



STADTAMT GMUNDEN
Rathausplatz 1, 4810 GMUNDEN

SCHUTZWEGE
BUSTERMIONAL HABERTSTRASSE

VERKEHRSTECHNISCHE STELLUNGNAHME

Fassung vom 03.05.2023

Verfasser:

 **SV-VERKEHR**

VERKEHRSPLANER GMBH

Sachverständigendienst / Verkehr + Tiefbau

Kaiser-Josef-Platz 36, A-4600 WELS

Tel.: 07242/ 42300, sv-verkehr@verkehrsplaner.com

INHALTSVERZEICHNIS

1	AUFGABENSTELLUNG.....	2
2	BEFUND.....	3
2.1	AUSGANGSLAGE.....	3
2.2	UNFÄLLE.....	4
2.3	BESTAND.....	4
2.4	VERKEHRSRISIKEN.....	5
3	STELLUNGNAHME UND EMPFEHLUNG.....	6

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
- [LIT3]

1 AUFGABENSTELLUNG

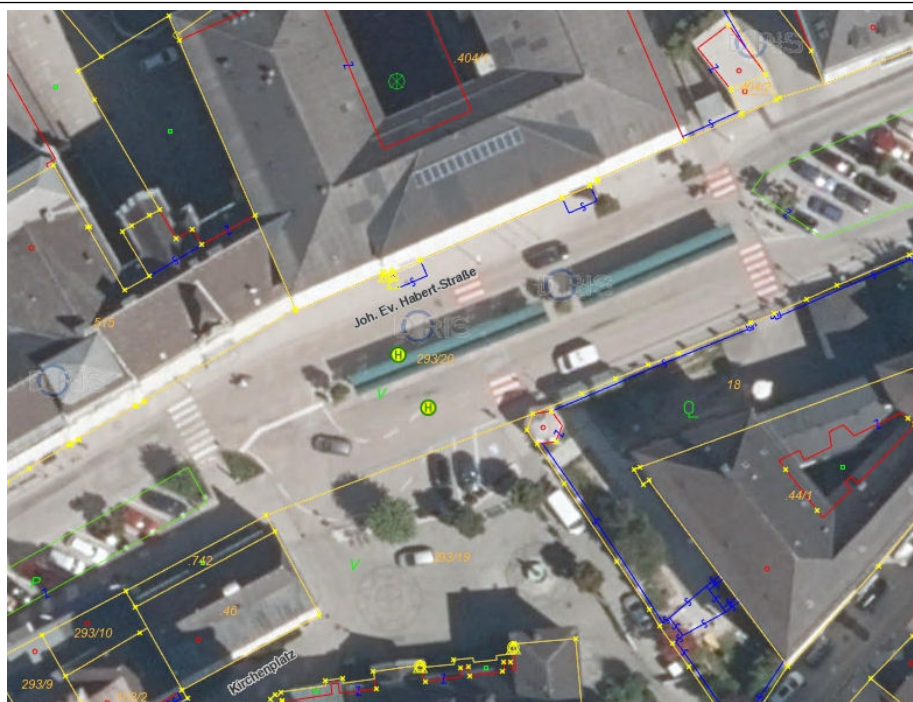
Die Stadtgemeinde Gmunden überlegt, im Bereich Busbahnhof Haberstraße den bestehenden Schutzweg mittig in der Bushaltestelle aufzuwerten und dafür den östlichen Schutzweg aufzulassen.

Es soll untersucht werden, ob sich daraus verkehrssicherheitstechnische Vorteile ergeben oder ob eventuell andere Maßnahmen zu einer Verbesserung der Verkehrssicherheit beitragen können.

2 BEFUND

2.1 AUSGANGSLAGE

Vom Verkehrsausschuss der Stadtgemeinde Gmunden ist der Vorschlag zu prüfen, in der Habertstraße beim dortigen Busterminal bei den Schutzwegen folgende Änderung vorzunehmen:



Lageplan / Vorhabensbereich Busterminal Habertstraße

Der mittlere Schutzweg soll stärker betont und aufgewertet werden, Grund ist seine Lage als logische Fortsetzung des Fußweges von der Johannesgasse weiter zur Schule.

Diesem Anspruch – Fußwegfortsetzung Johannesgasse - genügen weder der westliche noch der östliche Schutzweg. Daher wird der Vorschlag ergänzt durch die Anregung, den östlichen Schutzweg aufzulassen.

2.2 UNFÄLLE

Glücklicherweise sind im Bereich der Bushaltestelle keine Fußgängerunfälle registriert, im Knotenbereich mit der Tagwerkerstraße ist ein Kreuzungsunfall zwischen PKW und Moped am 14.7.2020 registriert, ansonsten ist die Habertstraße unfallfrei.

Grundsätzlich kann daher festgestellt werden, dass das Buserminal in Gmunden Habertstraße derart gestaltet ist, dass sich aus dem Verhalten der Verkehrsteilnehmer keine Risiken ergeben, offensichtlich nutzen alle Verkehrsteilnehmer den Platz mit entsprechender Vorsicht.

2.3 BESTAND

Die Habertstraße ist ab der Bahnhofstraße auf eine v_{\max} von 30 km/h beschränkt, von der Einbahn Herakhstraße / bzw. Wunderburgstraße kommend konnte kein Tempo-30-Zeichen gefunden werden.

Zum dennoch bestehenden, hohen Sicherheitsniveau trägt die bauliche Gestaltung mit Einfahrtsschwellen an beiden Platzenden samt den beiden dort angeordneten Schutzwegen bei, von denen der im Osten zusätzlich auffällig markiert ist.



Erhaltungszustand der Markierungen und der Aufpflasterungen könnten allerdings besser sein, Abwitterung der Markierung und Verwerfungen der Pflasterstreifen sind deutlich sichtbar und beeinträchtigen die Wirkung der Maßnahmen.



2.4 VERKEHRSRISIKEN

Trotz guter Gestaltung des Terminals sind folgende Risiken festzustellen:

Beim Queren der Habertstraße über den mittigen Schutzweg besteht – bei haltenden Bussen – das Risiko, dass der Schutzweg verdeckt und von Bussen zugeparkt ist und dass die Fußgänger ungesichert und ohne einen Schutzweg benützen zu können irgendwo zwischen den Bussen hindurchgehen müssen. Dies ist definitiv richtlinienwidrig.

Das dennoch Gute an der Lösung ist die unterschiedliche Gestaltung der Busstellplätze als Betonverbundpflaster und der Fahrbahn für den durchfahrenden Verkehr als Asphalt. Wenn die Busse wirklich tangierend zum rechten Randstein aufgestellt werden, was während des Ortsaugenscheines auch durchwegs gelang, wirkt die überbreite Busstellfläche wie eine Vorziehung und es besteht zwischen dem Heraustreten zwischen den Bussen und dem Fahrbahnrand ein Sichtfeld mit rund 50 cm Tiefe, die RVS 03.12.02 verlangt hier als Mindestmaß 20 cm Vorziehung.

Als Risiko bleibt, dass querungswillige Fußgänger aus dem Zwischenraum zwischen den Bussen heraus zu schnell auf die Fahrbahn hervortreten und damit KFZ-Lenker überraschen.

Die Busse zu einem Freihalten des Schutzweges zwingen zu wollen wird aus ho. Sicht für aussichtslos gehalten, das Busterminal ist für die augenscheinlich notwendige Busdichte zu klein bzw. zu kurz.

3 STELLUNGNAHME UND EMPFEHLUNG

Um die Fußgängersicherheit im Bereich Querung Habertstraße / Verlängerung Johannisweg zu heben können zwei unterschiedliche Maßnahmen empfohlen werden:

A - TEMPO 20: Renovierung der Bestandsanlagen, Regelung und Beschilderung des Gesamtbereiches der Habertstraße zwischen Bahnhofstraße / Tagwerkerstraße und Wunderburgstraße mit einer V_{\max} von 20 km/h (anstatt 30 wie jetzt), jeweils in Fahrtrichtung Versteilung der Pflasterflächen – insbesondere der westlichen - auf eine Zielgeschwindigkeit von 20 km/h zur besseren Durchsetzung der empfohlenen V_{\max} , Belassen der beiden Schutzwege Ost und West, Auflassen des mittleren Schutzweges für die Busse, Anpassung der Beschilderung, gute Ausleuchtung des Gesamtbereiches.

B - BEGEGNUNGSZONE 20: Renovierung der Bestandsanlagen, Regelung des Gesamtbereiches der Habertstraße zwischen Bahnhofstraße / Tagwerkerstraße und Wunderburgstraße als Begegnungszone mit $V_{\max} = 20$ km/h, jeweils in Fahrtrichtung Versteilung der Pflasterflächen – insbesondere der westlichen - auf eine Zielgeschwindigkeit von 20 km/h zur besseren Durchsetzung der empfohlenen V_{\max} , Auflassen aller Schutzwege (Mitte, Ost und West) weil Begegnungszone, Anpassung der Beschilderung, gute Ausleuchtung des Gesamtbereiches.

Wels, im Mai 2023

K:\3Projekte\2023\2307\schreiben\VTSTEN_02a_Habertstr.odt

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