



STADTAMT GMUNDEN  
RATHAUSPLATZ 1, 4810 GMUNDEN

ZUSÄTZLICHER SCHUTZWEG  
BAHNHOFSTRASSE  
IM BEREICH STELZHAMERSTRASSE

LICHTSIGNALREGELUNG FÜR SCHUTZWEG  
BAHNHOFSTRASSE  
IM BEREICH HABERTSTRASSE

VERKEHRSTECHNISCHE STELLUNGNAHME

Fassung vom 29.6.2023

Verfasser:

The logo for SV-Verkehr, featuring a stylized 'SV' in a blue square followed by the word 'VERKEHR' in blue capital letters.

**VERKEHRSPLANER GMBH**

Sachverständigendienst / Verkehr + Tiefbau

Kaiser-Josef-Platz 36, A-4600 WELS

Tel.: 07242/ 42300, [sv-verkehr@verkehrsplaner.com](mailto:sv-verkehr@verkehrsplaner.com)

## INHALTSVERZEICHNIS

<b>1</b>	<b>AUFGABENSTELLUNG.....</b>	<b>2</b>
<b>2</b>	<b>BEFUND.....</b>	<b>3</b>
2.1	AUSGANGSLAGE.....	3
2.2	UNFÄLLE.....	4
2.3	ANLAGEVERHÄLTNISSE.....	5
<b>3</b>	<b>STELLUNGNAHME UND EMPFEHLUNG.....</b>	<b>8</b>

## LITERATURVERZEICHNIS

- [LIT1] RVS / Richtlinien und Vorschriften für den Straßenbau in der aktuellen Fassung – Aktualisierungsabo
- [LIT2] Gespräch mit Ing. Stadler im STA Gmunden am 11.4.2023 und Ergänzungsauftrag vom 26.6.2023

## 1 AUFGABENSTELLUNG

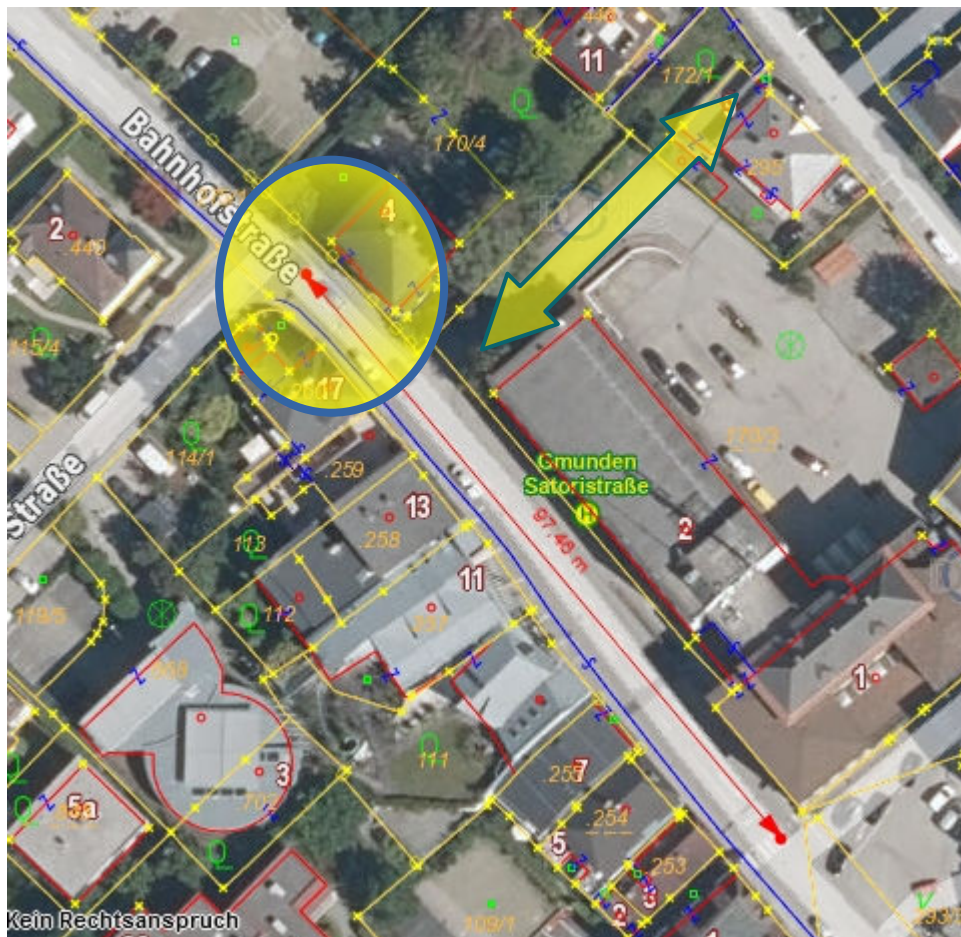
Die Stadtgemeinde Gmunden überlegt, im Knotenbereich Bahnhofstraße / Stelzhamerstraße einen neuen Schutzweg / Zebrastreifen anzulegen und den bestehenden Schutzweg im Bereich Habertstraße mit einer Lichtsignalanlage auszustatten.

Dazu stellen sich folgende Fragen, die im Rahmen dieser verkehrssicherheitstechnischen Stellungnahme geklärt werden sollen:

- Ist der Abstand des neuen Schutzweges zum bestehenden Zebrastreifen Habertstraße mit knapp 100 m nicht zu knapp?
- Erlaubt das Gefälle der Bahnhofstraße die Anlage eines Zebrastreifens?
- Bestehen sonstige verkehrssicherheitstechnische Bedenken gegen einen weiteren Fußgängerübergang?
- Kann eine Lichtzeichenanlage am Schutzweg Bahnhofstraße / Habertstraße befürwortet werden?

## 2 BEFUND

### 2.1 AUSGANGSLAGE

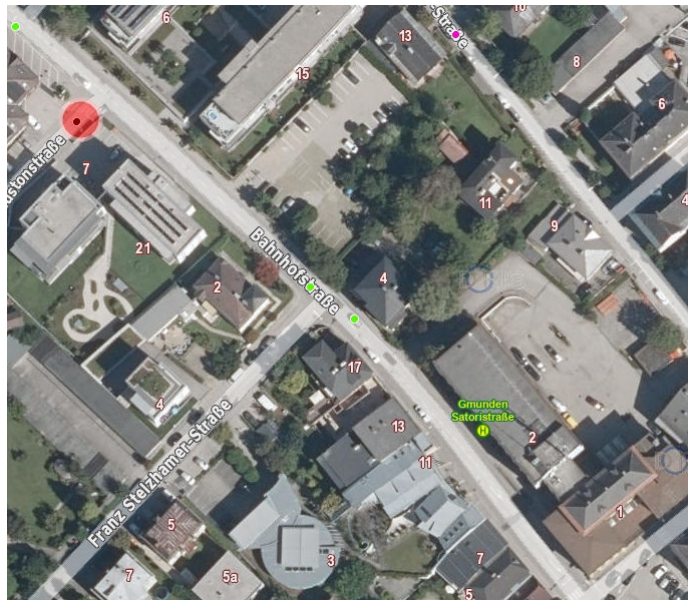


Vorgesehener Querungsbereich und Durchgang

Ein Durchgang von der Bahnhofstraße zum Schulzentrum Habertstraße (Habertschule, Mittelschule und Bundeshandelsakademie) in Verlängerung der Hofzufahrt zum Postgebäude zwischen Bahnhofstraße 2 und 4 (siehe Pfeil) ist geplant und nach Aussage des zuständigen Fachbeamten über kurz oder lang möglich und ist Auslöser für das Ansinnen, im Bereich Stelzhamerstraße einen neuen Schutzweg zu errichten.

## 2.2 UNFÄLLE

Im Bereich Bahnhofstraße / Kreuzung Stelzhamerstraße sind in den letzten 3 Jahren zwei Unfälle geschehen:



Ortlichkeit:	Bahnhofstraße 23-19	Ortlichkeit:	Bahnhofstraße 4
Anzahl der Verletzten:	1	Anzahl der Verletzten:	1
Anzahl der Getöteten:	0	Anzahl der Getöteten:	0
Fahrzeugarten:	Motorrad	Fahrzeugarten:	Fahrrad
Fahrbahnzustand:	Trockene Fahrbahn	Fahrbahnzustand:	Trockene Fahrbahn
Licht:	Tageslicht	Licht:	Tageslicht
Witterung:	heiter/bedeckt	Witterung:	heiter/bedeckt
Ortsgebiet/Freiland:	Ortsgebiet	Ortsgebiet/Freiland:	Ortsgebiet
Datum:	10.09.2019	Datum:	25.06.2021
Zeit:	17:00	Zeit:	10:45
Typ:	Sturz vom oder im Fahrzeug - Sturz vom Fahrzeug	Typ:	Sturz vom oder im Fahrzeug - Sturz vom Fahrzeug
Unfälle Bahnhofstraße 2019-2021 (Quelle DORIS, am 14.4.2023)			

Fußgängerunfälle können dementsprechend weder im Bereich Stelzhamerstraße noch im Bereich des bestehenden Schutzweges Haberstraße festgestellt werden.

## 2.3 ANLAGEVERHÄLTNISSE

Das Straßenstück im Bereich des neuen Schutzweges Stelzhamerstraße fällt, wie auch die gesamte Bahnhofstraße, mit rund 10 % in Richtung Stadtzentrum / Südosten.

Im Bereich des Postgebäudes befindet sich die Bushaltestelle Satoristraße.

### Verkehrsbelastung:

Die letzte in der Kanzlei des ausführenden Verkehrssicherheitsgutachters aufliegende Verkehrszählung für die Bahnhofstraße in Gmunden (aus GZ 1320 Hochkoglsiedlung) stammt aus dem Jahr 2013, sie zeigte schon damals eine maximale Stundenbelastung von mehr als 1.000 FZ/h, es ist daher anzunehmen, dass sie auch heute jenseits von 1.000 FZ/h liegen wird.

### Fussgängerzählung Bereich Stelzhamerstraße:

Am Donnerstag, den 29.6.2023, dem letzten Schultag vor den Sommerferien, wurde zwischen 7 und 9 Uhr die Menge der Fußgänger erhoben, die den neuen Schutzweg benützen und benützen würde, im Bereich 50 m vor und nach der geplanten Querungsstelle wurden erhoben:

FG im Bereich Stelzhamerstraße querend:								
Viertelstunde bis	07:15	07:30	07:45	08:00	08:15	08:30	08:45	09:00
FG / 15'	6	4	12	8	6	10	22	10
FG / 60'				24	26	24	38	42

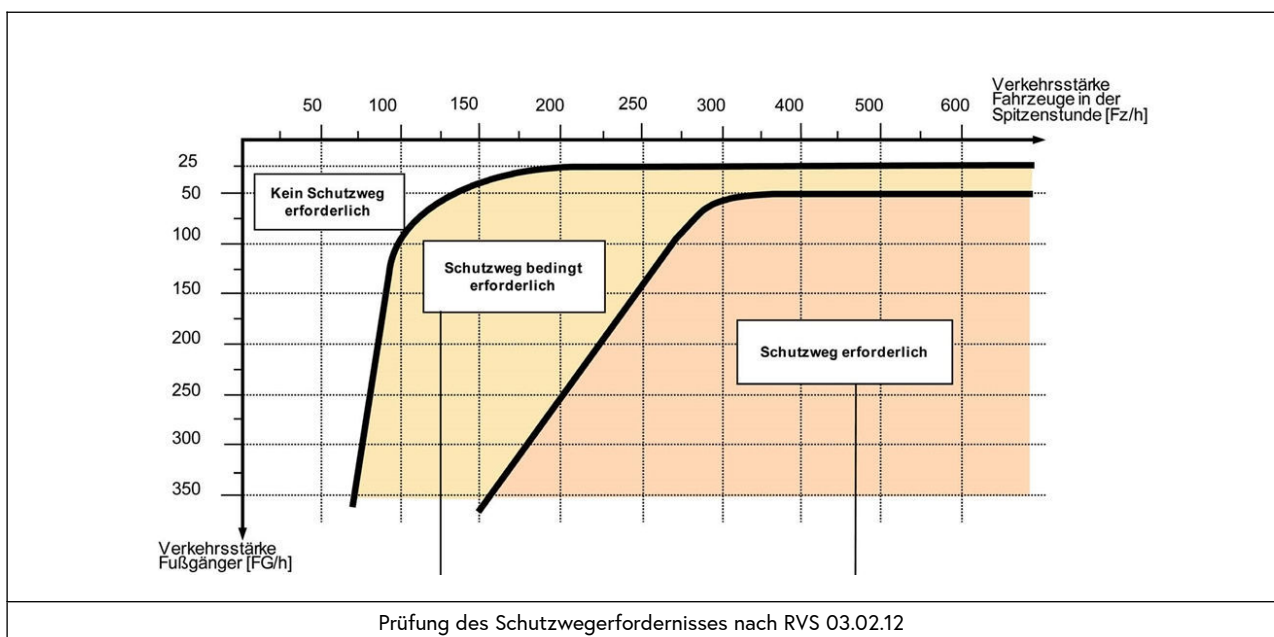
Gleichzeitig wurde auch der gesamte Fußgängerverkehr zwischen 50 m nordwestlich vor Stelzhamerstraße und Schutzweg Haberstraße mit erhoben. Es konnte während dieser Beobachtung festgestellt werden, dass ein wesentlicher Teil jener Fußgänger, die stadteinwärts gehend die Südwestseite der Bahnhofstraße nutzen, den bestehenden Schutzweg Habertstraße zur Querung der Bahnhofstraße benützen. Etwa die Hälfte von Ihnen muss als zusätzliches Potential für den neuen Schutzweg mit berechnet werden. Damit ergibt sich die Belastung der Querung Habertstraße und das Potential für den Schutzweg Stelzhamerstraße:

FG im Bereich Habertstraße - bestehender Schutzweg - querend:								
Viertelstunde bis	07:15	07:30	07:45	08:00	08:15	08:30	08:45	09:00
FG / 15'	1	13	30	4	8	1	9	11
FG / 60'				46	41	13	18	21

FG Potential für Schutzweg Stelzhamerstraße querend:								
Viertelstunde bis	07:15	07:30	07:45	08:00	08:15	08:30	08:45	09:00
FG / 15'	7	10	27	10	10	11	26	16
FG / 60'				47	47	30	47	53

Würde also heute bereits der Schutzweg an der Stelzhamerstraße bestehen, könnte mit bis zu 50 querenden Fußgängern gerechnet werden. Dass viele Fußgänger erst beim Schutzweg Habertstraße die Bahnhofstraße in Richtung Nordosten / Habertstraße queren, wird auf die Unbekanntheit des Durchgangs hinter dem Postgebäude zurückgeführt. Daher wird mit Öffnung dieses Durchgangs die Frequenz am neuen Schutzweg nochmals zunehmen, die am Schutzweg Habertstraße würde sinken..

Bestimmungen für Schutzwege:

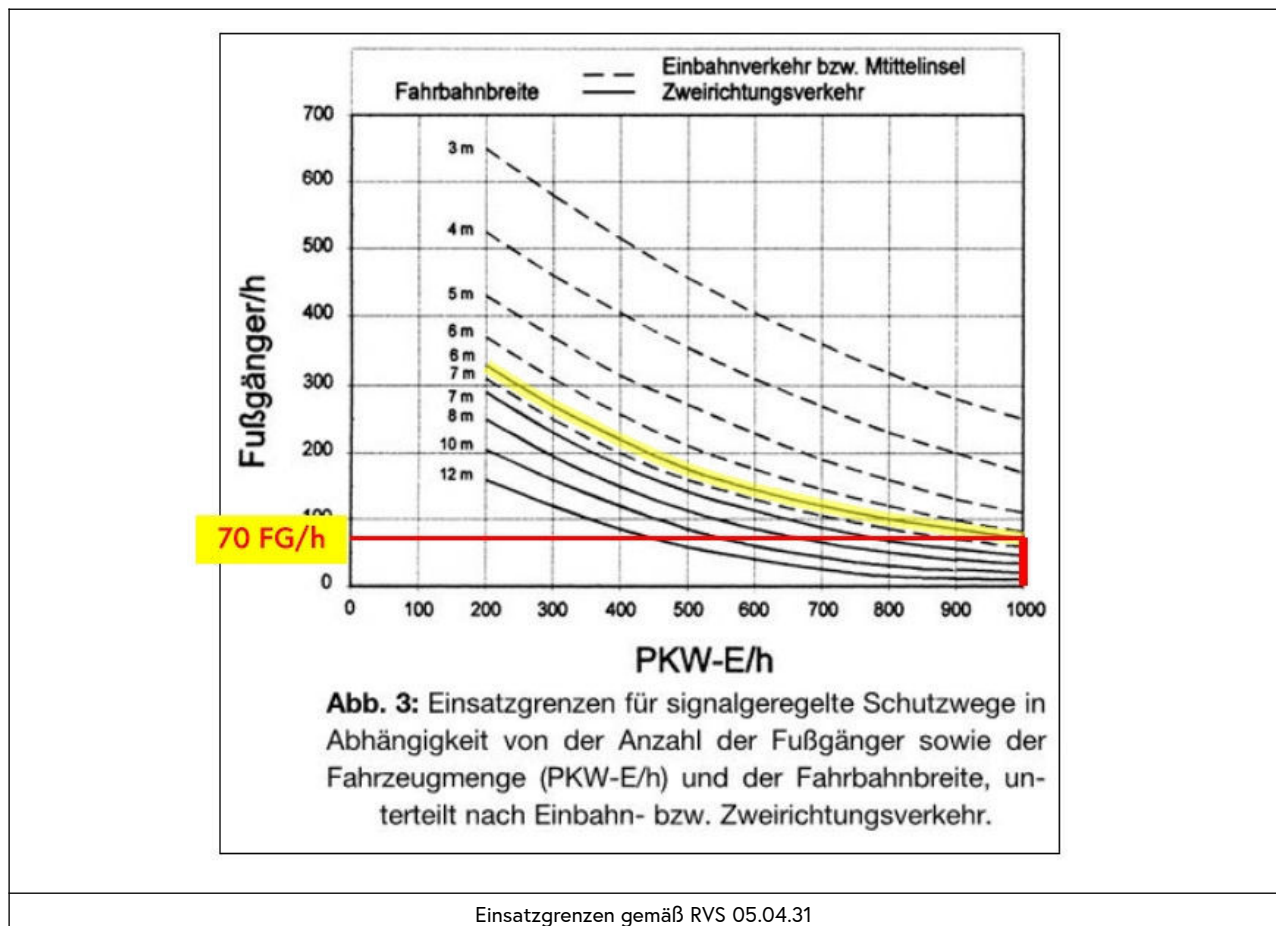


Es zeigt sich daher, dass schon die erhobene Fußgängerfrequenz die Anlage eines Schutzweges im Bereich Stelzhamerstraße rechtfertigt.

Offensichtlich entspricht die Anlage des Schutzweges im Bereich Stelzhamerstraße der Wunschlinie der Fußgänger, die  $v_{85}$  im Querungsbereich wird mit 40 bis 50 km/h geschätzt, die Sichtweiten auf Querende und Querungswillige ist mit über 30 m ausreichend bis sehr gut, die Anordnung eines Schutzweges ist daher nach den Bestimmungen in der RVS 03.02.12, 4.2.2.1 als nicht-signal geregelter Schutzweg erforderlich, weil mehr als 25 Fußgänger pro Stunde queren wollen und mehr als 1.000 FZ/h die Querungsstelle passieren.

Bestimmungen für lichtsignalgeregelte Schutzwege:

Gemäß RVS 05.04.31 – Einsatzkriterien für Lichtsignalanlagen - ergibt sich mit der erhobenen Fußgängerfrequenz bzw. mit den bekannten Verkehrswerten für eine Querungsbreite von 6 m und Zweirichtungsverkehr:



Am Schutzweg Habertstraße wurden (siehe oben) maximal 46 querende Fußgänger pro Stunde festgestellt. Durch die Einrichtung des zusätzlichen Schutzweges Stelzhamerstraße würde hier die Fußgängerfrequenz deutlich abnehmen.

Notwendig wäre im Fall der Bahnhofstraße ein Schutzweg ab 70 FG/h, erhoben wurden bis zu 46 FG/h, zu erwarten sind 23 bis 30 FG/h nach Errichtung des Schutzweges Stelzhamerstraße.

Damit sind die Bedingungen für einen lichtsignalgeregelten Schutzweg nicht erfüllt.

### 3 STELLUNGNAHME UND EMPFEHLUNG

#### **SCHUTZWEG STELZHAMERSTRASSE**

**Der vorgesehene Schutzweg Stelzhamerstraße ist aus den genannten Gründen und unter den angegebenen Bedingungen erforderlich.**

LAGE: Empfohlen wird, ihn nicht direkt in der Verlängerung des südlichen Gehsteigs an der Stelzhamerstraße und auch nicht direkt in Verlängerung des nördlichen Gehwegs an der Posthofzufahrt zu markieren, sondern tunlichst mittig zwischen beiden, so dass beide Rechtsabbiegevorgänge in die Bahnhofstraße - aus der Stelzhamerstraße und aus der Posthofzufahrt – abgeschlossen sind, bevor die KFZ-Lenker auf den Schutzweg treffen.

LICHT: Bezüglich Beleuchtung wird empfohlen, nicht unterschiedliche Absicherungs- und Sichtbarkeitsniveaus zu schaffen: Der vorgesehene Schutzweg liegt direkt unter einem Lichtmast (an Bahnhofstraße 17), eine Beleuchtungsergänzung analog zum Schutzweg an der Habertstraße wird empfohlen, die Qualitäten sollten aber vergleichbar sein – entweder beide im Sinne der geltenden ÖNORM aufwerten oder auch den neuen Schutzweg nicht besser beleuchten. Bei unterschiedlichen Qualitäten ist zu befürchten, dass der weniger gut ausgeleuchtete Schutzweg von den Lenkern auch weniger gut wahrgenommen wird.

NEIGUNG UND ABSTAND: Die Bahnhofstraße weist auch am Knoten mit der Theatergasse eine Neigung von 10 % auf, auch dort ist der Schutzweg möglich und erfüllt seine Aufgabe. Der Abstand von rund 100 m zwischen neuem Schutzweg und bestehendem Schutzweg Habertstraße liegt für Gmunden im üblichen Bereich, die Schutzwege in der Theatergasse zwischen Parkhauszufahrt und Graben sind 84 m voneinander entfernt, der Abstand der Schutzwege in der Georgstraße beträgt 110 und 100 m.



## SCHUTZWEG HABERTSTRASSE

Eine Lichtsignalregelung für den Schutzweg Habertstraße kann auf Basis des Stands der Technik nicht gerechtfertigt werden.

Durch die Errichtung des Schutzweges Stelzhamerstraße würden die Einsatzbedingungen noch weniger erfüllt als bereits im Bestand.

Wels, im April 2023

\\IBSERVER\daten\3Projekte\2023\2307\schreiben\VTSTEN\_01b\_Bahnhofstr.odt



DI C. DI Joachim Kleiner  
Beratender Ingenieur, zertifizierter  
Verkehrssicherheitsgutachter  
GZ.: 2307