraus und gehören deshalb hinter die Vorher-/Nachher-Zählung.

8 Die Knoten im Einzelnen

BESTAND · KONFLIKTPUNKTE · ANREGUNGEN JE KNOTEN

Für die vier kritischsten Knoten liegen eine örtliche Bestandsdokumentation und ein Vorschlag zur Verbesserung vor. Befund, Planblatt und Anregung stehen hier nebeneinander.

8.1 Blumenaustraße — Rang 1

Bestand. Der Knoten trägt 46 Unfälle 2013–2025, die höchste Zahl im Abschnitt, und ist Ort des tödlichen Radunfalls vom 8. Mai 2026. Die Bestandsdokumentation hält fest:

- **Sichtbeziehungen eingeschränkt und Verkehrszeichen verdeckt** durch eine Hecke, deren Höhe die nach RVS empfohlenen Verhältnisse (max. 1,00 m im Sichtbereich) mit über 2,50 m deutlich überschreitet.
- **Reduzierte Fahrbahnbreite durch parkierende Fahrzeuge.** Da die Einmündung regelmäßig vom

Schwerverkehr befahren wird, wird der erforderliche Kurvenlauf der Lkw beeinträchtigt; daraus entstehen Konflikte mit dem Gegenverkehr und mit Radfahrenden.

- **Laderampe ohne regelkonforme Stellplatznutzung;** parkierende Fahrzeuge ragen dadurch in den Straßenraum.
- **Kurvenradius auf der Gemeindestraße ausgebildet,** wodurch die Verkehrsführung im Einmündungsbereich unklar wird.
- **Gehsteig endet vor der Gefahrenstelle,** keine Ausweichmöglichkeit für Zufußgehende und Radfahrende; der Radfahrstreifen ist 1,15 m breit.



ABB. 35 — Blick A — aus der Blumenaustraße auf die Einmündung: der Kurvenradius ist auf der Gemeindestraße ausgebildet, die Gegenfahrbahn muss mitbenutzt werden.



ABB. 36 — Blick B — von der Roseggerstraße: parkierende Fahrzeuge an der Laderampe ragen in den Straßenraum.



ABB. 37 — Blick C — entlang der L203: der Gehsteig endet vor der Gefahrenstelle, eine Ausweichmöglichkeit besteht nicht.

Was das für Kinder und ältere Menschen bedeutet

Die Bestandsdokumentation formuliert es unmittelbar: Kinder und Senioren können hier dem Kfz-Verkehr nicht sicher ausweichen. Wo der Gehsteig vor der Gefahrenstelle endet und der Mehrzweckstreifen 1,15 Meter breit ist, gibt es bei einem abbiegenden Lkw keinen Raum, in den man ausweichen könnte.

Anregung für Sofortmaßnahmen. Der Vorschlag umfasst: Gehsteig beziehungsweise Schutzbereich durchgehend ausbilden, Schleppkurvenanpassung für den Lkw-Verkehr, Entfall der PKW-Stellplätze im Sichtbereich, Ausweichmöglichkeit und Freihaltefläche im Ein-

mündungsbereich sowie einen gesicherten Schutzweg. Diese Maßnahmen sind sofort umsetzbar — sie **ersetzen jedoch nicht** die Überlegungen, die sich aus der digitalen Zolabfertigung ergeben (Kapitel 7 und 8.5).

Warum das sofort umsetzbar ist

Entfallen die Pkw-Stellplätze im Sichtbereich, lassen sich die Schleppkurven der Lkw anders legen — und erst dadurch entsteht der Raum, einen **Schutzbereich für Fuß- und Radverkehr** auszubilden. Nötig sind dafür ein Parkverbot und neue Bodenmarkierungen; die Kosten sind gering. Angesichts der dokumentierten Gefährdung, des Unfallgeschehens und der Überlastung dieses Bereichs ist die Maßnahme gut begründbar.

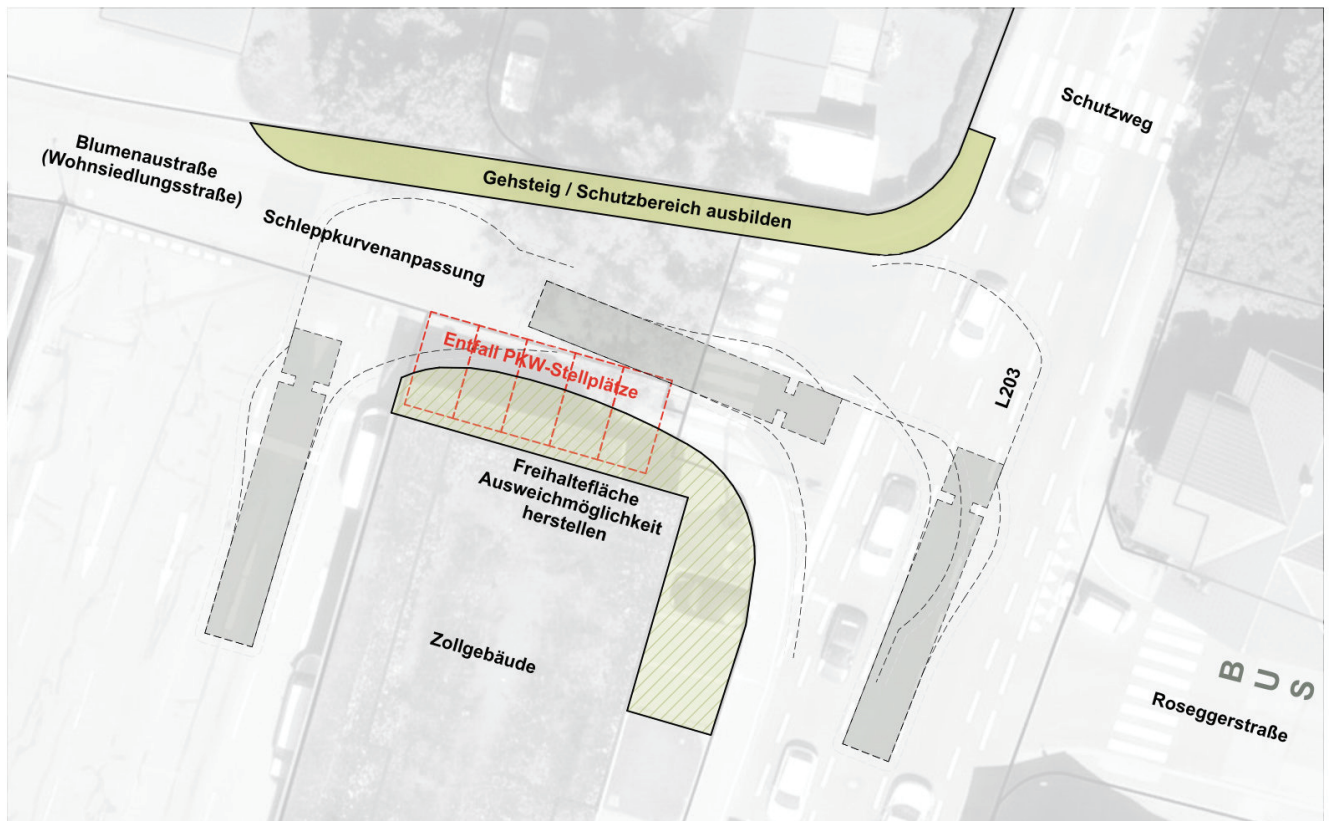


ABB. 38 — Blumenaustraße, Anregung für Sofortmaßnahmen: Gehsteig und Schutzbereich durchgehend ausbilden, Schleppkurvenanpassung, Entfall der Pkw-Stellplätze im Sichtbereich, Ausweichmöglichkeit und Freihaltefläche im Einmündungsbereich.

Was am Schulschlussstag zu sehen war

Die Fotodokumentation vom Freitag, 10. Juli 2026, 9:42 Uhr, hält den Knoten an einem Tag mit hohem

Kinderaufkommen fest. Der Befund ist keine Momentaufnahme eines Ausnahmefalls, sondern die Überlagerung genau jener Faktoren, die dieser Bericht einzeln nachweist:



ABB. 39 — Schulschlussstag, Freitag 10. Juli 2026, 9:42 Uhr: der Lkw-Rückstau blockiert die Blumenaustraße — eine Wohnsiedlungsstraße — auf voller Breite.



ABB. 40 — Derselbe Zeitpunkt, zweite Aufnahme: auch die Mittelabbiegespuren sind durch Lkw belegt; dahinter stehende Fahrzeuge scheren aus dem Rückstau aus.

- Die **Blumenaustraße — eine Wohnsiedlungsstraße — ist durch den Lkw-Rückstau vollständig blockiert.**
- Auch die **Mittelabbiegespuren sind durch Lkw belegt.**
- Dahinter stehende Lkw **scheren aus dem Rückstau aus**; wiederum dahinter stehende Pkw versuchen, diese Lkw zu überholen.

Kein kontrollierter Verkehrsfluss

In dieser Situation ist kein geordneter Verkehrsfluss erkennbar. Für Radfahrende und Zufußgehende — insbesondere mit Kindern oder als ältere Menschen — ist die Lage **nicht überblickbar**; das Unfallrisiko ist entsprechend hoch. Für wiederkehrende Rückstaulagen dieser Art ist eine **polizeilich geregelte Verkehrsleitung** erforderlich, solange die baulichen Maßnahmen nicht umgesetzt sind.

8.2 Lustenauerhof — Rang 2

Der signalisierte Knoten im Norden ist Ort des tödlichen Radunfalls vom 12. Juni 2026 (Lkw beim Abbiegen halblinks bei Grün). Er zählt 21 Unfälle mit 5 VRU-Fällen und zwölf Unfällen im dichtesten Dreijahresfenster. Eine Sichtweitenprüfung liegt für diesen Kno-

ten **nicht** vor — er war in der bisherigen Analyse nur über die Unfallkarte erfasst.

Weil der Konflikt hier an einer Lichtsignalanlage auftritt, ist er **signaltechnisch vollständig lösbar**: Eine eigene, vom abbiegenden Kfz-Strom getrennte Grünphase für Rad- und Fußverkehr eliminiert die Gleichzeitigkeit, die den Konflikt überhaupt erst erzeugt.

8.3 Quellen- / Rheindorferstraße

Bestand. Der Bereich weist eine Unfallhäufung bei erhöhtem Tempo auf und wird in der Bestandsdokumentation als Strecke beschrieben, die „gerne als Rennstrecke mit Schikane verwendet“ wird. Die erforderlichen Sichtachsen bei 50 km/h können wegen Bebau-

ung, Parkierung und Bepflanzung nicht eingehalten werden. Der Mehrzweckstreifen ist **1,15 m** breit und wird im Kurvenbereich von Kfz mitbenutzt, um den Kurvenradius zu optimieren — er steht dem Radverkehr damit nicht uneingeschränkt zur Verfügung. Der Straßenquerschnitt ist für Begegnungsverkehr sehr beengt.

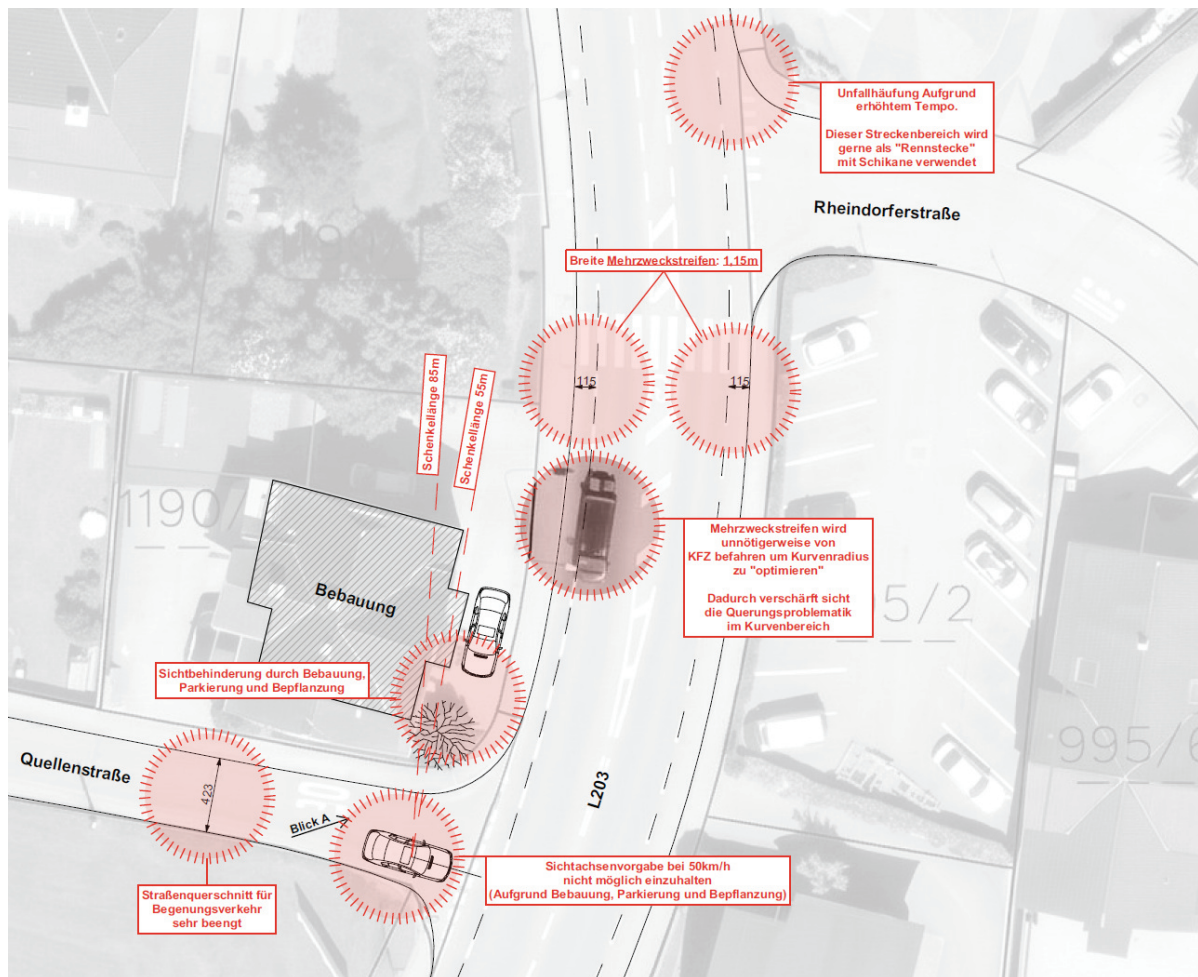


ABB. 41 – Quellen- / Rheindorferstraße, Bestand: die Sichtachsenvorgabe bei 50 km/h ist wegen Bebauung, Parkierung und Bepflanzung nicht einzuhalten; der Straßenquerschnitt ist für Begegnungsverkehr sehr beengt.



ABB. 42 — Blick A — Kurvenbereich Quellenstraße: der 1,15 m breite Mehrzweckstreifen wird von Kfz zur Optimierung des Kurvenradius mitbenutzt.

Anregung. Temporeduktion auf 30 km/h und Radarkontrolle; Mehrzweckstreifen durch einen **Radfahrstreifen mit Sperrlinie** ersetzen; Gehsteig ausbilden und mit abgesenktem Bordstein anschließen; abschnittsweise einen von der Fahrbahn höhenversetzten kombinierten Geh- und Radweg herstellen. Für den abgesetzten kombinierten Geh-Radweg gibt es entlang

derselben Landesstraße bereits vier Referenzstellen: Engelkreisverkehr (km 9,300), Schillerstraße (km 10,800), Lustenauerhof (km 12,000) und Höchsterstraße (km 13,600). Die Führungsform ist an der L203 also **bereits umgesetzt und im Betrieb bewährt** — sie muss nicht erst erprobt werden.

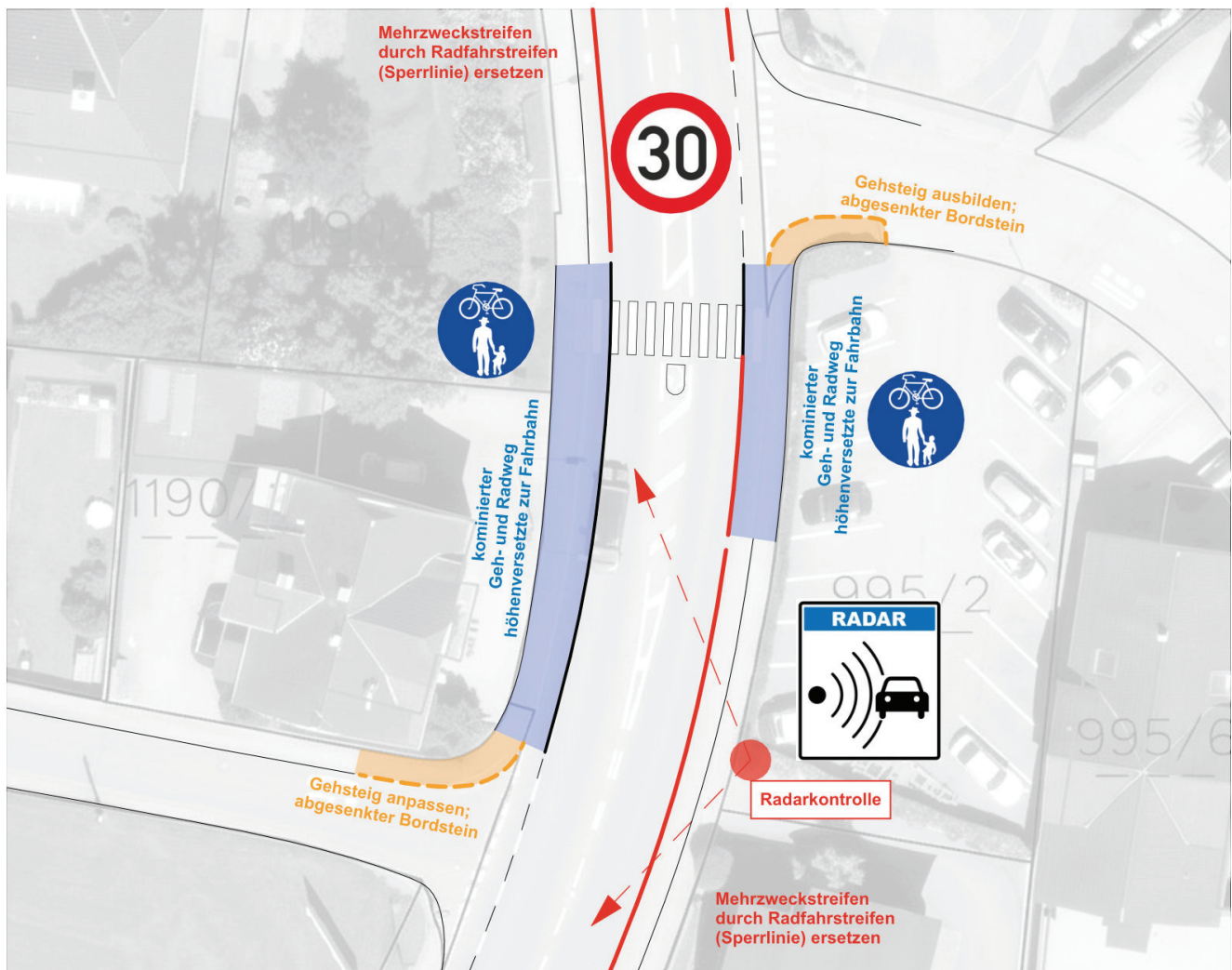


ABB. 43 – Quellen- / Rheindorferstraße, Anregung: Mehrzweckstreifen durch Radfahrstreifen mit Sperrlinie ersetzen, Gehsteig anpassen und mit abgesenktem Bordstein anschließen, Radarkontrolle.

Referenzbeispiele entlang der L203 in Lustenau - abgesetzter kombinierter Geh-Radweg



Bereich Engelkreisverkehr - (L203 km 9,300)



Bereich Lustenauerhof - (L203 km 12,000)



Bereich Schillerstraße - (L203 km 10,800)
Quelle: Google Streetview 2024



Bereich Höchsterstraße - (L203 km 13,600)

ABB. 44 – Vier bereits umgesetzte Referenzstellen für den abgesetzten kombinierten Geh- und Radweg entlang derselben Landesstraße: Engelkreisverkehr (km 9,300), Schillerstraße (km 10,800), Lustenauerhof (km 12,000) und Höchsterstraße (km 13,600). Quelle: Google Streetview 2024.

8.4 Gasthaus Linde

Bestand. Die Sichtachsenvorgabe bei 50 km/h ist an drei Stellen nicht einhaltbar — wegen Bebauung und wegen der Bushaltestellen. Hinzu kommt ein Befund,

der die Signalanlage selbst betrifft: Es sind **wiederholt Rotlichtmissachtungen** dokumentiert. Die Bestandsdokumentation hält fest, dass Kinder und Senioren sich auf das Grünsignal nicht verlassen können, weil es vom Kfz-Verkehr teilweise nicht beachtet wird.

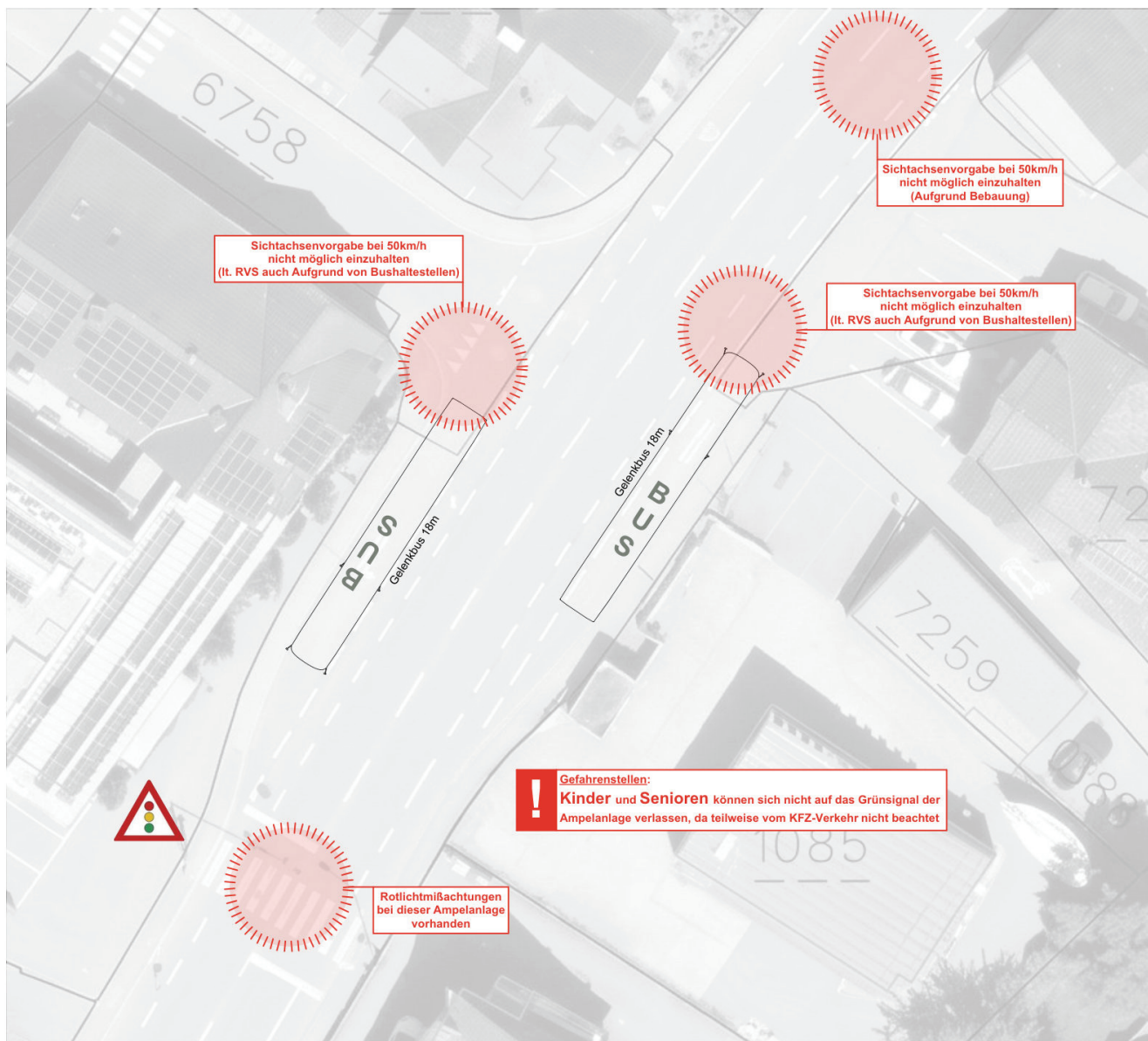


ABB. 45 — Gasthaus Linde, Bestand: dokumentierte Rotlichtmissachtungen an der Ampelanlage — Kinder und Senioren können sich auf das Grünsignal nicht verlassen.

Anregung. Tempo 30 km/h im Kreuzungsbereich: Der Knoten ist durch die Bestandssituation und die Bushaltestellen unübersichtlich, und gerade Schülerinnen, Schüler und ältere Menschen sind auf ihn angewiesen. Dazu eine **Rotlichtüberwachungsanlage** am signalge-

regelten Schutzweg, Ausbildung von Gehsteig und Bushaltestellenbereich sowie Wiederherstellung der 2011 errichteten und spätestens 2015 entfernten Mittelinsel (Kapitel 4.3).

Warum gerade die Rotlichtüberwachung

Bekannte Rotlichtüberfahrungen machen den Schutzweg für Kinder unsicher — sie können sich auf das Grünsignal nicht verlassen. Eine Rotlichtüberwachungsanlage ist die Maßnahme mit dem günstigsten Verhältnis von Aufwand zu Wirkung: An anderen Standorten mit installierter Überwachung stellt sich das regelkonforme Verhalten der Verkehrsteilnehmer erfahrungsgemäß **rasch** ein.

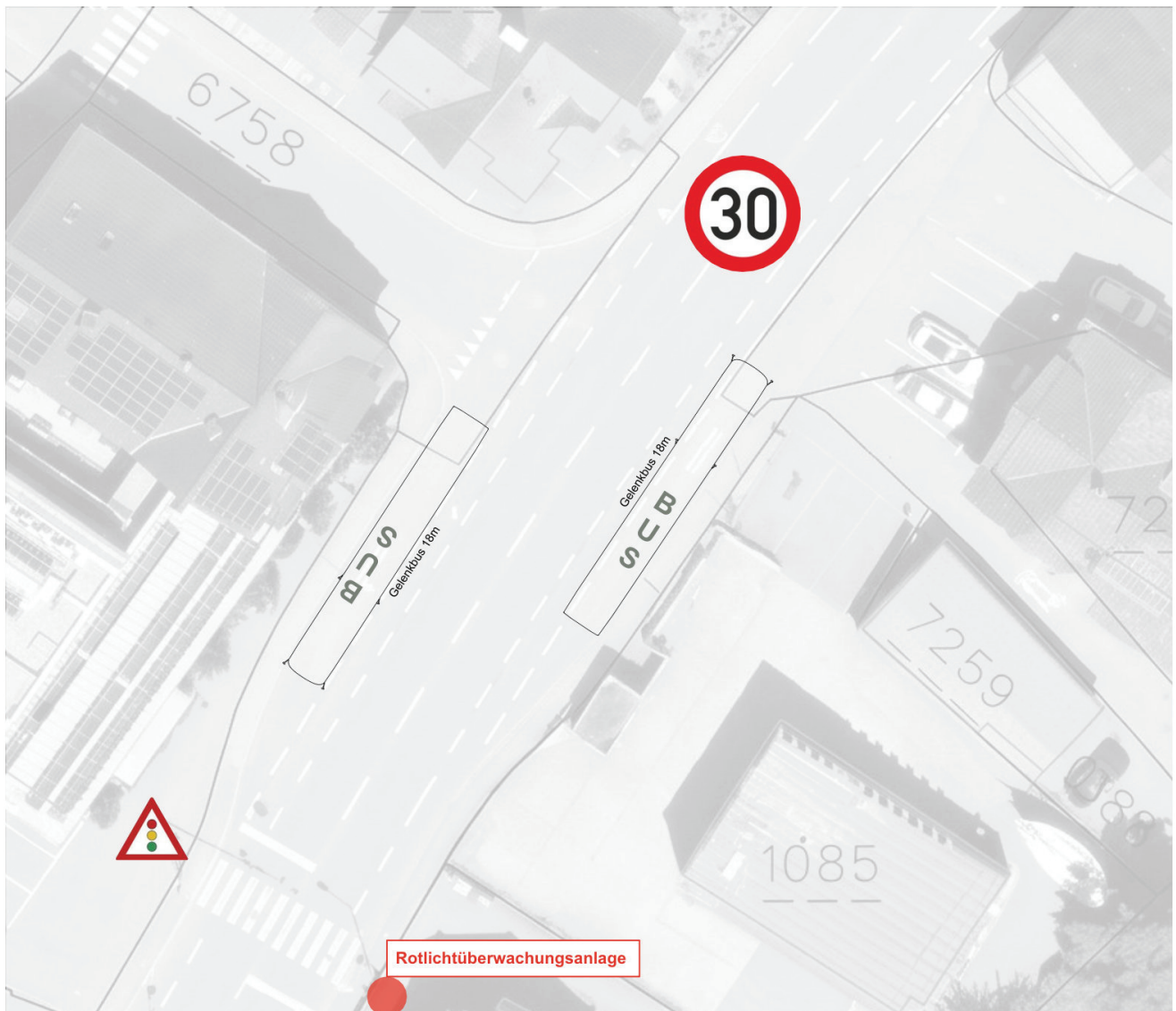


ABB. 46 — Gasthaus Linde, Anregung: Rotlichtüberwachungsanlage am signalgeregelten Schutzweg, Ausbildung von Gehsteig und Bushaltestellenbereich, Tempo 30 im Kreuzungsbereich.

8.5 Referenzbeispiel L203 / Raiffeisenstraße

Dass eine sichere Lösung an derselben Landesstraße möglich ist, zeigt der Knoten **L203 / Raiffeisenstraße**. Dort ist umgesetzt, was der Korridor in Lustenau nicht hat:

- **Eigener Radfahrstreifen mit 1,80 m Breite** — klar erkennbar und ausreichend dimensioniert.
- **Kein Mehrzweckstreifen**; der Radverkehr erhält eine eindeutig zugeordnete Verkehrsfläche.

- **Keine zusätzliche Abbiegespur für Kfz**, wodurch der Kreuzungsbereich übersichtlich und kompakt bleibt.
- **Fahrbahnbreite 6,20 bis 6,50 m** — angemessener Straßenquerschnitt.
- **Fußgängerampel** als gesicherte Querungsmöglichkeit.

Der Abschnitt wurde vor Kurzem neu gestaltet. Die Sicherheit der Radverkehrsanlagen hatte darin erkennbar einen hohen Stellenwert, während der Straßenraum für den Kfz-Verkehr straff dimensioniert wurde.

Referenzbeispiel

Bereich L203 - Raiffeisenstraße

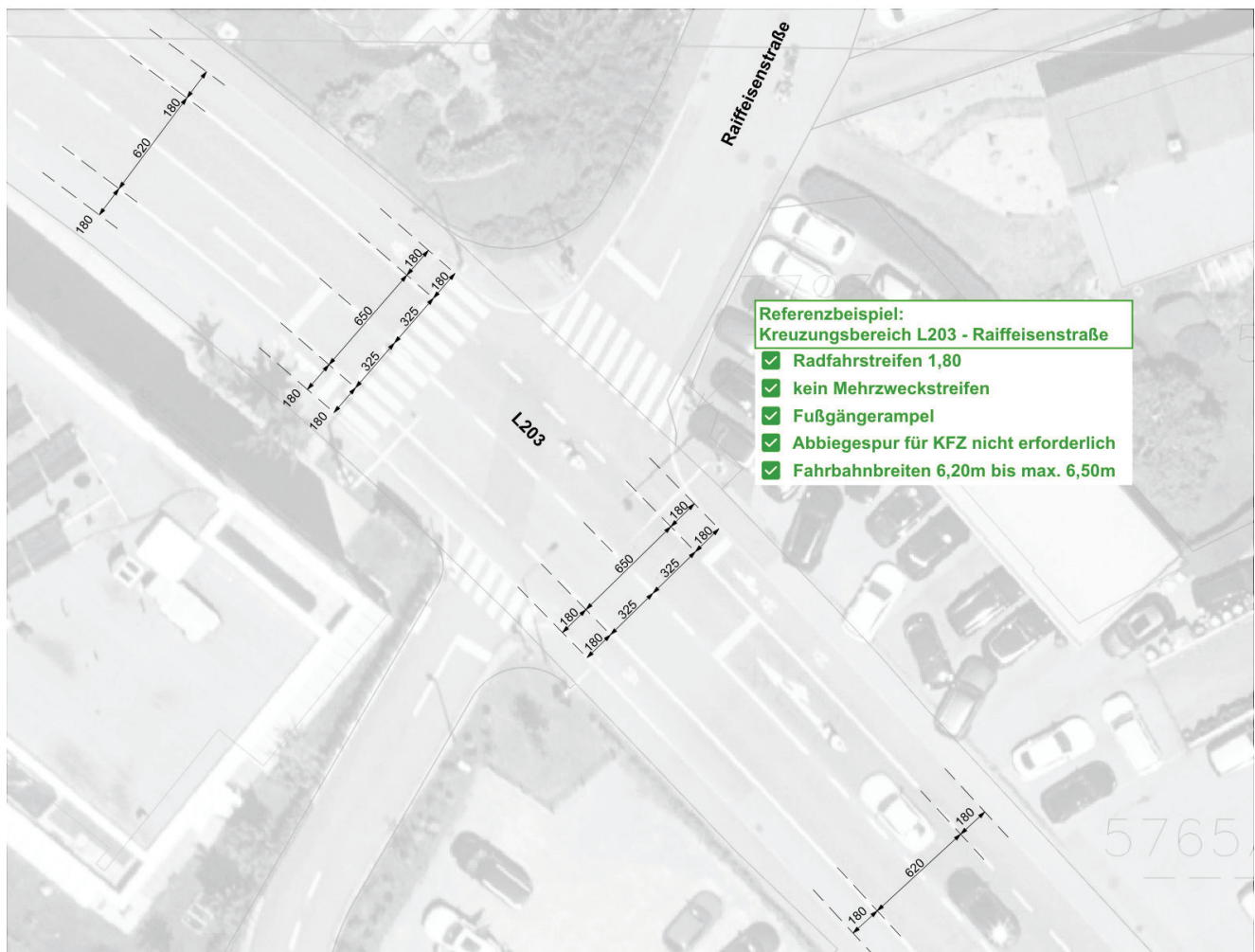


ABB. 47 — Referenzbeispiel L203 / Raiffeisenstraße: Radfahrstreifen 1,80 m beidseitig, kein Mehrzweckstreifen, keine zusätzliche Abbiegespur, Fahrbahnbreiten 6,20 bis maximal 6,50 m, Fußgängerampel als gesicherte Querung.



ABB. 48 — Der Knoten Raiffeisenstraße nach dem Umbau: der Radfahrstreifen ist durchgehend erkennbar und eindeutig zugeordnet. Quelle: Google Streetview 2024.

Warum dieses Beispiel zählt

Der Knoten Raiffeisenstraße liegt an derselben Landesstraße, unter derselben Zuständigkeit und unter demselben Regelwerk — und er ist für **dieselbe Verkehrsbelastung** dimensioniert worden. Wenn dort eine Fahrbahnbreite von 6,20 bis 6,50 Metern mit einem eigenen Radfahrstreifen von 1,80 Metern auskommt, dann ist dieselbe Aufteilung auch an den übrigen Abschnitten der L203 möglich. Die Argumente „technisch nicht machbar“ und „kein Platz“ sind damit an der L203 selbst widerlegt; der Unterschied ist eine Planungsentscheidung, keine Randbedingung.

9 Maßnahmen

BEOBACHTUNGEN · MASSNAHMEN · PRIORITÄTEN · HINWEISE AN DAS LAND

Die folgenden Vorschläge sind nach Wirkung und Aufwand geordnet — von der Markierung, die in Wochen umsetzbar ist, bis zur baulichen Lösung, die den Konflikt tatsächlich beseitigt.

9.1 Beobachtungen

1. Der tödliche Mechanismus ist der Abbiegekonflikt zwischen Lkw und Rad — nicht das Einbiegen aus Nebenstraßen.
2. Die Radverkehrsführung ist nicht durchgehend, unterschreitet über weite Strecken den Zielwert und endet an den Knoten dort, wo sie am dringendsten gebraucht wird.
3. Die Sichtfelder sind an mehreren Knoten durch Bepflanzung, Parkierung und haltende Fahrzeuge belegt — das ist zum Teil ohne Baumaßnahme behebbar.
4. Der Schwerverkehrsanteil ist mit gemessenen 13,8 Prozent werktags strukturell hoch und konzentriert sich auf die Vormittags- und Mittagsstunden.
5. Zwei der drei größten Häufungsstellen sind bisher nicht untersucht worden.
6. An zwei Stellen wurden bereits vorhandene Schutzelemente zurückgebaut.
7. An Spitzentagen blockiert der Lkw-Rückstau die Blumenaustraße vollständig; ein geordneter Verkehrsfluss ist dann nicht mehr erkennbar.
8. Eine an derselben Landesstraße bereits umgesetzte, sichere Lösung existiert — der Knoten Raiffeisenstraße, dimensioniert für dieselbe Belastung.

9.2 Mögliche Maßnahmen

A · Sofort — gering-investiv, Umsetzung in Wochen

1. **Vorgezogene Haltelinie und aufgeweiteter Rad-aufstellstreifen (ARAS)** an den signalisierten Knoten Lustenauerhof und Blumenaustraße: Radfahrende warten sichtbar vor dem Lkw.
2. **Sichtfelder freihalten:** Parkverbot im Sichtdreieck, Rückschnitt von Hecken und Eckbepflanzung an Blumenaustraße, Quellenstraße und Rheindorferstraße; Heckenhöhe auf das nach RVS zulässige Maß zurücknehmen.
3. **Konfliktflächen rot einfärben** und Markierung „Radfahrer kreuzen“ zur Erhöhung der Auffälligkeit.
4. **Mehrzweckstreifen durch Radfahrstreifen mit Sperrlinie ersetzen**, wo die Breite es zulässt — reine Markierungsmaßnahme.
5. **Geschwindigkeitsüberwachung** in den Zeitfenstern mit der höchsten Unfalldichte (11 bis 15 Uhr sowie 16 bis 19 Uhr, Donnerstag und Freitag).
6. **Rotlichtüberwachungsanlage am Schutzweg Gasthaus Linde** — dokumentierte Rotlichtüberfahrungen an einem Schulweg-Schutzweg; die Verhaltensänderung tritt an überwachten Standorten erfahrungsgemäß rasch ein.
7. **Tempo 30 an den Knoten Gasthaus Linde und Quellenstraße** — beide unübersichtlich, beide auf Schul- und Seniorenwegen, an beiden ist die nach RVS erforderliche Sichtweite bei 50 km/h nicht einhaltbar (Kapitel 3.7, 4.4).

8. **Polizeilich geregelte Verkehrsleitung** an der Blumenaustraße bei absehbaren Rückstaulagen (Schulschluss, Ferienbeginn, Zollspitzen), solange die baulichen Maßnahmen fehlen (Kapitel 8.1).

B · Baulich – mittelfristig, die eigentliche Lösung

1. **Geschützte Kreuzung („Protected Intersection“)** an Blumenaustraße und Lustenauerhof: Eckinseln zwingen den Lkw zu langsamem, steilerem Abbiegen; die Radquerung wird 3 bis 5 Meter zurückversetzt, sodass der Lenker den Radfahrer nach dem Einlenken frontal sieht.
2. **Durchgehende, baulich getrennte Radverkehrsführung** im Sinne der RVS 03.02.13 statt Mischverkehr und Mehrzweckstreifen – Zielbreite 150 cm, Referenz Raiffeisenstraße mit 180 cm.
3. **Sichere Querungsstellen** mit Mittelinsel oder Fahrbahnanhebung an den Schutzwegen mit dokumentierten Unfällen; Wiederherstellung der zurückgebauten Mittelinsel beim Gasthaus Linde.
4. **Gehsteige verbreitern**, wo die nutzbare Breite unter 100 cm liegt – Begegnungsverkehr und Barrierefreiheit sind dort heute nicht gegeben.

C · Signaltechnisch

1. **Konfliktfreie Signalisierung** an Lustenauerhof und Blumenaustraße: eigene Grünphase für Rad- und Fußverkehr, getrennt vom abbiegenden Kfz-Strom.

Die zeitliche Trennung eliminiert den Konflikt vollständig.

2. **Überprüfung der Ampelphasen** insgesamt, mit Wartezeit für Querende als eigenem Bewertungskriterium.

D · Organisatorisch – Lkw und Zollverkehr

1. **Abbiegeassistent-Pflicht beziehungsweise -Förderung** für kommunale Flotten sowie – über Land und Zoll – für den regelmäßig verkehrenden Zollverkehr.
2. **Flächenreserve sichern:** frei werdende Zoll- und Warteflächen für die geschützte Kreuzung reservieren, bevor sie anderweitig verplant werden (Kapitel 7.4).
3. **Routing- und Abbiegeverbote** für den Schwerverkehr prüfen – als Ergänzung, nicht als Ersatz der baulichen Lösung.
4. **Temporeduktion** auf 40 km/h, punktuell 30 km/h – fachlich zu begründen mit der V85-Messung nach Kapitel 3.7.
5. **Bypass an der L204 für den Lkw-Verkehr in die Schweiz** (Variante 1, Kapitel 7.5) – entlastet den Knoten Blumenaustraße und setzt keinen Rückgang des Zollverkehrs voraus.

9.3 Prioritäten

PRIORISIERUNGSVORSCHLAG

NR.	MASSNAHME	ORT	WIRKUNG	AUFWAND	ZUSTÄNDIG
1	ARAS + vorgezogene Haltelinie	Blumenaustraße, Lustenauerhof	hoch	gering	Land (Straßenerhalter)
2	Sichtfelder freihalten	Blumenau-, Quellen-, Rheindorferstr.	hoch	gering	Gemeinde / Land
3	Konfliktfreie Signalisierung	Lustenauerhof, Blumenaustraße	sehr hoch	mittel	Land
4	Geschützte Kreuzung	Blumenaustraße	sehr hoch	hoch	Land

NR.	MASSNAHME	ORT	WIRKUNG	AUFWAND	ZUSTÄNDIG
5	Sichtweitenprüfung ausweiten	Damm-/Schillerstr., Süd/Rheinbrücke, Lustenauerhof	Voraussetzung	gering	Land
6	V85-Messung	3 Querschnitte	Voraussetzung	gering	Land (Abt. VIIb)
7	Flächenreserve Zollamt sichern	Blumenaustraße	Voraussetzung	gering	Land / Bund
8	Durchgehende Radführung, Zielbreite 150 cm	gesamter Abschnitt	sehr hoch	hoch	Land / Gemeinde
9	Rotlichtüberwachung	Schutzweg Gasthaus Linde	hoch	gering	BH / Land
10	Tempo 30 an den Knoten	Linde, Quellenstraße	hoch	gering	BH / Land
11	Bypass L204 für Lkw in die Schweiz	Zollkreuzung	sehr hoch	mittel	Land / Bund
12	Temporeduktion 40/30	Ortsgebiet, punktuell	mittel bis hoch	gering	BH / Land

„Voraussetzung“ bedeutet: ohne diese Grundlage lassen sich die übrigen Maßnahmen nicht belastbar dimensionieren oder die Gelegenheit ist danach vergangen.

10 Abschluss

ERKENNTNISSE · HANDLUNGSBEDARF · WEITERE SCHRITTE

10.1 Die wichtigsten Erkenntnisse

Die Gefährdung ist dokumentiert, nicht behauptet.

190 polizeilich erfasste Unfälle mit Personenschaden auf 1,3 Kilometern in 13 Jahren, davon 52 mit Fuß- oder Radbeteiligung, drei Verkehrstote — alle drei mit Lkw-Beteiligung.

Die Belastung ist gemessen. 19.907 Kfz im Jahresmittel 2025, Rang 5 von 90 Landesstraßen-Querschnitten, Spitzentag 25.291 Kfz, Spitzenstunde 1.682 Kfz. Die im Vorabzug genannten 12.400 Kfz waren eine zu niedrig abgelesene Näherung und sind ersetzt.

Der Schwerverkehr ist der strukturelle Unterschied.

13,8 Prozent werktags, rund 2.700 Lkw je Werktag, an einer Ortsdurchfahrt außergewöhnlich. Lkw sind an 8,4 Prozent der Unfälle beteiligt, aber an 100 Prozent der tödlichen.

Der Straßenraum passt nicht zur Belastung.

Neun von vierzehn gemessenen Radverkehrsquerschnitten unter dem Zielwert, Gehsteige ab 60 Zentimetern, Mehrzweckstreifen von 1,15 Metern bei einer Belastung, die nach RVS eine bauliche Trennung verlangt.

An Spitzentagen versagt der Knoten sichtbar.

Die Fotodokumentation vom Schulschluss zeigt die Blumenaustraße durch Lkw-Rückstau vollständig blockiert, belegte Mittelabbiegespuren, ausscherende Lkw und überholende Pkw — an einem Vormittag mit hohem Kinderaufkommen.

Die Statistik hat die Orte vorhergesagt.

Blumenaustraße und Lustenauerhof waren bereits 2013–2025 als Häufungsstellen ausgewiesen. Genau dort starben 2026 zwei Radfahrende.

10.2 Handlungsbedarf

Sofort — innerhalb weniger Wochen und ohne nennenswerte Investition: aufgeweitete Radaufstellstreifen

und vorgezogene Haltelinien an den beiden Knoten mit tödlichen Unfällen, Freihalten der Sichtfelder, rote Einfärbung der Konfliktflächen, gezielte Geschwindigkeits- und Rotlichtüberwachung in den nachgewiesenen Spitzenzeiten.

Kurzfristig — innerhalb eines Jahres: konfliktfreie Signalisierung an Lustenauerhof und Blumenaustraße, Ausweitung der Sichtweitenprüfung auf die nicht untersuchten Knoten, V85-Messung, Vorher-/Nachher-Zählung zur Zolldigitalisierung und Sicherung der Flächenreserve.

Mittelfristig — geschützte Kreuzung an der Blumenaustraße, durchgehende und baulich getrennte Radverkehrsführung, sichere Querungsstellen, Verbreiterung der schmalsten Gehsteige.

Auf eine Entlastung durch die S18 oder durch die Zolldigitalisierung kann dabei nicht gewartet werden.

10.3 Anregungen für weitere Schritte

1. **Den Verkehrssicherheitsgipfel mit einer gemeinsamen Datengrundlage beginnen.** Diese Studie legt offen, was aus öffentlich zugänglichen Quellen belegbar ist; der amtliche Unfalldatenexport, die Ganglinien der Zählstelle 90551, eine V85-Messung und die Ausweitung der Sichtweitenprüfung schließen die verbleibenden Lücken.
2. **Eine unabhängige verkehrsplanerische Begutachtung** der beiden Knoten mit tödlichen Unfällen beauftragen — wie von der Gemeinde selbst gefordert.
3. **Die Anrainererhebung auswerten und fortführen,** um das Dunkelfeld der Beinaheunfälle systematisch zu erfassen.
4. **Ein Monitoring vereinbaren:** Nach Umsetzung der Sofortmaßnahmen erneute Auswertung der Unfall- und Zähl Daten nach 12 und 24 Monaten.

5. Die Schulwegsicherheit gesondert prüfen —

Schulwegplan, Querungsstellen, Sichtverhältnisse
aus Kinderhöhe (Kapitel 6.2).

Lebensraum L203 Lustenau — Anrainerstudie zur Verbesserung der Sicherheit für Fußgänger, Radfahrer und Kinder. Vorabzug, Stand August 2026.

Anhang A · Quellen, Methodik und Grenzen

A.1 Methodik

Grundlage der flächigen Auswertung ist der offene Unfallatlas der Statistik Austria: alle polizeilich erfassten Straßenverkehrsunfälle **mit Personenschaden** der Jahre 2013 bis 2025 entlang der L203 Reichsstraße. Über die Kartenschnittstelle (Layer UDM_POINT) wurde für jeden Unfall der volle Merkmalssatz bezogen und positionsbasiert den sieben Bereichen zugeordnet. Die Zuordnung zum Korridor erfolgte über einen AbstandsfILTER von höchstens 30 Metern zur Straßenachse.

Die Verkehrsdaten stammen aus den Kennwerten der Verkehrszählstellen des Landes Vorarlberg (atlas.vorarlberg.at), ausgewertet für die Zählstelle 90551 über 52 Monate von Januar 2022 bis April 2026. Ausgewertet wurden Gesamtquerschnitt und Richtungswerte, getrennt nach Pkw- und Lkw-ähnlichen Fahrzeugen sowie nach den Wochentagsgruppen Mo–So, Di–Do und Sonn-/Feiertag. Die Zuordnung der Zählstelle zum Untersuchungsgebiet wurde geometrisch geprüft: Der Abstand zur ausgewerteten Straßenachse beträgt rund 8 Meter.

Die Querschnittsvermessung erfolgte im August 2026 örtlich an Stellen mit erkennbaren Querschnittsänderungen, Engstellen oder auffälligen Radverkehrsführungen. Sie ist eine Stichprobe, keine durchgehende Vermessung.

A.2 Grenzen des Datensatzes

- Erfasst sind ausschließlich **polizeilich registrierte Unfälle mit Personenschaden**. Sachschäden und Beinaheunfälle fehlen (Dunkelfeld).
- **Der Atlas reicht nur bis 2025**. Die beiden tödlichen Radunfälle des Jahres 2026 sind nicht enthalten. Die amtliche Schwerebilanz unterzeichnet damit die aktuelle Gefährdungslage.
- Die Koordinaten sind aus Datenschutzgründen gerundet; die Bereichszuordnung trägt eine Unschärfe von wenigen Metern.

- Die Merkmale wurden punktwise über die öffentliche GetFeatureInfo-Schnittstelle bezogen (kein amtlicher Bulk-Export; der WFS-Datendienst ist deaktiviert). Die Schnittstelle liefert je Abfrage höchstens zehn Punkte; dicht belegte Knoten wurden durch adaptive Verfeinerung vollständig erfasst.
- Die **Verkehrszählwerte sind Messwerte** der amtlichen Zählstelle, jedoch als DTV-Kennwerte gerundet veröffentlicht. Der Jahreswert 2026 umfasst nur Januar bis April.
- „Lkw-ähnlich“ ist eine Größenklasse nach RVS 02.01.12, kein Emissions- oder Antriebsmerkmal.
- Die **RVS-Schwellenwerte** stammen aus frei zugänglichen Landes-Leitfäden, welche die kostenpflichtigen RVS umsetzen.
- Die Werte sind reproduzierbar, aber **ohne Gewähr**; vor amtlicher Verwendung sind sie mit einem behördlichen Export abzugleichen.

A.3 Quellenverzeichnis

1. **Statistik Austria — Unfallatlas**. Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden, Merkmalsauszug je Unfall (Layer UDM_POINT). statistik.at/atlas/verkehrsunfall. Eigene Auswertung, Stand Juli 2026.
2. **Land Vorarlberg — Verkehrszählstellen**. atlas.vorarlberg.at, DTV-Kennwerte nach RVS 02.01.12, Zählstellen 90551 (L203 Bereich Zollamt) und 90561 (L204 Grenze), Zeitraum Januar 2022 bis April 2026; Grenzübergänge Werktagswerte 2024. Rohdaten dieser Studie beigelegt.
3. **Amt der Vorarlberger Landesregierung — Mobilitätsbericht 2023**. Verkehrsentwicklung und Güterverkehrserhebung, Grenzübergänge.
4. **VOGIS-Geodatendienst des Landes Vorarlberg**. Layer `verkehrsinfo_geschwindigkeit_landesstrasse`, `verkehrsinfo_beschaenkungen`, `verkehrszahlstellen`. Abfrage Juli 2026.

-
5. **Land Vorarlberg / Umweltbundesamt** — Luftmessstation Lustenau Zollamt, NO₂-Jahresmittelwerte.
 6. **Eigene Bestandsdokumentation und Vermessung**, Juli und August 2026: Korridoranalyse km 10,7–12,1, Knoten Blumenaustraße, Quellen-/Rheindorferstraße, Gasthaus Linde, Zollkreuzung; Referenzbeispiel L203/Raiffeisenstraße; Fotodokumentation Schulschlussstag 10.07.2026; Luftbildvergleiche VOGIS 2009–2022.
 7. **ASFINAG-Prognosewerte S18**, Planungsstand Oktober 2023.
 8. **RVS 02.01.12** — Verkehrserhebungen. **RVS 03.02.12** — Fußgängerverkehr. **RVS 03.02.13** — Radverkehr. **RVS 03.03.31** — Querschnitte. **RVS 03.05.12** — Plangleiche Knoten. **RVS 05.04.31** — Lichtsignalanlagen. **RLS-90** — Lärmberechnung.
 9. **VO (EU) 2019/2144** (General Safety Regulation), Abbiege- und Toter-Winkel-Assistent.
 10. **Smart Border Austria** — BMF und Land Vorarlberg, Pressemappe 08.04.2022; ORF Vorarlberg zur Umsetzung.
 11. **Berichterstattung zu den Einzelfällen** — siehe Anhang B, jeder Fall mit Fundstelle.
 12. **Marktgemeinde Lustenau** — Forderungen 2024 und 2026; Verkehrsdatenerfassung im Ortszentrum seit 2021.

Anhang B · Chronik der dokumentierten Fälle

Die folgende Chronik ergänzt die amtliche Statistik um den Unfallhergang und um die Fälle des Jahres 2026, die im offenen Atlas noch nicht enthalten sind. Datums- und Ortsangaben sind aus den Quellen übernommen; die Verletzungsschwere ist je Quelle wiedergegeben und kann von der amtlichen Kategorisierung abweichen.

B.1 Tödliche Unfälle am Korridor

4. Mai 2020 — Reichsstraße km 11,485, Schutzweg Höhe Supermarkt (etwa Rheindorferstraße). Tödlich. Fußgänger (59). Ein Sattel-/Tankzug fuhr Richtung Norden; der Lenker sah den Mann trotz Vollbremsung zu spät. Dieser Fall ist einer der 190 in der amtlichen Statistik und bestätigt den Befund „Schutzweg wird zu spät wahrgenommen“. Quellen: vn.at; ORF Vorarlberg 3047074.

8. Mai 2026, 13:35 — Reichsstraße km 11,22 × Blumenaustraße. Tödlich. Radfahrer. Lkw als Rechtsabbieger in die Blumenaustraße, Radfahrer am Radstreifen geradeaus, seitliche Kollision (Rechtsabbiege- und Toter-Winkel-Konflikt, Typ 1). Liegt nach dem Statistikzeitraum. Quellen: vol.at 10160543; ORF Vorarlberg 3353448.

12. Juni 2026, 13:49 — Reichsstraße × Bahnhofstraße, „Lustenauer Hof“ (Ampel). Tödlich. Radfahrerinnen (64), Lkw-Lenker (48). Der Lkw hielt bei Rot und fuhr bei Grün halblinkt Richtung Bahnhofstraße; die Radfahrerinnen geriet vor das Fahrzeug und wurde frontal erfasst (Linksabbiegekonflikt, Typ 2). Liegt nach dem Statistikzeitraum. Quellen: vol.at 10246997; ORF Vorarlberg 3358311.

B.2 Weitere dokumentierte Fälle mit ungeschützten Verkehrsteilnehmern

16. Juni 2026, 08:45 — Reichsstraße × Blumenaustraße. Handverletzung. E-Biker (50). Lkw bog links in die Blumenaustraße ab und übersah den entgegenkommenden E-Biker; Notbremsung und Sturz. Binnen fünf Wochen der zweite Lkw-Rad-Konflikt an derselben Kreuzung. Quelle: vol.at 10261424.

9. März 2026, 18:30 — Reichsstraße nahe Kreuzung L204 (Nordbereich). Verletzt. Fußgänger (73), Pkw-

Lenker (25). Der Fußgänger querte die Fahrbahn unvermittelt von links, wurde erfasst und auf den Gehsteig geschleudert. Quelle: vol.at 10039457.

3. Juni 2019, 20:28 — L203 Lustenau (Ort unpräzise). Schwer. Mopedfahrerinnen (16), Kollision mit Pkw, schwere Unterschenkelverletzung. Quelle: vol.at 6236323.

B.3 Belege an den nicht untersuchten Knoten

29. April 2023, 21:45 — Reichsstraße × Schillerstraße. Zwei Leichtverletzte. Beim Einbiegen aus der Schillerstraße wurde der bevorrangte Pkw übersehen (Vorrangverletzung, Alkoholisierung). Quelle: ORF Vorarlberg 3205283.

10. März 2018, 16:30 — Reichsstraße Höhe Gasthof Krönele, Abzweig Dammstraße. Fünf Verletzte, davon eine Person schwer. Beim Linksabbiegen in die Dammstraße Kollision mit dem entgegenkommenden Fahrzeug. Quelle: ORF Vorarlberg 2900356.

B.4 Politischer Kontext

25. Juni 2026 — Forderung eines Verkehrssicherheitsgipfels für die L203 durch die Marktgemeinde Lustenau: Kreuzungen sicherer gestalten, bekannte Gefahrenstellen entschärfen, verstärkte Geschwindigkeitskontrollen. Teilnehmer unter anderem Land Vorarlberg, Bezirkshauptmannschaft, Polizei und ausdrücklich unabhängige Verkehrsplaner. Quellen: vol.at 10277876; ORF Vorarlberg 3359926.

2024 — Frühere Sofortmaßnahmen-Forderung: Lkw-Nachfahrverbot, Tempo maximal 40 (punktuell 30) auf Landesstraßen, Dosierungskonzept, sichere Querungen sowie eine Passerelle über die L203. Quelle: lustenau.at.

2. Juli 2026 – Bekräftigung der Forderungen durch die Lustenauer Koalitionspartner: sicherere Kreuzungen, Überprüfung der Ampelphasen, Verbesserungen für den Rad- und Fußverkehr, verstärkte Geschwindigkeitskontrollen sowie Tempoanpassungen an sensi-

blen Stellen, etwa vor Schulen und Kindergärten.
Quelle: meinbezirk.at.

3. August 2026 – Start der digitalen Zollabfertigung in Lustenau, Regelbetrieb ab 1. Dezember 2026 (Kapitel 7).