

Sehr geehrte Damen und Herren!

Aktuell gibt es ja eine Novellierung der StVO, die gerade in Begutachtung ist.

Betreffend der Verkehrsgestaltung in Gemeinden gibt es zwei Lösungswege, die für Gemeinden Verbesserungen bringen können:

1. Begegnungszonen: Tempo 20, flächiges Queren, etc., vorwiegend in stärker frequentierten Siedlungsbereichen eingesetzt
2. Mischverkehrszonen (Berner Modell, Shared Space): Tempo 30, flächiges Queren, etc.; vorwiegend in stärker frequentierten Abschnitten von Durchzugsstraßen im Ortszentrumsbereichen eingesetzt

Im nunmehr vorliegenden Entwurf der StVO ist das Modell „Begegnungszone“ erfreulicherweise enthalten (allerdings im Vergleich zur Schweiz ohne Fußgängervorrang.)

Hingegen gibt es für stärker befahrenen Durchzugsstraßen auch im vorliegenden Entwurf keine Berücksichtigung im Entwurf der StVO. Saalfelden ist mit der B 164 durch den Ortskern direkt betroffen. **„Wir halten aber gerade Erleichterungen zur Geschwindigkeitsreduktion und Abbau der Trennwirkung bei dieser Durchzugsstraße (Landesstraße) im Ortskernbereich für ein sehr wesentliches Element.** Die wirtschaftliche Belebung des Ortszentrums und die Verbesserung der Wohnqualität ist in hohem Ausmaß davon abhängig, die negativen Auswirkungen des durchgehenden Verkehrs zu reduzieren. Das hat auch eine Stabilisierung der Immobilienwerte entlang dieser Achsen zur Folge, somit ergeben sich deutlich positive ökonomische Effekte.

Aus unserer Sicht sollte daher die StVO entsprechend ergänzt werden:

Eine Änderung zum Begutachtungsentwurf der StVO: „Rechtliche Voraussetzung für Tempo 30 auf Landesstraßen in Siedlungskernzonen“, zu schaffen

In vielen Gemeinden (auch in Saalfelden) führt eine stark befahrene Hauptachse (B 164) durch das Ortszentrum. Durch das im Regelfall verordnete Tempolimit von 50 km/h weist die Straße eine starke Trennwirkung auf.

Schwächere Verkehrsteilnehmer können oft nur mit Lichtsignalampeln und Schutzwegen über die Straße geführt werden, was wiederum zu Stopp-and-Go-Verkehr auf der Durchzugsstraße führt.

Die Aufenthaltsqualität im Ortszentrum wird durch diese Situation (Verkehrslärm) stark beeinträchtigt.

"Erfahrungen aus der Schweiz („Berner Modell“) zeigen, dass in Ortzentren mit hoher Fußgängerfrequenz eine Temporeduktion auf 30 km/h - kombiniert mit einer entsprechendem Straßenraumgestaltung und der Möglichkeit zum „flächigen Queren“ (keine Schutzstreifen und Ampeln) - zu einer deutlichen Reduktion der Trennwirkung führt. Auch Unfallzahlen und Verkehrslärm werden deutlich reduziert, die Durchfahrtszeit für den motorisierten Verkehr trotzdem im Mittel nicht erhöht sondern sogar gesenkt.)"

Auf Basis der Rechtslage in der Österreichischen Straßenverkehrsordnung aber ist derzeit keine Herabsetzung der Geschwindigkeit auf Hauptachsen in sogenannten „Siedlungskernen“ möglich bzw.

nur unter sehr speziellen Bedingungen machbar. (sehr unübersichtliche und sehr enge Kurven,...).

Es ist daher aus Sicht der Stadtgemeinde Saalfelden eine Ergänzung erforderlich:

Möglichkeit zur Schaffung von Tempo 30- Zonen auf Hauptachsen, ergänzt durch entsprechende Gestaltung des Straßenraums. Dies könnte durch eine Ergänzung unmittelbar nach dem neu eingeführten §76 c „Begegnungszone“ in Form eines §76 d „Mischverkehrszone“ erfolgen.

mfG

ROLAND	RENDL	
Abt. 1.11	Verkehrswesen	
Stadtgemeinde	Saalfelden	
Rathausplatz 1, 5760	Saalfelden	
Tel: 06582/797-55, Fax 06582/797-50		
Internet:	www.saalfelden.at	
E-Mail: verkehr@saalfelden.at		