

Initiative Welterbe

GRUNDSATZPAPIER MOBILITÄT UND VERKEHR

Ergebnispapier nach der Diskussion am 27.07.2006 in Purbach

AUSGANGSLAGE, STÄRKEN UND PROBLEME

Die Region ist von außen gut erreichbar und besitzt hat ein gut ausgebautes Straßen- und Radwegenetz. Damit ist die Voraussetzung für eine positive Entwicklung der Region gegeben.

Mängel bestehen beim Angebot im öffentlichen Verkehr. Dies gilt für die Erreichbarkeit der Region aus den benachbarten Ländern (SK, H) aber auch für die innerregionale Mobilität.

Aus verkehrlicher und ökologischer Sicht problematisch ist die Verkehrsentwicklung auf der B50. Es besteht die Gefahr, dass sich diese Route zu einer „Transitroute“ für Güter- und Pkw-Verkehr entwickelt. Das kürzlich verordnete Lkw-Fahrverbot im Durchgangsverkehr hat die Situation deutlich verbessert. Der Bau der projektierten Schnellstraße S31 würde die Problematik allerdings wieder deutlich verschärfen.

ALLGEMEINE ENTWICKLUNGSTENDENZEN

Hochrangige Straßenverbindungen haben definitionsgemäß eine großräumige Verbindungsfunktion. Zahlreiche Beispiele belegen, dass die Zunahmen des Kfz-Verkehrs auf derartigen Routen deutlich über jenen des übrigen Straßennetzes liegen.¹

Generell muss festgehalten werden, dass die Zeitspanne der kontinuierlichen und „naturgesetzlichen“ Zunahmen des Kfz-Verkehrs ihrem Ende entgegengeht, so dass bei einer verantwortungsvollen Verkehrsplanung eine unkontrollierte Entwicklung vermieden werden kann. Eine überdimensionierter Ausbau der B50 (S31) würde überregionalen Verkehr in hohem Maße anziehen und muss in einer sensiblen Region vermieden werden.

¹ Aktuelle Zahlen unter: <http://www.vignette.at/index.php?idtopic=20>; Weitere Quellen: Kuratorium für Verkehrssicherheit: Unfallstatistik 2004, Wien 2005; Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten: Automatische Straßenverkehrszählung, Jahresauswertungen (bis 1998).

GRUNDSÄTZE DER VERKEHRSPOLITIK UND MOBILITÄTSPLANUNG

Eine nachhaltige Mobilitätsplanung muss von folgenden Grundsätzen ausgehen

1. LEERE KILOMETER VERMEIDEN (Reduktion des Zwanges zu Mobilität durch vorausschauende Raumordnung, Stärkung der „Nähe“)
2. MEHR WEGE UNMOTORISIERT UND MIT ÖFFENTLICHEM VERKEHR ZURÜCKLEGEN (Attraktivierung der Infrastruktur und Angebote, Information und Vorbildwirkung, Bewusstseinsbildung)
3. STRASSENVERKEHR SCHONEND ABWICKELN (Minimierung der Störwirkungen, Erhöhung der Aufenthalts- und Wohnqualität)

WICHTIGE KONKRETE MASSNAHMENANSÄTZE

1. Weitere **Attraktivierung des Öffentlichen Verkehrs**
Ausbau des regionalen öffentlichen Verkehrs mit Attraktivierung des Schienenverkehrs (Beschleunigung und Elektrifizierung, Schleifen Müllendorf und Ebenfurth) unter besonderer Berücksichtigung des grenzüberschreitenden und touristischen Verkehrs;
Aufbau innovativer innerkommunaler Angebote (Gemeindebusse, Stadtbusse, bedarfsorientierte Angebote);
Aufbau eines professionellen und breiten Informationssystems für Bürger und Gäste (Mobilitätszentrale, Gemeinde-ÖV-Verantwortliche).
2. **Förderung Radfahren und des Gehens**
Hier kommt der Bewusstseinsbildung entscheidende Bedeutung bei (Beispiele wie „Verkehrsparen“ in NÖ zeigen, dass mit geringem Aufwand bei professioneller Umsetzung viel erreichbar ist.²
3. Die Frage von **Ortsumfahrungen**
Ortsumfahrungen werden vielfach als „Allheilmittel“ gesehen. Untersuchungen belegen, dass bezüglich Umweltwirkungen oft ein negativer Saldo erreicht wird. Die Zahl der lärmmäßig entlasteten Bewohner an Ortsdurchfahrten ist manchmal deutlich geringer als die Zahl der Neubelasteten (am Ortsrand).³
Vermieden sollte unbedingt ein Ausbau mit Schnellstraßen-Charakter. Dies würde zu einer schwer kontrollierbaren Zunahme des überregionalen Pkw- und Lkw-Verkehrs führen. Ein Lkw-Fahrverbot auf einer Schnellstraße ist undenkbar, und eine Mautpflicht würde zu einem Ausweichen eines beträchtlichen Anteils auf die bestehenden Ortsdurchfahrten führen.

² Vergleiche dazu: <http://www.vspar.at/>. In der Verkehrspargemeinde Langenlois konnte durch bewusstseinsbildende Maßnahmen der Anteil der Radfahrer am Gesamtverkehr von 3 auf 14% (!) gesteigert werden, während der Anteil der Pkw-Selbstfahrer deutlich sank.

³ Vergleiche dazu: E. Heinrichs, R. Schneewolf, A. Stein: Ortsumfahrungen für Kleinstädte? - verkehrstechnische Betrachtungen; und: H. Sträß: Städtebauliche Bewertung von Ortsdurchfahrten. Beide in: Handbuch der Kommunalen Verkehrsplanung, D.

4. **Innovative** Gestaltung der **Ortsdurchfahrten**

Die Ortsdurchfahrten der B50 wurden bereits „rückgebaut“ und die Verträglichkeit ist damit erhöht. Es verbleiben jedoch eine Reihe von Mängeln:

- Die Lärmbelastung ist immer noch beträchtlich
- Die Verkehrssicherheit insbesondere von Radfahrern und Fußgängern weist Mängel auf
- Die B50 stellt eine Barriere dar, die Querbarkeit ist zu bestimmten Zeiten nicht mehr in ausreichendem Maße gegeben
- Die Wohn- und Aufenthaltsqualität an der Straße ist stark eingeschränkt und dem Image einer Tourismusregion abträglich.

Eine Neugestaltung von Ortsdurchfahrten zur Sicherstellung eines geschwindigkeitsangepassten und kontinuierlichen Verkehrsflusses, der Erhöhung der Verkehrssicherheit, der Verringerung der Barrierewirkung und Attraktivierung der Wohn- und Aufenthaltsqualität ist zweckmäßig. Diese sollte unter folgenden Aspekten erfolgen:

- (künstlerische, unverwechselbarer) Neugestaltung des Straßenraumes
- Minimierung der Barrierewirkung (durchgehende Fahrbahnteiler)
- Geschwindigkeitsdämpfung (vor allem durch optische Gestaltung)
- Sanierung konkreter Problemstellen und „Kleinigkeiten“ (Kanaldeckel, Unebenheiten) auf der Basis einer detaillierten Analyse des Bestandes
- Konzept zur Umorientierung in den Gebäuden

Denkbar wäre es, im Sinne einer unverwechselbaren Welterberegion innovative Wege zu gehen, und gängige Standards im Straßenbau (pilothaft und eventuell versuchsweise) zu modifizieren.⁴

5. B50-begleitenden **Wege** für den **Langsamverkehr (außerorts)**

Ergänzend zu neu gestalteten Ortsdurchfahrten sollten fehlende Teilstücke bei Begleitwegen für den Langsamverkehr realisiert werden. Ziel ist ein insgesamt kontinuierlicher und verkehrssicherer Geschwindigkeitsverlauf außerorts (80 km/h) und innerorts (40 km/h).

⁴ Zu empfehlen wäre auf jeden Fall bei der Attraktivierung der Ortsdurchfahrten neue Wege zu beschreiten. Vergleiche dazu die Empfehlungen und Entwurfsbeispiele in den „Empfehlungen für die Anlage von Hauptverkehrsstraßen“ (EAHV 1993/1998) aus Deutschland.

6. Verkehrstelematik

Die Überwachung von Fahrgeschwindigkeit und selektiven Fahrverboten kann mit moderner Technologie einfach, effizient und abhängig von der Verkehrssituation erfolgen. Denkbar wären eine kontinuierliche Kontrolle des Lkw-Fahrverbotes und der Geschwindigkeiten in den Ortsgebieten (Section Control), sowie eine flexible Festlegung des Geschwindigkeitsniveaus in Abhängigkeit von Verkehrssituation und Umweltbelastung. An der A2 in Gleisdorf befindet sich eine „Multifunktionale Lärmschutzanlage“ als Pilotprojekt der ASFINAG. Diese setzt abhängig von der Lärmbelastung der Umgebung die zulässige Geschwindigkeit Kfz-Verkehr auf der Autobahn (getrennt für Pkw und Lkw) so, dass Lärmgrenzwerte nicht überschritten werden.⁵

Dipl.-Ing. Helmut Koch
02.08.2006

Trafico Verkehrsplanung
Kirchengasse 3
A-4810 Gmunden
Tel: +43 7612 70911
Fax: +43 7612 70911 4
Mail: gmunden@trafico.at
www.trafico.at

⁵ Vergleiche dazu auch: ASFINAG, Verkehrstechnische Grundsätze zur Planung von Verkehrstelematikanlagen. Allgemeine Richtlinie, Wien 2006.