



## ÖFFENTLICHE KUNDMACHUNG

### Verordnung

Der Gemeinderat der Stadtgemeinde Wörgl hat in seiner Sitzung am 30.09.2021 unter Tagesordnungspunkt 4.10. im Interesse der Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs, insbesondere des Fußgängerverkehrs, gemäß § 94d Z 8 iVm § 43 Abs. 1 und § 76a der Straßenverkehrsordnung 1960, BGBl. Nr. 159, zuletzt geändert durch das Gesetz BGBl. Nr. 161/2020, für das Gemeindegebiet von Wörgl nachstehende Straßenabschnitte dauernd zur Fußgängerzone erklärt:

#### § 1 Fußgängerzone – Verlauf

Der nördliche Teil der Bahnhofstraße – beginnend von der Fritz-Atzl-Straße bis zum Angatherweg – wird zur Fußgängerzone erklärt. Der genaue Verlauf der Fußgängerzone ergibt sich aus dem beiliegenden Lageplan, welcher einen integrierenden Bestandteil dieser Verordnung darstellt.

Das verkehrstechnische Gutachten der Hirschhuber & Einsiedler OG vom 16.10.2020, der Übersichtsplan der Verkehrszeichen samt Koordinatenverzeichnis vom 13.09.2021 sowie die Liste der Verkehrszeichen des DI Klaus Schlosser vom 31.08.2021 bilden einen weiteren integrierenden Bestandteil dieser Verordnung.

#### § 2 Ausnahmen

Gemäß § 76a Abs. 2 und Abs. 2a StVO 1960 werden nachstehende Ausnahmen zum Fahrverbot in der Fußgängerzone verordnet:

- a. Ladetätigkeiten in der Zeit von 06.00 bis 10.30 Uhr
- b. Fahrradverkehr im „Schritttempo“
- c. Inhaber eines Ausweises nach § 29b Abs. 1 StVO 1960 oder Lenker von Fahrzeugen in der Zeit, in der sie einen Inhaber eines Ausweises nach § 29b Abs. 1 StVO 1960 befördern, dürfen die Fußgängerzone dauernd befahren

### § 3 Inkrafttreten

Die Kundmachung dieser Verordnung erfolgt gemäß § 44 Abs. 1 StVO 1960 durch Anbringung der Vorschriftszeichen nach § 53 Z 9a StVO 1960 „Fußgängerzone“ und § 53 Z 9b StVO 1960 „Ende der Fußgängerzone“ an folgenden Stellen:

- Beginn nach Abzweigung zur Fritz-Atzl-Straße
- Ca. 40 Meter nach Beginn bei Abzweigung in Peter-Anich-Straße
- Weitere ca. 60 Meter danach bei Abzweigung in Giselastraße
- Ende Kreuzung Bahnhofstraße mit Angatherweg

Diese Verordnung tritt mit dem Zeitpunkt der Anbringung der angeführten Straßenverkehrszeichen in Kraft.

Für den Gemeinderat:



---

Die Bürgermeisterin  
Hedi Wechner

Angeschlagen am: 06.10.2021

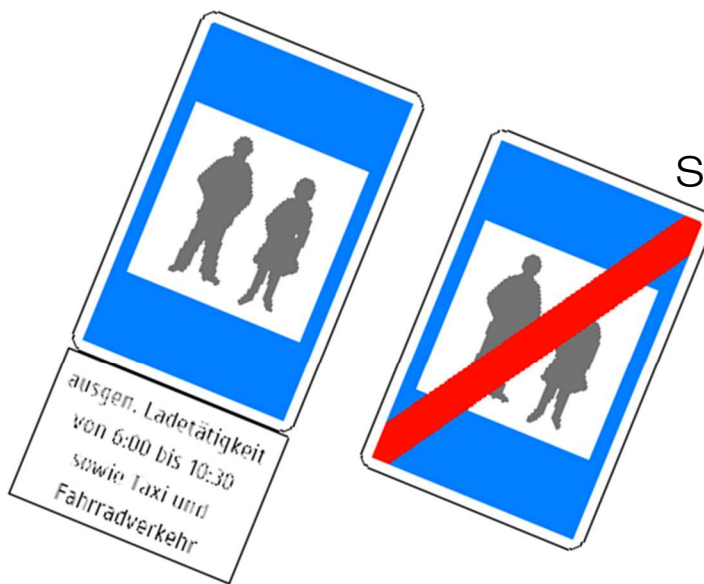
Abgenommen am: 21.10.2021



stadtgemeinde **WÖRGL**

## Verordnung einer Fußgängerzone in der Bahnhofstraße

Verkehrstechnische Begutachtung



Auftraggeber:

Stadtgemeinde Wörgl  
Bahnhofstraße 15  
6300 Wörgl

Hall i.T., 16.10.2020



Ingenieurbüro für Verkehrswesen  
Hirschhuber und Einsiedler OG

A-6060 Hall i. T.  
Erlersstraße 3

Tel. 05223 204545

[j.einsiedler@he-ing.at](mailto:j.einsiedler@he-ing.at)  
[h.hirschhuber@he-ing.at](mailto:h.hirschhuber@he-ing.at)

## Inhalt

1	Allgemeines .....	3
1.1	Auftrag und Zielsetzung.....	3
1.2	Verwendete Unterlagen .....	4
1.3	Zeitlicher Ablauf .....	4
2	Definition und rechtliche Grundlagen .....	4
2.1	Bestimmungen zur Fußgängerzone in der Straßenverkehrsordnung .....	5
2.2	Zuständigkeit für die Verordnung der Verkehrsregelungen.....	6
3	Befund .....	7
3.1	Bestehende Verkehrsregelung .....	7
3.2	Lage im Verkehrsraum und vorhandenen Verkehrsführung.....	7
3.3	Vorhandene Zufahrten zu privaten Liegenschaften.....	9
3.4	Verkehrsstärken und Zusammensetzung .....	9
3.4.1	Auszug aus der Stellungnahme „Stadtplatz Wörgl“, Büro DI Dr. Köll .....	9
3.4.2	Eigene automatische Verkehrsdatenerfassung .....	11
3.4.3	Aufkommen an Fußverkehr .....	13
4	Verkehrstechnische Beurteilung.....	17
4.1	Fachliche Beurteilungsgrundlagen .....	17
4.2	Verkehrstechnische Beurteilung der Führung des Fußverkehrs.....	17
4.3	Verkehrstechnische Beurteilung der Verkehrsverlagerung.....	17
4.3.1	Grobbeurteilung der Leistungsfähigkeit Peter-Mitterhoferweg / Augasse.....	19
4.4	Verkehrsführung der einmündenden Querstraßen.....	21
4.5	Verkehrstechnische Beurteilung der Führung des Radverkehrs .....	21
4.6	Verkehrstechnische Beurteilung der Zufahrt zu privaten Stellplätzen.....	22
4.7	Durchführung der Ladetätigkeit .....	22
4.8	Ausnahmeregelung für Taxis .....	22
4.9	Entfall von Stellplätzen des ruhenden Verkehrs und Entfall eines Behindertenparkplatzes? 22	
4.10	Wie erfolgt die Führung des Linienbusverkehrs? .....	23
5	Zusammenfassende Beurteilung .....	23
Anhang:.....		24
Lageplan M=1:1.000 – Errichtung einer Fußgängerzone am nördlichen Abschnitt der Bahnhofstraße, Datum 06.08.2020 .....		24
6	Literaturverzeichnis .....	24

# Stadtgemeinde Wörgl

## Verordnung einer Fußgängerzone in der Bahnhofstraße

### Verkehrstechnische Begutachtung

## 1 Allgemeines

### 1.1 Auftrag und Zielsetzung

Das Ingenieurbüro Hirschhuber und Einsiedler OG, Elerstraße 3 in 6060 Hall in Tirol, wurde anlässlich der Gemeinderatssitzung vom 12.11.2019 von der Stadtgemeinde Wörgl, mit der Ausarbeitung eines verkehrstechnischen Gutachtens zur geplanten Fußgängerzone am nördlichen Teil der Bahnhofstraße, beauftragt.

Im Besonderen handelt es sich dabei um den Abschnitt der Bahnhofstraße von der Fritz-Atzl-Straße bis zum Angatherweg.

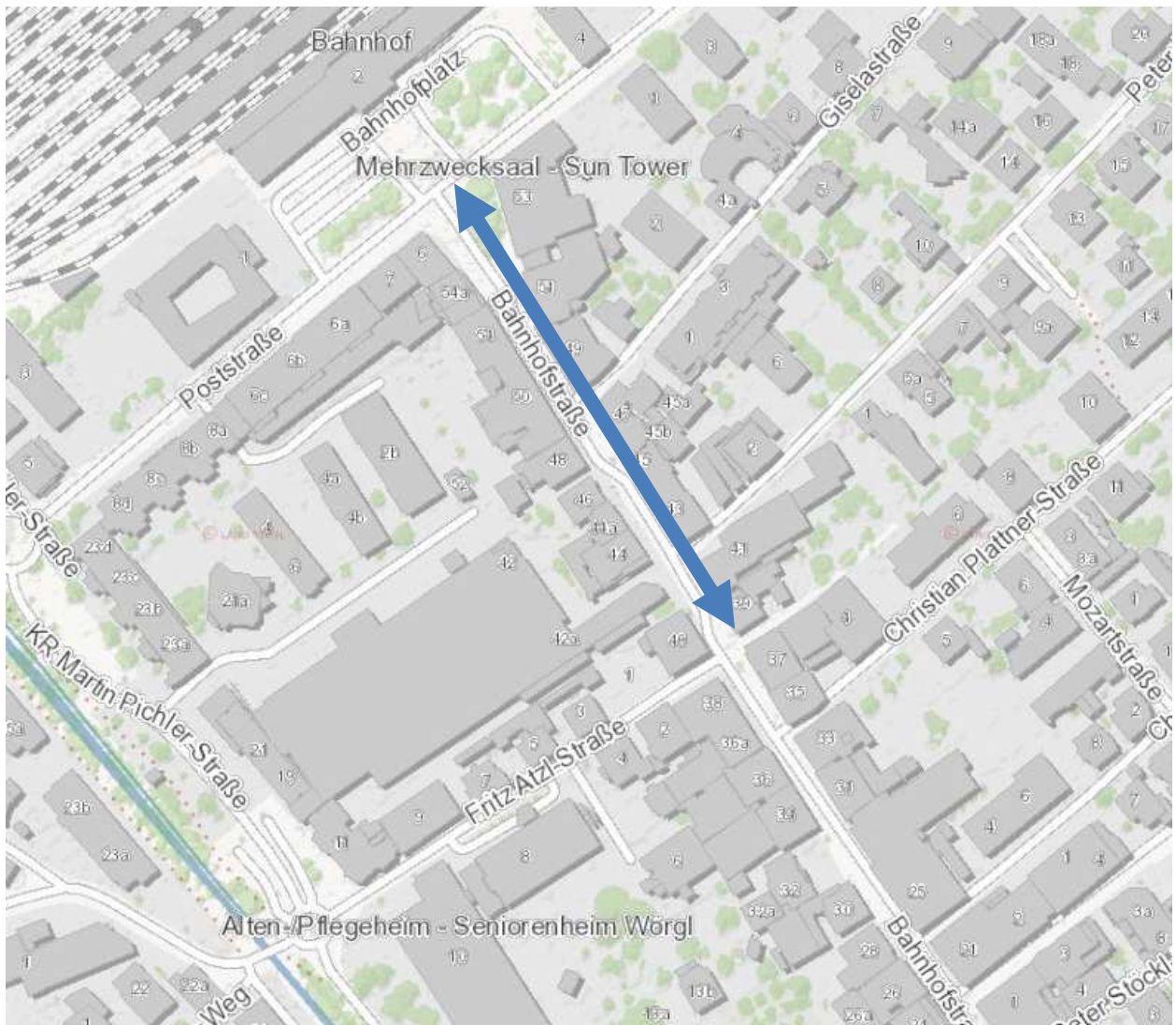


Abb. 1: Ausdehnung der geplanten Fußgängerzone; Quelle: tirismaps

## 1.2 Verwendete Unterlagen

Für die Ausarbeitung der vorliegenden verkehrstechnischen Begutachtung wurden folgende Unterlagen bzw. Richtlinien verwendet:

- Österreichische Straßenverkehrsordnung (StVO) in der letztgültigen Fassung
- (RVS 2.02.32 Richtlinie allgemeines Sachverständigenwesen, Anwendungsgrundlagen für den verkehrstechn. SV, 2004)
- (RVS 3.02.12 - Richtlinie für den nicht motorisierten Verkehr, Fußgängerverkehr, 2015)
- (RVS 3.02.13 - Richtlinie für den nicht motorisierten Verkehr, Radverkehr, 2014)
- Digitale Fotos angefertigt bei den oben beschriebenen Ortsaugenscheinen
- Digitales Informationssystem der Tiroler Landesregierung (tiris)
- (Öffnung von Fußgängerzonen für den Radverkehr - Planungsleitfaden, 2018)
- Stellungnahme „Stadtplatz Wörgl“, Büro DI Dr. Helmut Köll, Feber 2013; Abschätzung der verkehrlichen Auswirkungen einer Sperre der Bahnhofstraße zwischen der Fritz-Atzl-Straße und der Peter-Anich-Straße und umgekehrter Einbahnrichtung in der nördlichen Bahnhofstraße.
- Verkehrsdatenerfassung Bahnhofstraße und Fritz-Atzl-Straße Mai/Juni 2020, eigene Messungen

## 1.3 Zeitlicher Ablauf

Die Ausarbeitung des vorliegenden verkehrstechnischen Gutachtens erfolgt in folgenden Schritten:

- Besprechung der Aufgabenstellung im Rahmen der Angebotslegung im Oktober 2019
- Auftaktbesprechung im Stadtbauamt am 22.1.2020, Teilnehmer (o.T.): Hermann Etzelsdorfer, Dietmar Gluderer, Helmut Hirschhuber
- Erhebung des Befundes im Rahmen eines Ortsaugenscheines einschließlich Anfertigung der Fotodokumentation am 22.1.2020.
- Erfassung des Fußverkehrs mittels Videodetektion an zwei Beobachtungspunkt am Donnerstag 23.1. und Freitag 24.1.2020 jeweils in der Morgen-, Mittags- und Abendspitze des Verkehrsaufkommens
- Durchführung einer Verkehrsdatenerfassung vom 27.5.-1.6.2020 zur Abschätzung der Verkehrsverlagerung
- Bearbeitung der Begutachtung in den Monaten März bis Juni 2020
- Rückmeldung vom Stadtbaumeister am 1.7.2020 mit der Frage, ob die Einbahnrichtung der Bahnhofstraße zwischen der Fritz-Atzl-Straße und der Speckbacherstraße gedreht werden kann, um den Verkehr in Richtung Bahnhof verbessert über die KR-Martin-Pichler-Straße zu leiten.
- Ortsaugenschein am 6.8.2020 (Helmut Hirschhuber) zur Beurteilung der Umdrehung der Einbahnrichtung der Bahnhofstraße

## 2 Definition und rechtliche Grundlagen

Fußgängerzonen fallen in den Bereich des ruhenden Verkehrs. FußgängerInnen ist die Nutzung der gesamten Straßenfläche erlaubt. Der Fahrzeugverkehr ist bis auf einige Ausnahmen ausgeschlossen.

Die Behörde kann durch Verordnung „Straßenstellen oder Gebiete dauernd oder zeitweilig dem Fußgängerverkehr vorbehalten, wenn es die Sicherheit, Leichtigkeit oder Flüssigkeit des Verkehrs, insbesondere des Fußgängerverkehrs, die Entflechtung des Verkehrs oder die Lage, Widmung oder Beschaffenheit eines Gebäudes oder Gebietes erfordert“. FußgängerInnen sind jedoch bei Benützung der Fahrbahn angehalten, den erlaubten Fahrzeugverkehr nicht mutwillig zu behindern. In Fußgängerzonen ist somit grundsätzlich jeglicher Fahrzeugverkehr verboten, mit folgenden Ausnahmen:

- Fahrzeuge des Straßendienstes und der Müllabfuhr, Schienenfahrzeuge, Omnibusse des Kraftfahrlinienverkehrs

- Durchführung einer unaufschiebbaren Reparatur eines unvorhersehbar aufgetretenen Gebrechens an einem Fahrzeug
- Polizei und Feuerwehr in Ausübung des Dienstes

Weiters können Verkehrsteilnehmer mit einer Zusatztafel unter dem Fußgängerzonenzeichen ausgenommen werden. Dazu gehören Fahrzeuge zur Ladetätigkeit, Fahrräder, Taxis, Mietwagen, Gästewagen, Fiaker sowie HandelsvertreterInnen.

## 2.1 Bestimmungen zur Fußgängerzone in der Straßenverkehrsordnung

*§ 76a Abs. 1:*

(1) Die Behörde kann, wenn es die Sicherheit, Leichtigkeit oder Flüssigkeit des Verkehrs, insbesondere des Fußgängerverkehrs, die Entflechtung des Verkehrs oder die Lage, Widmung oder Beschaffenheit eines Gebäudes oder Gebietes erfordert, durch Verordnung Straßenstellen oder Gebiete dauernd oder zeitweilig dem Fußgängerverkehr vorbehalten (Fußgängerzone). In einer solchen Fußgängerzone ist jeglicher Fahrzeugverkehr verboten, sofern sich aus den folgenden Bestimmungen nichts anderes ergibt; das Schieben eines Fahrrades ist erlaubt. Die Bestimmungen des [§ 45](#) über Ausnahmen in Einzelfällen bleiben unberührt.

(2) Sind in einer Fußgängerzone Ladetätigkeiten erforderlich, so hat die Behörde in der Verordnung nach Abs. 1 nach Maßgabe der Erfordernisse die Zeiträume zu bestimmen, innerhalb deren eine Ladetätigkeit vorgenommen werden darf. Ferner kann die Behörde in der Verordnung nach Abs. 1 nach Maßgabe der Erfordernisse und unter Bedachtnahme auf die örtlichen Gegebenheiten bestimmen, dass mit

1. Kraftfahrzeugen des Taxi- und Mietwagen-Gewerbes und Fiakern jeweils zum Zubringen oder Abholen von Fahrgästen,
2. Kraftfahrzeugen des Gästewagen-Gewerbes zum Zubringen oder Abholen von Fahrgästen von Beherbergungsbetrieben,
3. Fahrrädern und
4. Kraftfahrzeugen mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht bis zu 3 500 kg, die zur Ausübung der Tätigkeit als Handelsvertreter dienen und die mit einer Tafel mit der Aufschrift „Bundesgremium der Handelsvertreter, Kommissionäre und Vermittler“ und mit dem Amtssiegel des Landesgremiums, dem der Handelsvertreter angehört, gekennzeichnet sind,

die Fußgängerzone dauernd oder zu bestimmten Zeiten befahren werden darf.

(2a) Die Behörde kann weiters in der Verordnung nach Abs. 1 nach Maßgabe der Erfordernisse (wie insbesondere der Erreichbarkeit von Ärztezentren, Ambulatorien, Sozialversicherungseinrichtungen und dgl.) und unter Bedachtnahme auf die örtlichen Gegebenheiten auch bestimmen, dass Inhaber eines Ausweises gemäß [§ 29b Abs. 1](#) oder Lenker von Fahrzeugen in der Zeit, in der sie einen Inhaber eines Ausweises gemäß [§ 29b Abs. 1](#) befördern, die Fußgängerzone dauernd oder zu bestimmten Zeiten befahren dürfen. Hat die Behörde in der Verordnung nach Abs. 1 Zeiträume bestimmt, innerhalb derer eine Ladetätigkeit vorgenommen werden darf, dürfen Inhaber eines Ausweises gemäß [§ 29b Abs. 1](#) oder Lenker von Fahrzeugen in der Zeit, in der sie einen Inhaber eines Ausweises gemäß [§ 29b Abs. 1](#) befördern, zu diesen Zeiten jedenfalls die Fußgängerzone befahren.

(5) Unbeschadet der Bestimmung des Abs. 2 dürfen Fußgängerzonen

- a) mit Fahrzeugen des Straßendienstes und der Müllabfuhr sowie gegebenenfalls mit Schienenfahrzeugen und Omnibussen des Kraftfahrlinienverkehrs,
- b) mit den zur Durchführung einer unaufschiebbaren Reparatur eines unvorhersehbar aufgetretenen Gebrechens notwendigen Fahrzeugen,
- c) mit Fahrzeugen des öffentlichen Sicherheitsdienstes und der Feuerwehr in Ausübung des Dienstes und
- d) mit Krankentransportfahrzeugen, sofern der Ausgangs- oder Endpunkt des Krankentransports in der Fußgängerzone liegt,

befahren werden.

(6) Die Lenker von Fahrzeugen dürfen in eine Fußgängerzone nur an den hierfür vorgesehenen Stellen einfahren. Sie haben von ortsgebundenen Gegenständen oder Einrichtungen (wie Häusern, Brunnen, Laternen, Bänken, Bäumen u. dgl.) einen der Verkehrssicherheit entsprechenden seitlichen Abstand einzuhalten und dürfen nur mit Schrittgeschwindigkeit fahren. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit für Schienenfahrzeuge ist nach den eisenbahnrechtlichen Vorschriften festzusetzen.

(7) Fußgänger dürfen in Fußgängerzonen auch die Fahrbahn benützen. Sie dürfen dabei aber den erlaubten Fahrzeugverkehr nicht mutwillig behindern.

#### *§ 45 StVO 1960 Ausnahmen in Einzelfällen*

(2) In anderen als in Abs. 1 bezeichneten Fällen kann die Behörde Ausnahmen von Geboten oder Verboten, die für die Benützung der Straßen gelten, auf Antrag bewilligen, wenn ein erhebliches persönliches (wie zB auch wegen einer schweren Körperbehinderung) oder wirtschaftliches Interesse des Antragstellers eine solche Ausnahme erfordert, oder wenn sich die ihm gesetzlich oder sonst obliegenden Aufgaben anders nicht oder nur mit besonderen Erschwernissen durchführen ließen und weder eine wesentliche Beeinträchtigung von Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs, noch wesentliche schädliche Einwirkungen auf die Bevölkerung oder die Umwelt durch Lärm, Geruch oder Schadstoffe zu erwarten sind.

(2b) Eine Bewilligung nach Abs. 2 kann auch für alle Straßenbenützungen des Antragstellers von der annähernd gleichen Art für die Dauer von höchstens zwei Jahren, nach Abs. 2a für die Dauer von höchstens sechs Monaten, erteilt werden, wenn für die Dauer dieser Befristung eine erhebliche Änderung der Verkehrsverhältnisse nicht zu erwarten ist.

(3) Eine Bewilligung (Abs. 1, 2, 2a, 4 oder 4a) ist, wenn es die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs oder der Schutz der Bevölkerung und der Umwelt erfordert, bedingt, befristet, mit Auflagen oder unter Vorschreibung der Benützung eines bestimmten Straßenzuges zu erteilen.

## **2.2 Zuständigkeit für die Verordnung der Verkehrsregelungen**

Nach den Bestimmungen des § 94 Abs. d StVO sind die Gemeinden für die Verordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Gemeindestraßen nach § 20 und § 43 StVO bzw. Verkehrsregelungen nach § 76 StVO zuständig.

Somit soll das vorliegende verkehrstechnische Gutachten der Stadtgemeinde Wörgl als Grundlage für die Verordnung einer Fußgängerzonen-Regelung dienen.



### 3 Befund

#### 3.1 Bestehende Verkehrsregelung

Der gegenständliche Straßenabschnitt der Bahnhofstraße befindet sich im Ortsgebiet von Wörgl, die zulässige Höchstgeschwindigkeit ist derzeit mit 30km/h beschränkt, die Bahnhofstraße ist als Einbahnstraße der Fahrtrichtung Norden verordnet.

#### 3.2 Lage im Verkehrsraum und vorhandenen Verkehrsführung

Die Bahnhofstraße stellt eine innerörtliche Hauptverbindung von der Josef-Speckbacher-Straße (diese ist eine Einbahnstraße in Richtung B171) zum Bahnhof dar. Die Bahnhofstraße wird als Einbahnstraße in Richtung Norden geführt. Am nördlichen Ende der Bahnhofstraße, am Bahnhofplatz beginnt der Angather-Weg, dieser stellt in Richtung Nordosten eine Hauptverkehrsverbindung dar, in Richtung Südwesten beginnt die Poststraße, welche eine Hauptverbindung in Richtung Kommerzialrat-Martin-Pichler-Straße darstellt. Im Regelbetrieb befahren Linienbusse den nördlichen Abschnitt in Richtung der Einbahnstraße zum Bahnhof Wörgl.

Vor dem Beginn der geplanten Fußgängerzone (FuZo) zweigt die Fritz-Atzl-Straße nach Südwesten ab, ca. 40m nach dem Beginn der FuZo die Peter-Anich-Straße und weitere ca. 60m danach die Giselastraße in Richtung Nordosten.



Abb. 2: Beginn der geplanten Fußgängerzone, links die Abzweigung in die Fritz-Atzl-Straße

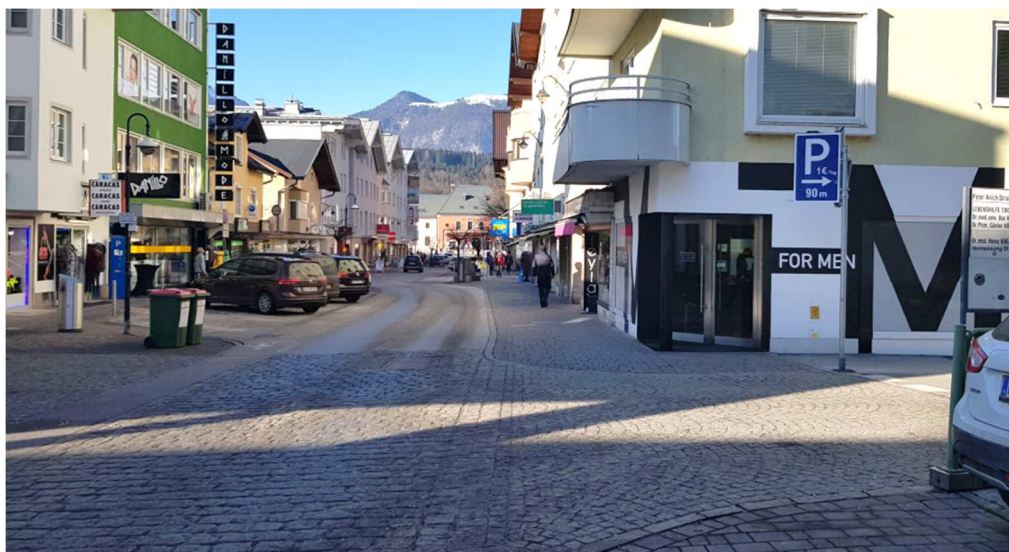


Abb. 3: Abzweigung der Peter-Anich-Straße nach rechts



Abb. 4: Zufahrt zu zwei privaten Grundparzellen HNr. 46 und 48



Abb. 5: Zufahrt Innenhof HNr. 50



Abb. 6: Abzweigung Giselastraße nach rechts



Abb. 7: Zufahrt Innenhof HNr. 51 (2 Pkw-Garagen)



Abb. 8: Blick vom Bahnhofsvorplatz in die Bahnhofstraße Blickrichtung Süden

### 3.3 Vorhandene Zufahrten zu privaten Liegenschaften

Im Verlauf des gegenständlichen Betrachtungsabschnittes befinden sich einige Zufahrten zu privaten Stellplätzen und auch zu einem größeren Parkplatz im Bereich der Liegenschaft .226 (HNr. 50), hier finden ca. 30-40 Pkw Platz, die Zufahrt ist derzeit nur über die Bahnhofstraße möglich (siehe dazu auch den Plan im Anhang).

### 3.4 Verkehrsstärken und Zusammensetzung

#### 3.4.1 Auszug aus der Stellungnahme „Stadtplatz Wörgl“, Büro DI Dr. Köll

##### 3.4.1.1 Vorhandene Verkehrsbelastung des Fahrzeugverkehrs

Eine Stellungnahme des Büro Dr. Köll vom Februar 2013 befasst sich mit der Abschätzung der verkehrlichen Auswirkungen einer Sperre der Bahnhofstraße, zwischen der Fritz-Atzl-Straße und der Peter-Anich-Straße und umgedrehter Einbahn in der nördlichen Bahnhofstraße.

Darin wird folgendes festgestellt:

- In der Bahnhofstraße verkehren an Werktagen Montag bis Donnerstag ca. 3.800 Kfz/24h, der Lkw Anteil ist sehr gering.
- Am Freitag ist die Verkehrsstärke mit ca. 4.100 Kfz/24 etwas höher.
- In der Fritz-Atzl-Straße beträgt der Werktagsverkehr ca. 1.400 Kfz/24h.

- Das nördliche Ende der Bahnhofstraße fahren nach Abzug der Daten der Fritz-Atzl-Straße, ca. 2.400 Kfz/24h.
- In der westlichen Peter-Anich-Straße wurden werktags ca. 600-700 Kfz/24h gezählt, je zur Hälfte in beide Fahrrichtungen.

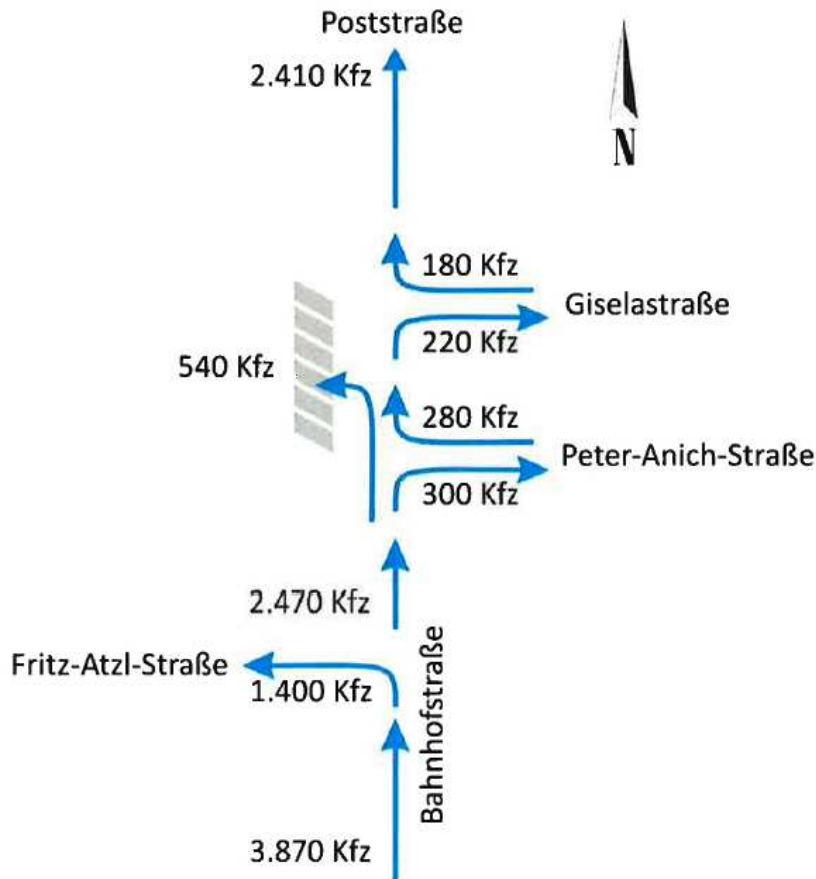


Abb. 9: Verkehrsströme in der nördl. Bahnhofstraße; Quelle: Büro Dr. Köll 2013

Zu beachten sind hier die oben dargestellten Ausführungen von Dr. Köll:

- Von den 3.870 gezählten Kfz südlich der Fritz-Atzl-Straße
  - biegen 1.400 Kfz in die Fritz-Atzl-Straße ab, 300 Kfz in die Peter-Anich-Straße und 220 Kfz in die Giselastraße (Summe ca. 1.900 Kfz).
  - 540 Kfz parken im nördlichen Abschnitt der Bahnhofstraße
  - Von den zwei genannten, östlichen Seitenstraßen fahren 460 Kfz in die Bahnhofstraße ein.
  - 57% der Kfz fahren ohne Halt durch die Bahnhofstraße durch, das sind in etwa 2200 Kfz (das sind Kfz aus der südlichen BF-Straße und von der Peter-Anich-Straße und Giselastraße). Diese Kfz stellen also nur eine Verkehrsbelastung in der Bahnhofstraße dar.

### 3.4.1.2 Zu erwartenden Auswirkungen durch eine Sperre der Bahnhofstraße

Lt. der Abschätzung des Büro Dr. Köll, unter zu Grunde Legung des Verkehrsmodells, wird der Verkehr auf der Fritz-Atzl-Straße von 1.400 Kfz/h (werktags im Jahr 2013) um ca. 960 bis 1.210 Kfz/24h zunehmen (Zunahme ca. 68-86%).

### 3.4.2 Eigene automatische Verkehrsdatenerfassung

Im Zeitraum vom Mittwoch 27.5. bis Montag 1.6.2020 wurde in der Bahnhofstraße südlich der Abzweigung der Fritz-Atzl-Straße und in der Fritz-Atzl-Straße selbst, eine automatische Verkehrsdatenerfassung durchgeführt, um die Verkehrsverlagerung bei einer Sperre der nördlichen Bahnhofstraße beurteilen zu können.

Diese Verkehrsdatenerfassung erfolgte zusätzlich zu der Untersuchung von Dr. Köll aus dem Jahr 2013 um aktuelle Daten zu erlangen.



Messstelle Bahnhofstraße HNr. 21



Messquerschnitt Fritz-Atzl-Straße

Zusammengefasst lässt sich folgendes feststellen:

- Die Bahnhofstraße wird täglich von 5.000 bis 6.500 Fahrzeugen in Fahrtrichtung Norden frequentiert, am Sonntag liegt der niederste Werte mit ca. 4.500 Fahrzeugen vor.
  - Der Anteil einspuriger Fahrzeuge lag hier bei ca. 15%. Das lässt einen Verkehr von 4.200 – 5.500 Kfz/24h ableiten
- In der Fritz-Atzl-Straße lagen die Fahrzeugfrequenzen meist bei 1.800 Fahrzeugen, der Samstag wies die größte Verkehrsstärke mit ca. 2.400 Fahrzeugen auf.
  - Der Anteil einspuriger Fahrzeuge lag hier bei ca. 9%. Das lässt einen Verkehr von 1.600 – 2.200 Kfz/24h ableiten.
- Bildet man die Differenz aus diesen beiden Messungen so zeigt sich, dass:
  - Derzeit ca. 2.600 bis 3.300 Kfz/24h von der Bahnhofstraße südlich der Fritz-Atzl-Straße geradeaus weiter in den nördlichen der Bahnhofstraße fahren, in den Bereich der zukünftigen Fußgängerzone.
  - Dies würde bedeuten, dass auch diese Verkehrsmenge nach links in die Fritz-Atzl-Straße abgeleitet werden würde.

- Die von Dr. Köll angeführte Steigerung von 1.400 auf ca. 2.600 Kfz/24 im Jahr 2013 kann als unterer Grenzwert angesehen werden, abgeleitet aus unserer Messung im Jahr 2020 ist sogar von weit höheren Werten auszugehen, welche für die Fritz-Atzl-Straße ein sehr hohe Verkehrszunahme bedeuten würde.

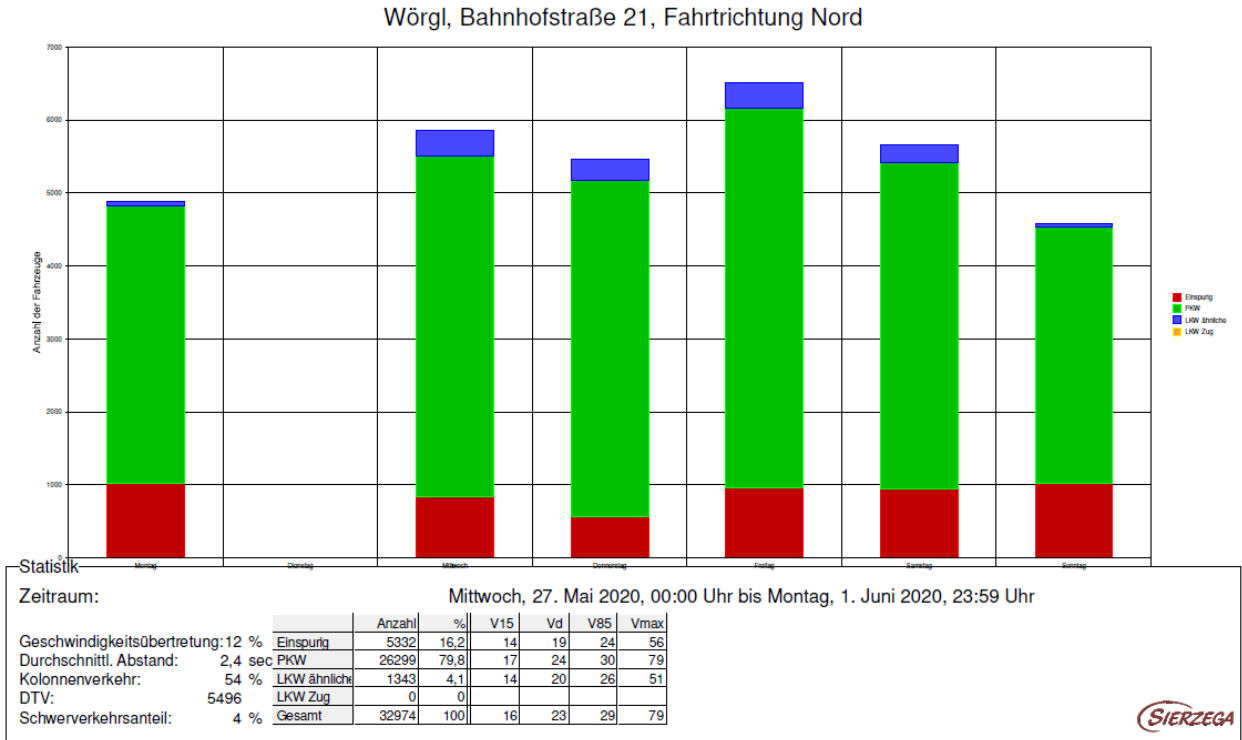


Abb. 10: Fahrzeuge nach Kategorie und Tag, Messstelle BF-Straße HNr. 21, Fahrtrichtung Nord

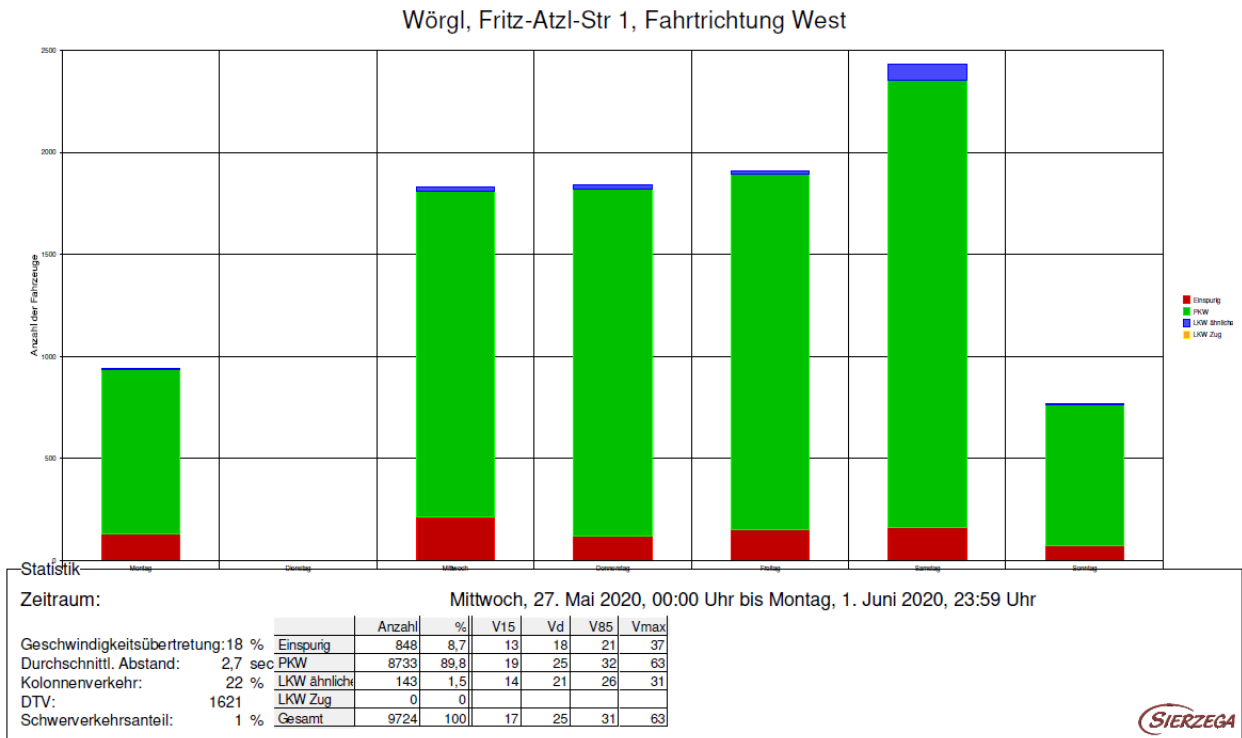


Abb. 11: Fahrzeuge nach Kategorie und Tag, Messstelle Fritz-Atzl-Straße HNr. 1, Fahrtrichtung West

### 3.4.3 Aufkommen an Fußverkehr

Am Donnerstag 23.1. und Freitag 24.1.2020 wurde im Zeitraum von 8:00-10:00, 11:00-13:00 und 16:00-18:00Uhr eine Verkehrszählung an zwei Standorten in der Bahnhofstraße durchgeführt.

Eine Zählstelle lag unmittelbar südlich der Abzweigung der Giselastraße, die zweite am nördlichen Ende der Bahnhofstraße.



Lage der Zählstelle 01-BF-Straße Süd

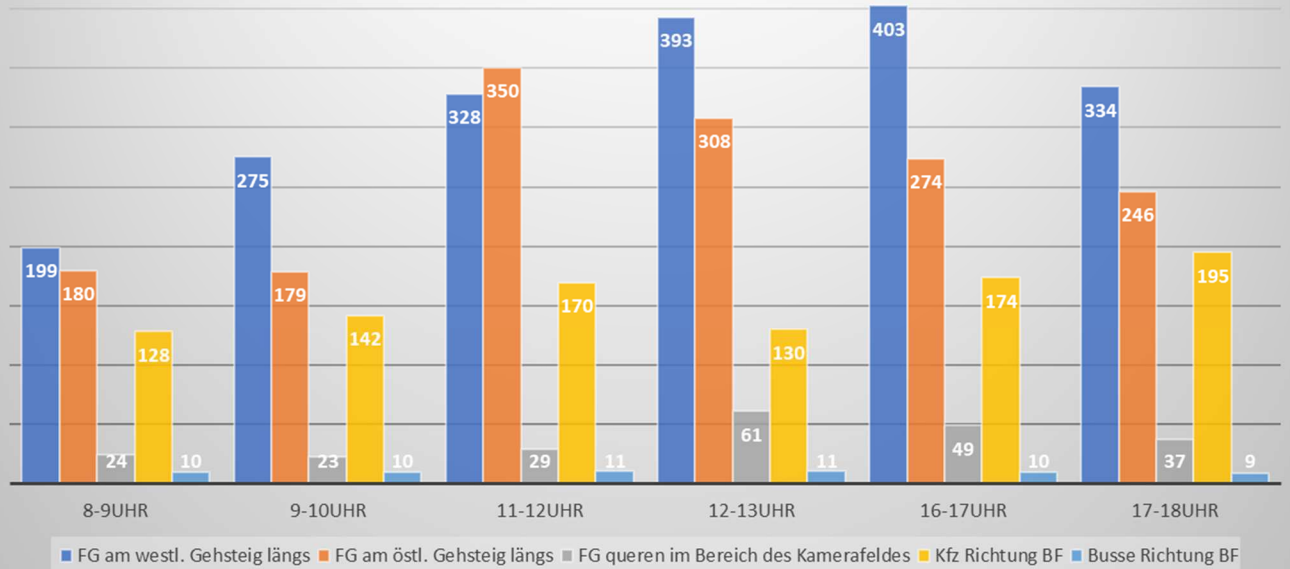


Lage der Zählstelle 02-BF-Straße Nord

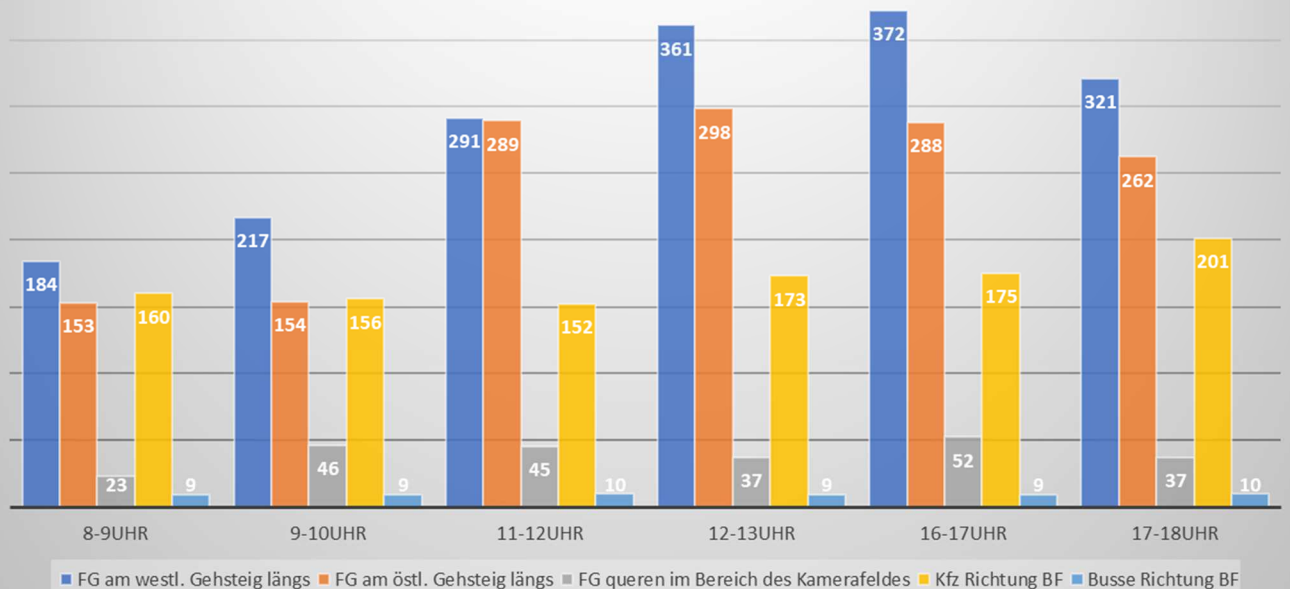
#### 3.4.3.1 Auswertung Zählstelle 01 – Bahnhofstraße Süd, Abzweigung Giselastraße

- In Summe konnten an den 6 Erhebungsstunden pro Tag jeweils zwischen 1.700-1.900 Fußgänger am westlichen Gehsteig in Längsrichtung und 1.400-1.500 Fußgänger am östlichen Gehsteig in Längsrichtung gezählt werden.
  - Die stündlichen Frequenzen lagen dabei zwischen ca. 150 und 400 Fußgänger je Gehsteigseite
- Im Kamerafeld querten in diesem Zeitraum ca. 230 Fußgänger die Fahrbahn.
  - Zwischen 20 und 60 Fußgänger querten die Fahrbahn pro Stunde im Sichtfeld.
- In die Einbahnrichtung befuhren im gleichen Zeitraum ca. 900-1.000 Kfz die Straße und ca. 60 Busse.
  - Die stündliche Verkehrsbelastung der Kfz lag zwischen 130 und 200 Kfz.

### Auswertung Kfz- und Fußverkehrszählung Donnerstag 23.1.2020 - Standort 01-BF-Straße Süd



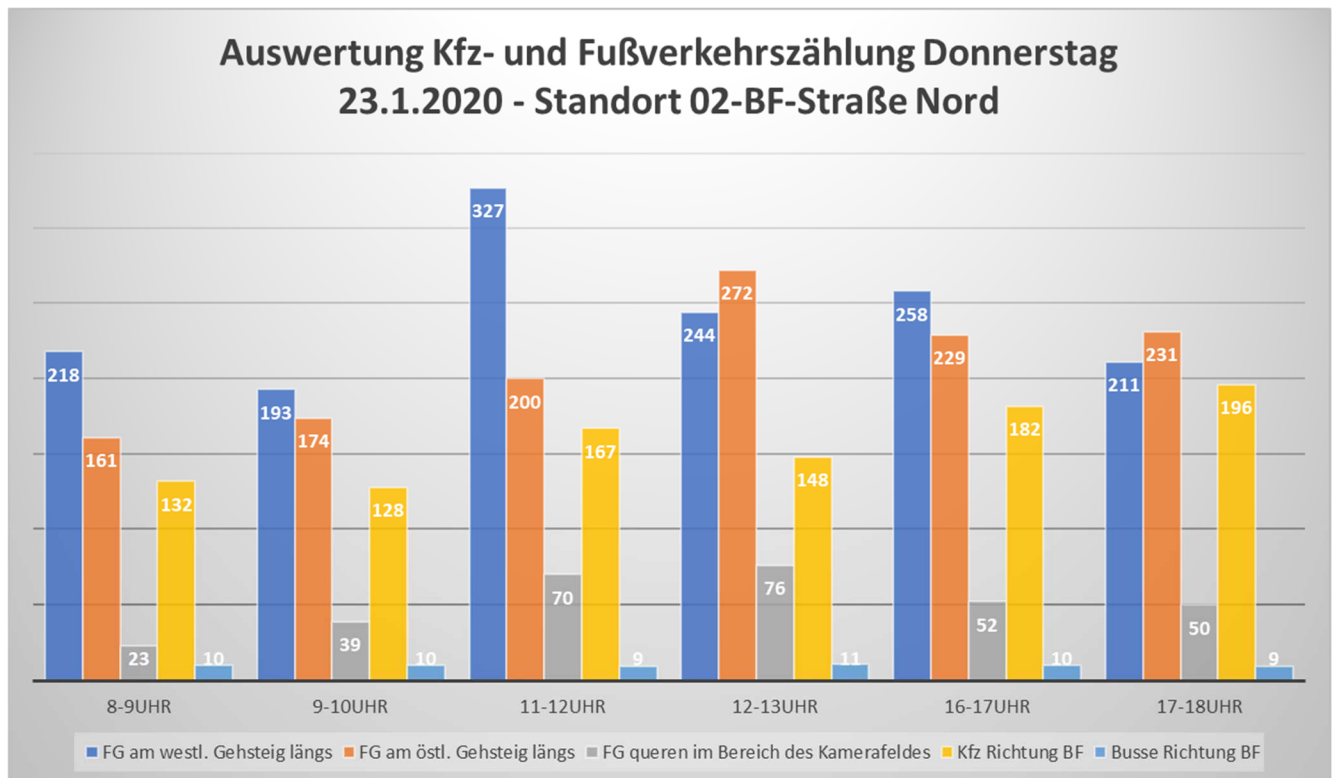
### Auswertung Kfz- und Fußverkehrszählung Freitag 24.1.2020 - Standort 01-BF-Straße Süd

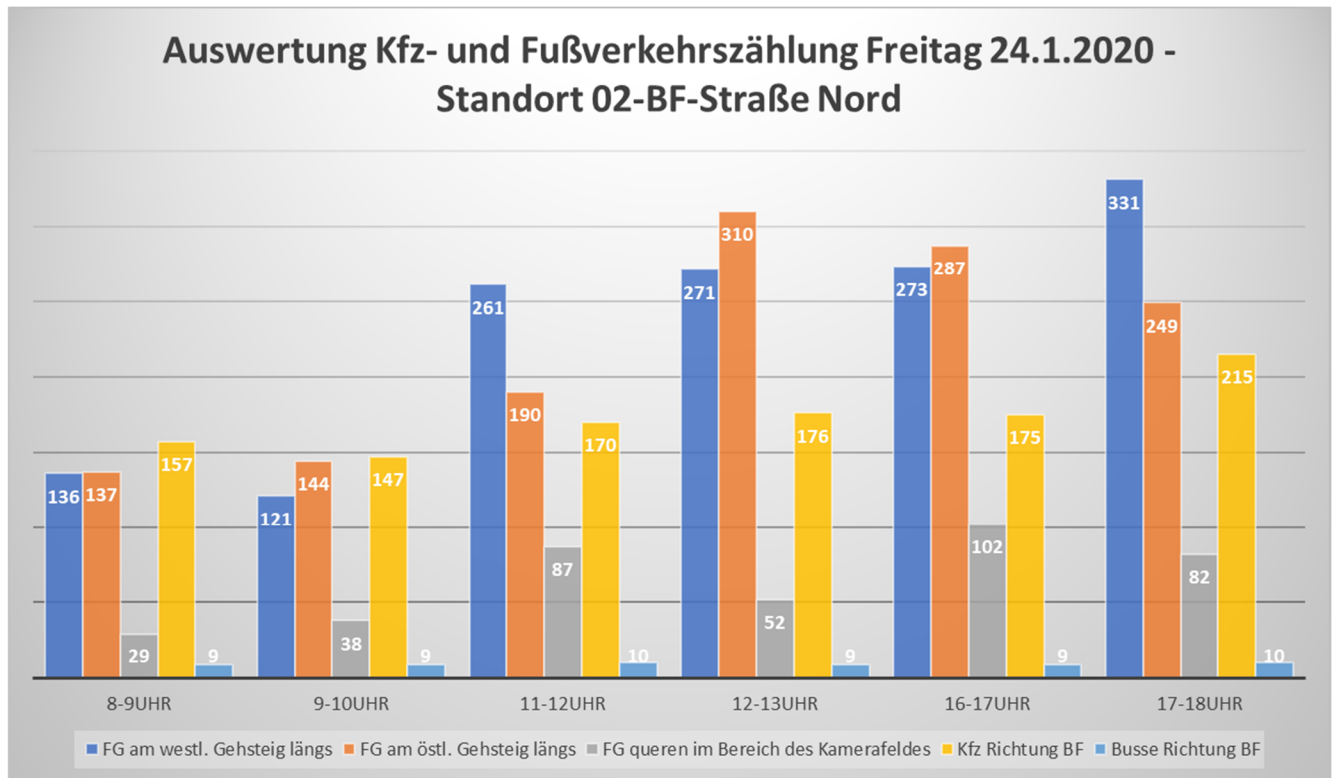




### 3.4.3.2 Auswertung Zählstelle 02 – Bahnhofstraße Nord, Einmündung Angatherweg

- In Summe konnten an den 6 Erhebungsstunden pro Tag jeweils ca. 1.400 Fußgänger am westlichen Gehsteig in Längsrichtung und 1.300 Fußgänger am östlichen Gehsteig in Längsrichtung gezählt werden.
  - Die stündlichen Frequenzen lagen dabei zwischen ca. 130 und 330 Fußgänger je Gehsteigseite
- Im Kamerafeld querten in diesem Zeitraum ca. 300-400 Fußgänger die Fahrbahn.
  - Zwischen 25 und 100 Fußgänger querten die Fahrbahn pro Stunde im Sichtfeld.
- In der Einbahnrichtung befuhren im gleichen Zeitraum ca. 950-1.050 Kfz die Straße und ca. 60 Busse.
  - Die stündliche Verkehrsbelastung der Kfz lag zwischen 130 und 220 Kfz.





## 4 Verkehrstechnische Beurteilung

### 4.1 Fachliche Beurteilungsgrundlagen

Fachliche Beurteilungsgrundlagen finden sich in der Richtlinie für den Fußgängerverkehr RVS 3.02.12 und der Richtlinie für den Radverkehr der RVS 3.02.13. Auf beide Richtlinien wird in weiterer Folge eingegangen.

Der Planungsleitfaden (Öffnung von Fußgängerzonen für den Radverkehr - Planungsleitfaden, 2018) wurde ebenfalls in die Beurteilung miteinbezogen.

### 4.2 Verkehrstechnische Beurteilung der Führung des Fußverkehrs

Unter Pkt. 3.3.1.1 der RVS 3.02.12 (RVS 3.02.12 - Richtlinie für den nicht motorisierten Verkehr, Fußgängerverkehr, 2015) wird die Breite des Verkehrsraumes für Fußgänger in Abhängigkeit von der Verkehrsstärke dargestellt. Bei einem Fußverkehrsaufkommen von ca. 700/Std ergibt sich eine Breite des Verkehrsraums für den Fußverkehr, bei bequemer Verkehrsqualität, von 2,5-3m. Die Vorort Verhältnisse zeigen, dass diese Verkehrsraumbreite für den Fußverkehr nicht überall angeboten werden kann, vor allem auch durch Einbauten oder Werbehinweise der anrainenden Geschäfte wird die angebotene Bewegungsfläche eingeschränkt und beeinträchtigt dadurch die Verkehrsqualität des Fußverkehrs.

Die im Zuge der Bearbeitung erhobenen und im Befund dargestellten, sehr großen Mengen an Fußverkehr, in Kombination mit den zur Verfügung stehenden eingeschränkten Bewegungsflächen für diese Verkehrsteilnehmergruppe, stellen deutlich unter Beweis, dass zur Aufrechterhaltung der Leichtigkeit und Flüssigkeit insbesondere des Fußverkehrs, die Verordnung einer Fußgängerzone in diesem Abschnitt erforderlich ist.

### 4.3 Verkehrstechnische Beurteilung der Verkehrsverlagerung

Die bereits im Jahr 2013 vom Büro Dr. Köll ermittelte Verkehrsverlagerung (siehe Pkt. 3.4.1) und abgeleitet aus den Verkehrsdatenerfassungen 2020 kann festgestellt werden, dass lediglich die Sperre des nördlichen Abschnittes der Bahnhofstraße und damit die Verlagerung dieses Verkehrs in die Fritz-Atzl-Straße, zu einer massiven Verkehrszunahme dort führen würde.

Zudem würde der Verkehr in Richtung Bahnhof einen „U-förmigen“ Umweg fahren (erst von der Kreuzung KR-Martin-Pichler-Straße vorbei am Stadtamt zur Bahnhofstraße und über die Fritz-Atzl-Straße wieder retour zur KR-Martin-Pichler-Straße).

Ausgehend von der Abzweigung der KR-Martin-Pichler-Straße von der Bahnhofstraße beträgt die Wegstrecke bis zum Kreisverkehr beim Alten- und Pflegeheim über die Bahnhofstraße und Fritz-Atzl-Straße ca. 550m, in gerader Linie über die KR-Martin-Pichler-Straße ca. 300m.

Bei einer Umsetzung der geplanten Fußgängerzone und damit einer Sperre des nördlichen Abschnittes der Bahnhofstraße ist zu erwarten, dass nach wie vor eine Vielzahl von Fahrzeugen den mittleren Abschnitt der Bahnhofstraße befahren, um dann über die Fritz-Atzl-Straße wiederum nach Westen auf die KR-Martin-Pichler-Straße geleitet zu werden<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Dies ist eine erfahrungsgemäße Feststellung, eine Verkehrsuntersuchung mit Modellberechnung wurde nicht erstellt

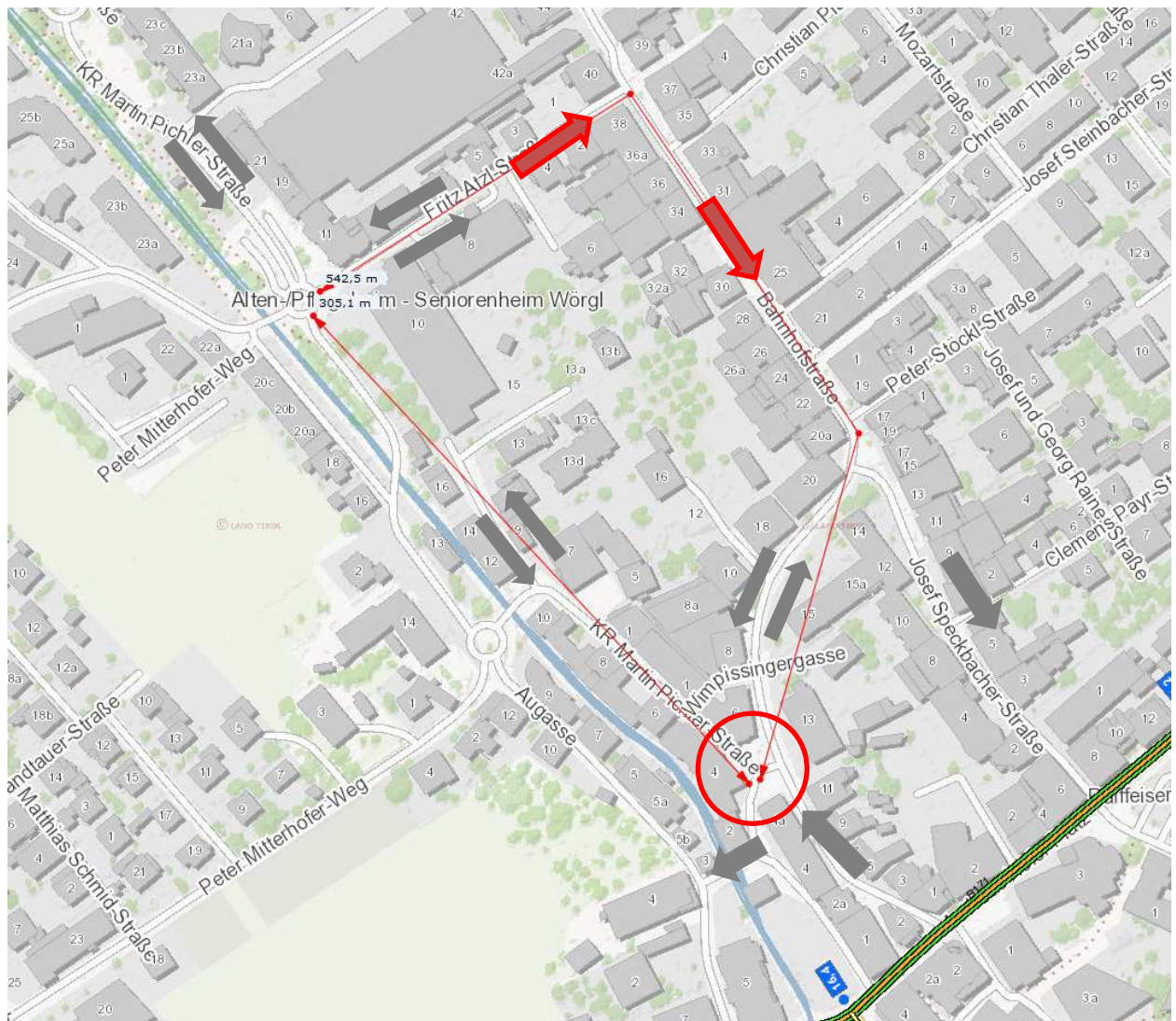


Abb. 12: Darstellung Umweg, Mehrweg - Vergleich; Quelle der Karte: tirismaps

Die beiden Tiefgarageneinfahrten „City-Center“ und „GZW“, welche einen wesentlichen Beitrag zur Erschließung des Stadtzentrums beitragen, befinden sich im Verlauf der Fritz-Atzl-Straße, in naher Lage zur Abzweigung von der KR-Martin-Pichler-Straße.

Durch eine Änderung der Einbahnrichtung des mittleren Abschnittes der Bahnhofstraße (von der Fritz-Atzl-Straße bis zur Speckbacherstraße) und der Fritz-Atzl-Straße im östlichen Bereich, ist mit folgenden Änderungen im Verkehrsablauf zu rechnen:

- Fahrzeuge in Richtung Bahnhof würden direkt über die KR-Martin-Pichler-Straße geführt, ohne zuvor über die Bahnhofstraße zu fahren, dies hätte auch den Vorteil der Verringerung des Verkehrsaufkommens bei einer ev. Umgestaltung der Bahnhofstraße im mittleren Bereich.
- Fahrzeuge, welche zentral abgestellt werden sollten, um nachfolgend das Zentrum fußläufig zu erreichen, können die genannten Tiefgaragen auf kurzem Weg über die KR-Martin-Pichler-Straße erreichen, ohne vorher die Bahnhofstraße bzw. das Zentrum zu belasten.

Die o.a. Ausführungen lassen zusammenfassend feststellen, dass im Zuge der Einführung einer Fußgängerzone im nördlichen Abschnitt der Bahnhofstraße, es sinnvoll erscheint, gleichzeitig die Einbahnrichtung der Bahnhofstraße im mittleren Bereich umzudrehen und zukünftig nur mehr die Fahrtrichtung Süden zu erlauben (ausgenommen Radfahrer). Die Erschließung des mittleren Bereiches der Bahnhofstraße wäre über die Fritz-Atzl-Straße weiterhin gegeben, der Bereich um das Stadtamt und die Josef-Speckbacher-Straße wären von der Änderung der Einbahnrichtung nicht betroffen.

Empfohlene Begleitmaßnahmen:

- Der Einmündungsbereich der KR-Martin-Pichler-Straße in die Bahnhofstraße ist entsprechend baulich umzugestalten, um diese Verkehrsführung zu unterstützen.
- Die Wegweisung ist entsprechend anzupassen
- Im Zuge der Umstellung des Verkehrssystems sind wiederholte Hinweise in regionalen Medien zu schalten und die Änderung mittels Hinweisschilder wiederholt vor Ort anzukündigen.

#### 4.3.1 Grobbeurteilung der Leistungsfähigkeit Peter-Mitterhoferweg / Augasse

Am 13.10.2020 wurde seitens des Bauamtes die Anfrage gestellt, ob bei einer Umkehrung der Einbahnrichtung der Bahnhofstraße und der damit im Zusammenhang stehenden Verkehrszunahme auf der KR-Martin-Pichler-Straße und somit auch an der gegenständlichen Kreisverkehrsanlage, die Leistungsfähigkeit dieser Kreisverkehrsanlage weiterhin gegeben ist.

Zur Beurteilung dieser Frage wurde durch das Bauamt der Bericht zum Verkehrsmodell Wörgl, erstellt vom Ingenieurbüro Dr. Helmut Köll im März 2006, übermittelt. Dort ist unter Einlage E-1, Planfall PF00, Abbildung E1-1 der Werktagsverkehr 2005 im Bestandsnetz abgebildet.

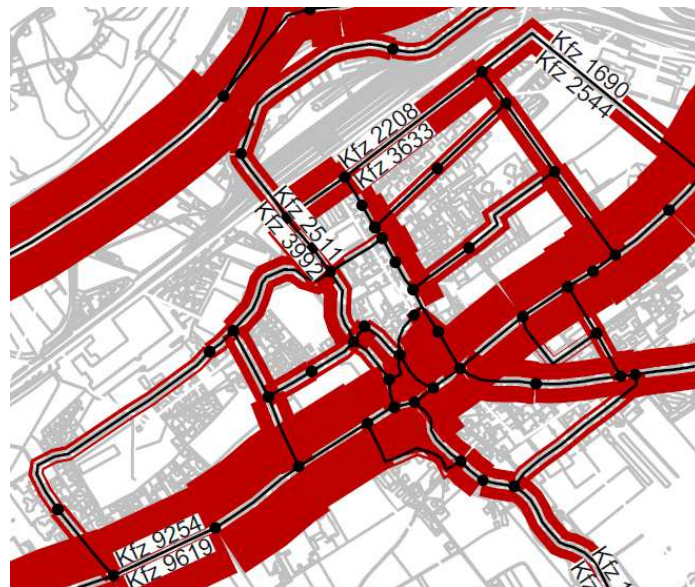


Abb. 13: Auszug aus dem Verkehrsmodell Wörgl 2005

Die RVS 3.05.11<sup>2</sup> welche Planungsgrundsätze für Knoten angibt, zeigt unter Pkt. 5.2.2 die Leistungsfähigkeit von Kreisverkehrsanlagen.

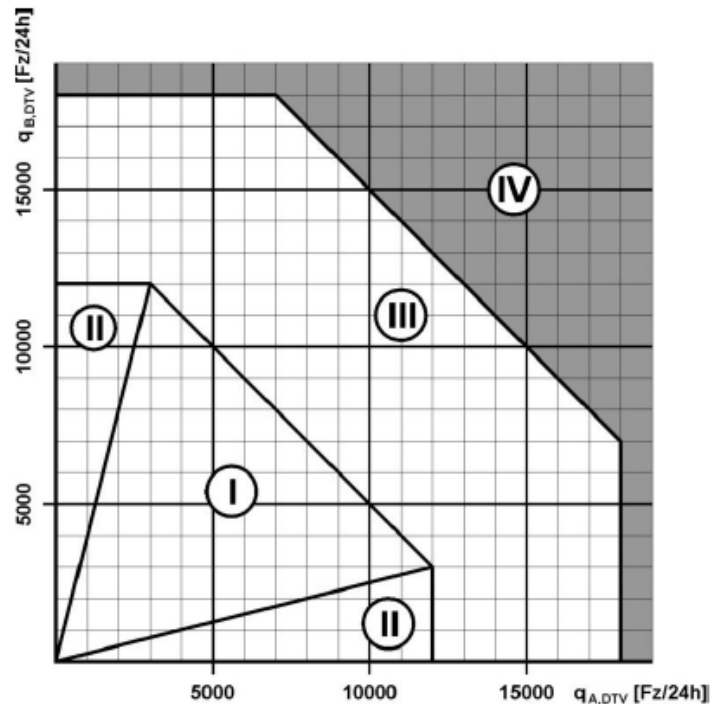


Abb. 14: Leistungsfähigkeitsabschätzung für 4-armige Kreisverkehre nach RVS 3.05.11

Dabei gilt folgendes:

- $q_{A,DTV}$  = Summe des durchschnittlichen zufließenden Verkehrs der zwei am stärksten belasteten Einfahrten
- $q_{B,DTV}$  = Summe des durchschnittlichen zufließenden Verkehrs der verbleibenden Einfahrten

Aus dem Verkehrsmodell Wörgl 2005 ist am nördlichen Abschnitt der KR-Martin-Pichler-Straße, nördlich der Einmündung des Madersbacherweges, ein Verkehrsaufkommen von ca. 4.000 Kfz/24 angegeben, im Bereich nördlich der gegenständlichen Kreisverkehrsanlage ca. 2.600 Kfz/24h<sup>3</sup>, hochgerechnet mit einer jährlichen Verkehrszunahme von 1,5% ergibt dies im Jahr 2030 ein Verkehrsaufkommen von ca. 3.800 Kfz/24h, südlich des Kreisverkehrs sind hochgerechnet auf 2030 ca. 3.000Kfz/24h zu erwarten.

Das Verkehrsaufkommen auf der Bahnhofstraße ist im Bereich südlich der Einmündung der Fritz-Atzl-Straße mit ca. 3.900Kfz/24h für das Jahr 2013 angegeben, 2.400 Kfz/24 fahren als Durchgangsverkehr in die Poststraße durch (siehe dazu Pkt. 3.4.1.1).

Unter der Annahme, dass diese 2.400 Kfz/24 (hochgerechnet auf 2030 sind das ca. 3.000 Kfz/24h) ebenfalls über den gegenständlichen Kreisverkehr geführt werden, bedeutet dies eine Summe von ca. 10.000 Kfz/24h der zwei stärksten Einfahrten in den Kreis (3800 nördlich in den Kreis +3000 südlich in den Kreis +3000 von der Bahnhofstraße verlagert).

Unter Beachtung des oa. Diagrammes zur Abschätzung der Leistungsfähigkeit bedeutet dies folgendes:

<sup>2</sup> Richtlinie Planungsgrundsätze von Knoten, FSV Wien 2005

<sup>3</sup> dieser Wert wurde grafisch aus dem Streckenbelastungsplan Werktagsverkehr 2005 ermittelt

- Pos 1. Die Verkehrsbelastung auf der Augasse und am Peter-Mitterhofer-Weg wird höher sein als 2.500 Kfz/24h, daher ist der Bereich II der Grafik unter Abb. 14 nicht relevant.
- Pos 2. Bei einer Verkehrsstärke zwischen 2.500 und 5.000 Kfz/24h auf der Augasse und am Peter-Mitterhofer-Weg liegen günstige Verkehrsverhältnisse vor (der Schnittpunkt liegt im Bereich I).
- Pos 3. Bei einer Verkehrsbelastung zwischen 5.000 und 15.000 Kfz/24h auf den beiden genannten Straßen ist ein Kreisverkehr möglich, ein Nachweis der Leistungsfähigkeit ist erforderlich.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass abgeleitet aus der Grafik des Verkehrsmodells und unter Beachtung der angeführten RVS 3.05.11, erfahrungsgemäß die Ausführungen entsprechend Pos 2 zu erwarten sind. (Eine genaue Abfrage der Verkehrsstärken an diesem Knoten erfolgte nicht, da dies lediglich eine erste Einschätzung ermöglichen soll).

Zur Präzisierung der Aussage wird in einem weiteren Schritt empfohlen, die Verkehrsstärken für diesen Knoten aus dem Verkehrsmodell zu ermitteln, hochzurechnen auf den Betrachtungshorizont, den zu verlagernden Verkehr der Bahnhofstraße zu addieren und eine Leistungsfähigkeitsberechnung der Kreisverkehrsanlage durchzuführen.

#### 4.4 Verkehrsführung der einmündenden Querstraßen

Die einmündende Giselastraße und die Peter-Anich-Straße müssten als Sackgassen an deren östlichem Beginn (Angather-Weg und Ladestraße) beschildert werden, damit frühzeitig auf die verbotene Einfahrt in die Bahnhofstraße (Fußgängerzone) hingewiesen wird.

Da eine Durchfahrt zukünftig nicht mehr möglich ist und der Verkehr sich in diesen beiden Straßen auf den Ziel- und Quellverkehr reduziert, wird es hier zu einer Verkehrsabnahme kommen.

#### 4.5 Verkehrstechnische Beurteilung der Führung des Radverkehrs

In Fußgängerzonen ist das Befahren mit Fahrrädern nicht gestattet, das Schieben eines Fahrrades ist erlaubt. Die Behörde kann jedoch nach §76a StVO das Befahren mittels Fahrräder erlauben.

Die RVS 3.02.13<sup>4</sup> führt unter Pkt. 8.3.2 aus, dass die Verträglichkeit des Radverkehrs vor allem unter Beachtung der Fußgängermengen zu beurteilen ist.

Die Auswertung der Fußverkehrszählung zeigt Spitzenwerte von ca. 700 Fußgänger in beide Richtungen pro Stunde. Die RVS 3.02.13 wählt einen Berechnungsansatz über die relativierte Verkehrsraumbreite von 5m und eine Zeiteinheit von 5 Minuten.

Der Eingangswert in die Abbildung 23 dieser RVS sind im gegenständlichen also 20 Fußgänger pro 5 Minuten, auf einer Verkehrsraumbreite von 5m<sup>5</sup>. Daraus abgeleitet kann die Verträglichkeit bis zu einer Frequenz von sogar mehr als 25 Radfahrer pro 5 Minuten und 5 Meter Verkehrsraumbreite (hier endet die Grafik nach oben), das sind umgerechnet mehr als 900 Radfahrer auf der gesamten Breite, als gegeben angesehen werden.

Auch aus dem Planungsleitfaden (Öffnung von Fußgängerzonen für den Radverkehr - Planungsleitfaden, 2018) lässt sich ableiten, dass ein „gutes Miteinander“ von Fuß- und Radverkehr

---

<sup>4</sup> Richtlinie für den Radverkehr der FSV, Wien 2014

<sup>5</sup> Für die Berechnung wurde angenommen, dass die Bahnhofstraße eine Verkehrsraumbreite zwischen den Fassaden von ca. 15m aufweist

gelingen kann, ganz unabhängig von Stadtgröße, Bebauungs- und Verkehrsdichte, Radverkehrsanteil oder einem ÖPNV. Als wichtigste Faktoren werden politischer Wille, die Einbeziehung aller Betroffenen von Anfang an und eine positive Öffentlichkeitsarbeit angeführt.

Abgeleitet aus der örtlichen Struktur und der direkten, geradlinigen Erreichbarkeit des Bahnhofs über die Bahnhofstraße wird der Behörde daher empfohlen, auch als Aspekt zur Förderung des Radverkehrs, den Fahrradverkehr in der Fußgängerzone zu erlauben.

- Hier wird zudem empfohlen, wiederholt Verkehrsbeobachtungen durchzuführen, um die Verträglichkeit mit dem Fußverkehr auch in der Praxis zu beurteilen.

#### **4.6 Verkehrstechnische Beurteilung der Zufahrt zu privaten Stellplätzen**

Die Straßenverkehrsordnung ermöglicht die Ausnahme vom allgemeinen Fahrverbot in Einzelfällen in einer Fußgängerzone, wenn erhebliches Interesse besteht. Dies bedeutet im gegenständlichen Fall, dass die Zufahrt zu den Stellplätzen innerhalb der geplanten Fußgängerzone nach Antrag bewilligt werden kann. Entsprechend dem §45 Abs. 3 StVO sollte jedoch eine An- und Abfahrtsroute definiert und vorgegeben werden. Es empfiehlt sich eine direkte Zufahrt über die Giselastraße, damit die FuZo so gering als möglich befahren wird.

Empfohlen wird jedoch jedenfalls zu prüfen, ob die Zufahrt zum Parkplatz HNr. 50 (30-40 Stellplätze) zukünftig über die Zufahrt zum „Citycenter“ erfolgen kann, die beiden Parkplätze sind lediglich durch eine Mauer begrenzt (siehe dazu den Plan im Anhang).

Das Befahren ist nur in Schrittgeschwindigkeit erlaubt.

#### **4.7 Durchführung der Ladetätigkeit**

Zur ordentlichen Durchführung der Ladetätigkeit sind in der Verordnung Zeiten zu definieren, während derer diese Ladetätigkeiten durchgeführt werden dürfen.

In Anlehnung an die Stadt Innsbruck bietet sich z.B. morgens ein Zeitfenster von 6:00 bis 10:30 Uhr an.

#### **4.8 Ausnahmeregelung für Taxis**

Zur Unterstützung der Infrastruktur und zur verbesserten Erreichbarkeit der Anlagen in der Bahnhofstraße, können Kraftfahrzeuge des Taxi- und Mietwagen-Gewerbes vom Fahrverbot in der Fußgängerzone ausgenommen werden. Dies gilt allerdings nur zum Zubringen in die Zone und zum Abholen aus der Fußgängerzone.

#### **4.9 Entfall von Stellplätzen des ruhenden Verkehrs und Entfall eines Behindertenparkplatzes?**

Für die entfallenden Stellplätze des ruhenden Verkehrs ist lediglich für den Behindertenstellplatz ein Ersatz zu schaffen.

- Im gegenständlichen Bereich sind beim City-Center, beim GZW und beim Bahnhofsvorplatz Behindertenstellplätze vorhanden und damit in ausreichendem Maß gegeben, um die barrierefreie Erreichbarkeit des Zentrums nach wie vor zu gewährleisten.



#### 4.10 Wie erfolgt die Führung des Linienbusverkehrs?

Der Linienbusverkehr wird derzeit über die Fritz-Atzl-Straße zur KR Martin-Pichler-Straße und über diese weiter zum Bahnhof geführt. Hier sind aufgrund des Ausbauzustandes der Fritz-Atzl-Straße und der Einbahnstraßen im östlichen Bereich dieser Straße, keine Einschränkungen zu erwarten.



Dies wird bereits derzeit so beim Bauernmarkt praktiziert (Hinweis durch Hr. Griesser per E-Mail vom 7.10.2019).

Wobei grundsätzlich anzumerken ist, dass die Führung des ÖPNV auch durch Fußgängerzonen möglich ist.<sup>6</sup>

### 5 Zusammenfassende Beurteilung

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass vor allem aufgrund der sehr hohen Menge an Fußverkehr die Verordnung des nördlichen Teilabschnittes der Bahnhofstraße zu einer Fußgängerzone ein wesentlicher Beitrag ist, um die Leichtigkeit und Flüssigkeit dieser Verkehrsteilnehmergruppe wesentlich zu verbessern.

Die örtliche Verkehrsinfrastruktur zeigt, dass wenige Anrainer entlang dieses Straßenabschnittes direkt von der Bahnhofstraße zu deren Liegenschaften zufahren müssen, Ausnahmegenehmigungen sind hier möglich. Die Zufahrt zum im Innenhof liegenden Parkplatz Bahnhofstraße HNr. 50 mit 30-40 Pkw-Stellplätzen erfolgt derzeit ebenfalls über die Bahnhofstraße, hier ist mittelfristig anzustreben, die Zufahrt über das Areal des Citycenters zu ermöglichen.

Zur Unterstützung des Radverkehrs sollte das Befahren mit dem Fahrrad jederzeit erlaubt sein, die Höchstgeschwindigkeit ist allerdings auch für den Radverkehr mit „Schritttempo“ vorgeschrieben.

Einen wesentlichen Beitrag zur Vermeidung von Umwegen und zur Beruhigung des Verkehrs im Zentrum ist eine direkte Führung des Verkehrs in Richtung Bahnhof über die KR-Martin-Pichler-Straße. Durch die Umdrehung der derzeit bestehenden Einbahnrichtung auf der Bahnhofstraße in Fahrtrichtung Süden, wird einerseits der nicht erwünschte Durchgangsverkehr aus dem Zentrum ferngehalten und andererseits die direkte Zufahrt in die Zentrumsgaragen abseits der Bahnhofstraße begünstigt. Ein Umstand der sich erfahrungsgemäß wesentlich auf eine Verringerung des motorisierten Verkehrs im direkten Ortszentrum auswirken wird.

Hall i. T., im Oktober 2020

Ing. Helmut Hirschhuber

DI Joachim Einsiedler

---

<sup>6</sup> Siehe dazu Pkt. 4.1.2.1 der RVS 3.02.12 – Straßenplanung Fußgängerverkehr

Anhang:

Lageplan M=1:1.000 – Errichtung einer Fußgängerzone am nördlichen Abschnitt der Bahnhofstraße, Datum 06.08.2020

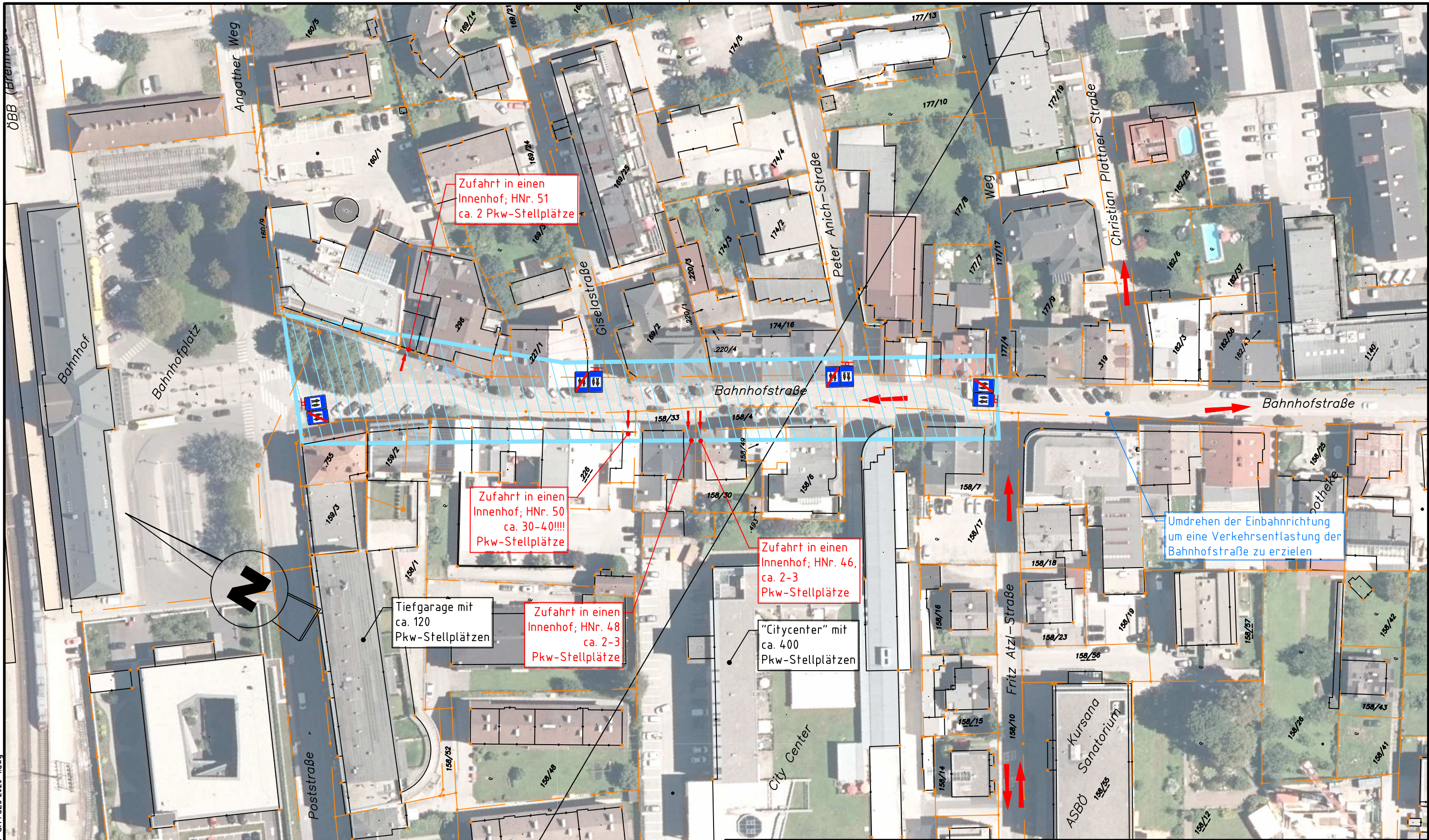
## 6 Literaturverzeichnis

Fachhochschule Erfurt. (2018). *Öffnung von Fußgängerzonen für den Radverkehr - Planungsleitfaden*. Erfurt: Fachhochschule Erfurt, Fakultät Wirtschaft-Logistik-Verkehr.

Österreichische Forschungsgesellschaft Straße-Schiene-Verkehr. (2004). *RVS 2.02.32 Richtlinie allgemeines Sachverständigenwesen, Anwendungsgrundlagen für den verkehrstechn. SV*. Wien: FSV.

Österreichische Forschungsgesellschaft Straße-Schiene-Verkehr. (2014). *RVS 3.02.13 - Richtlinie für den nicht motorisierten Verkehr, Radverkehr*. Wien: FSV.

Österreichische Forschungsgesellschaft Straße-Schiene-Verkehr. (2015). *RVS 3.02.12 - Richtlinie für den nicht motorisierten Verkehr, Fußgängerverkehr*. Wien: FSV.



ausgen. Ladetätigkeit  
von 6:00 bis 10:30  
sowie Taxi und  
Fahrradverkehr



noch zu definieren:

Zufahrt HNr.50; 30-40 Pkw Stellplätze  
derzeit direkt von der BF-Strabe,  
wenn möglich zukünftig über  
Citycenter erschließen



Einlage -  
Ausfertigung

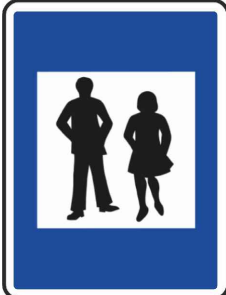

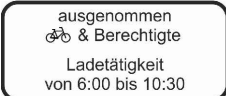


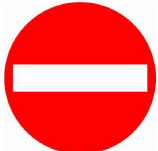





Ingenieurbüro für Verkehrswesen  
Hirschhuber und Einsiedler OG  
A-6060 Hall, Erlenstraße 3  
Tel 05223/204545, Fax 05223/204545-6  
email: h.hirschhuber@cnh.at, j.einsiedler@cnh.at


Einrichtung einer Fußgängerzone am  
nördlichen Abschnitt der  
Bahnhofstraße

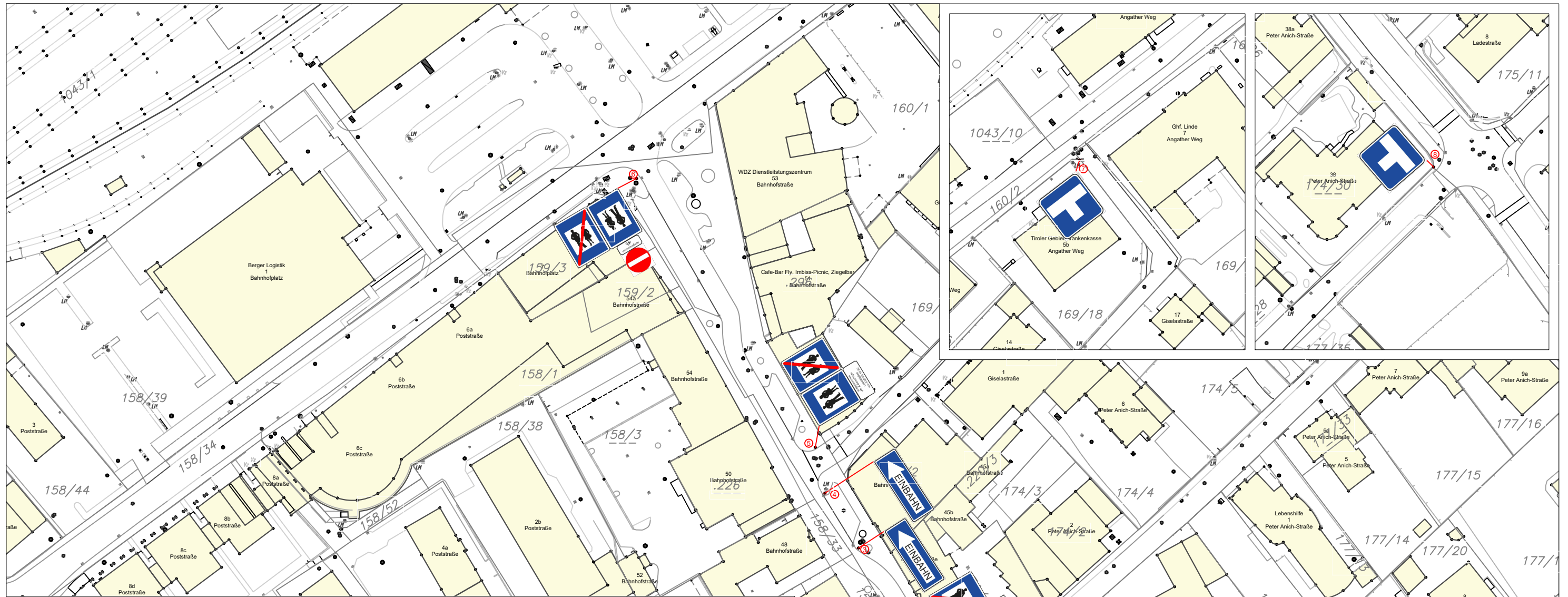
Lageplan M=1:1.000

Datum 06.08.2020	Plannr. VT-GA FuZo 2020-1	Bearbeiter HiH
---------------------	------------------------------	-------------------

Pos 1.0		STVO §53/9a FUSSGÄNGERZONE  630 x 960 mm	Pos 4.0		STVO §50/14 ACHTUNG GEGENVERKEHR 700 mm
Pos 1.1		STVO §54 ZUSATZTAFEL	Pos 4.1		STVO §54 ZUSATZTAFEL
Pos 2.0		STVO §53/9b ENDE EINER FUSSGÄNGERZONE  630 x 960 mm	Pos 5.0		STVO §52/2 EINFAHRT VERBOTEN 670 mm
Pos 3.0		STVO §53/10 EINBAHNSTRASSE  960 x 310 mm	Pos 6.1		STVO §54 ZUSATZTAFEL
			Pos 7.0		STVO §53/11 SACKGASSE  630 x 630 mm

P:\Wörgl\_VK\Grafik\Wörgl-VK\_LP\_210812\_mcd.dwg

Plan	Projekt	Projektnummer	Maßstab	
-	VK WÖRGL Fußgängerzone Liste Verkehrszeichen	-	-	
		Bearbeiter	Datum	
		mcd	31.08.2021	



Plan Pos.	StVO §	Vorschriftszeichen	Anmerkung	B / H [mm]	WGS 1984 - decimal		MGI Austria GK Central (M31)	
					Längengrad	Breitengrad	Rechtswert	Hochwert
1	53/9a	Fussgängerzone		630 / 930				
	54	Zusatztafel	ausgenommen [Piktogramm] Rad & Berechtigte Ladetätigkeit von 06:00 bis 10:30		47,48932	12,0627	-95697,265	261955,438
	50/14	Achtung Gegenverkehr		700				
	54	Zusatztafel	[Piktogramm] Rad					
	53/9b	Ende einer Fussgängerzone		630 / 930				
2	53/9a	Fussgängerzone		630 / 930				
	54	Zusatztafel	ausgenommen [Piktogramm] Rad & Berechtigte Ladetätigkeit von 06:00 bis 10:30		47,8965	12,06254	-95708,897	261992,517
	53/9b	Ende einer Fussgängerzone		630 / 930				
3	53/10	Einbahnstrasse		960 / 310	47,48994	12,06214	-95738,213	262024,973
4	53/10	Einbahnstrasse		960 / 310	47,49006	12,06203	-95746,642	262038,748
5	53/9a	Fussgängerzone		630 / 930				
	54	Zusatztafel	ausgenommen [Piktogramm] Rad & Berechtigte Ladetätigkeit von 06:00 bis 10:30		47,49016	12,06199	-95749,081	262050,227
	53/9b	Ende einer Fussgängerzone		630 / 930				
6	53/9a	Fussgängerzone		630 / 930				
	52/2	Einfahrt Verboten		670	47,49076	12,06139	-95793,936	262117,713
	54	Zusatztafel	ausgenommen [Piktogramm] Rad					
	53/9b	Ende einer Fussgängerzone		630 / 930				
7	53/11	Sackgasse		630 / 630	47,49246	12,06459	-95549,411	262302,159
8	53/11	Sackgasse		630 / 630	47,492667	12,067015	-95366,32	262321,97

Eine Prüfung der Koordinaten ist nach der Fertigstellung der Gestaltungsmaßnahmen erforderlich

Plan	Projekt	<b>VK WÖRGL</b> <b>Fußgängerzone</b> <b>Übersichtsplan Verkehrszeichen</b>	Projektnummer	Maßstab	<b>Büro für Verkehrs- und Raumplanung</b> <small>Dipl.-Ing. Friedrich Rauch staatlich beauftragter und beauftragter Ingenieurkonsultent für Raumplanung und Raumordnung. 8020 Innsbruck - Karl-Kapellerer-Straße 5 - Tel. 0512/575737 - Fax 0512/575737-20 - eMail office@bvr.at</small> <small>Dipl.-Ing. Klaus Schlosser staatlich beauftragter und beauftragter Zivilingenieur für Bauwesen 210812_mcd.dwg</small>
			-	M = 1:1000	
			Bearbeiter	Datum	
			mcd	13.09.2021	