

VERORDNUNG

über eine 30 km/h-Geschwindigkeitsbeschränkung auf den Gemeindestraßen „Sportplatzweg“, „Hauptstraße“, „Kalsfeld“, „Reithergasse“, „Dorfplatz“, „Badergasse“, „Schlossergasse“, „Spenglergasse“, „Schiwiesenweg“, „Dorfstraße“ und „Bahnhofstraße“ sowie Teilen der Straßenzüge „Neugasse“, „Kitzbüheler Straße“ und „Stöcklfeld“

Gemäß § 43 Absatz 1 lit. b Z. 1 StVO 1960, BGBl. Nr. 159/1960 idF BGBl. I Nr. 129/2023, in Verbindung mit § 94d Z. 4 lit. d StVO wird aufgrund des Beschlusses des Gemeinderates der Gemeinde KIRCHBERG in Tirol vom 12.03.2024 verordnet wie folgt:

§ 1

Es werden folgende Geschwindigkeitsbeschränkungen erlassen:

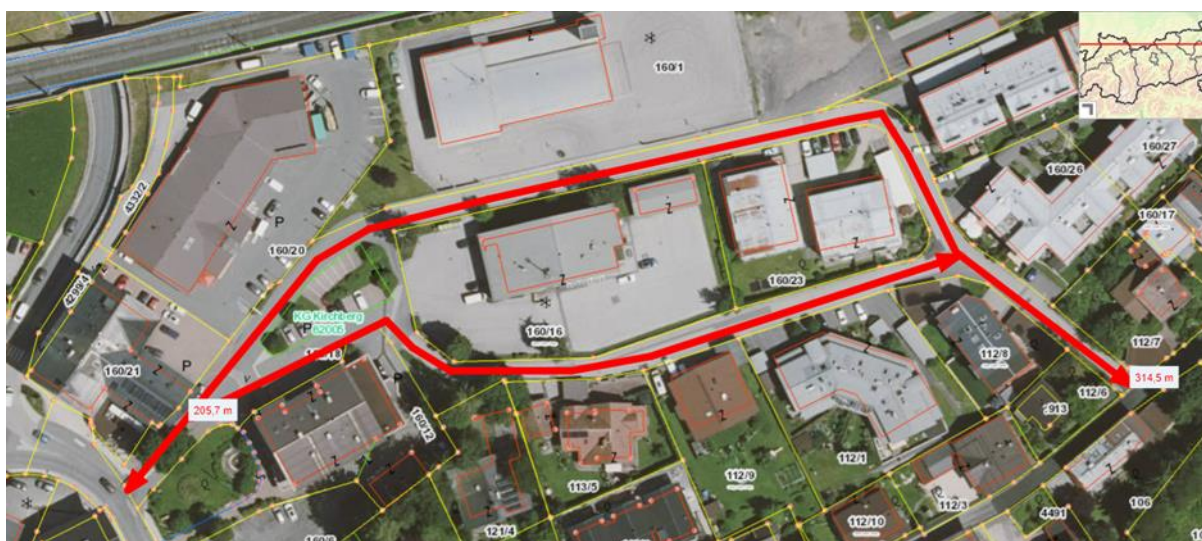
- a) SPORTPLATZWEG: „Zonenbeschränkung“ und „Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h“ (§ 52 lit.a Z. 11a i.V.m. § 52 lit. a Z. 10a i.V.m. Z. 10b StVO 1960) betreffend den gesamten Straßenzug auf den Grundstücken Gst. 4320/1 in EZ 220, Gst. 1195/1 in EZ 1367 und Gst. 1196/3, sämtliche KG 82005 Kirchberg zwischen beiden Kreuzungsbereichen mit der Kitzbüheler Straße



- b) HAUPTSTRASSE: „Zonenbeschränkung“ und „Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h“ (§ 52 lit.a Z. 11a i.V.m. § 52 lit. a Z. 10a i.V.m. Z. 10b StVO 1960) betreffend den gesamten Straßenzug auf den Grundstücken Gst. 4336/6 und Gst. 4336/2, jeweils in EZ 220 KG 82005 Kirchberg zwischen Bahnhofstraße und Kreisverkehr bzw. Kreisverkehr und Landbrücke



- c) KALSFELD: „Zonenbeschränkung“ und „Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h“ (§ 52 lit.a Z. 11a i.V.m. § 52 lit. a Z. 10a i.V.m. Z. 10b StVO 1960) betreffend den gesamten Straßenzug auf Gst. 160/18 in EZ 435 KG 82005 Kirchberg zwischen den Kreuzungsbereichen mit der Hauptstraße und der Reithergasse



- d) REITHERGASSE: „Zonenbeschränkung“ und „Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h“ (§ 52 lit.a Z. 11a i.V.m. § 52 lit. a Z. 10a i.V.m. Z. 10b StVO 1960) betreffend den gesamten Straßenzug auf den Grundstücken Gst. 4325 in EZ 220, einem Teilbereich des Gst. 4485/2 in EZ 221, Gst. 4326/1 in EZ 220 und Gst.4326/7 in EZ 220, sämtliche KG 82005 Kirchberg, ab der Kreuzung mit der Hauptstraße bis zu ihrem östlichen Ende



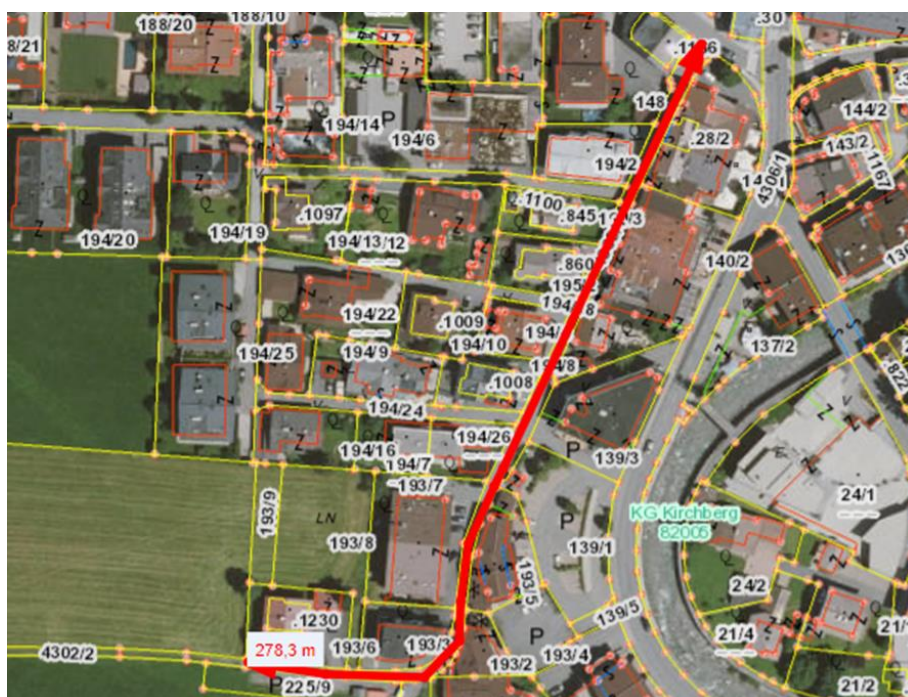
- e) DORFPLATZ: „Zonenbeschränkung“ und „Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h“ (§ 52 lit.a Z. 11a i.V.m. § 52 lit. a Z. 10a i.V.m. Z. 10b StVO 1960) betreffend den gesamten Straßenzug auf den Grundstücken Gst. 4306/6, Gst. 4306/4 und Gst. 4299/5, jeweils in EZ 220 KG 82005 Kirchberg zwischen den Kreuzungsbereichen mit der Dr.-Erhart-Straße und der Hauptstraße, insoweit durch Ausnahmebestimmungen zur verordneten Fußgängerzone eine temporäre Befahrung mit Kraftfahrzeugen erlaubt ist



- f) BADERGASSE und nördlicher Teil der NEUGASSE: „Zonenbeschränkung“ und „Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h“ (§ 52 lit.a Z. 11a i.V.m. § 52 lit. a Z. 10a i.V.m. Z. 10b StVO 1960) betreffend den gesamten Straßenzug Badergasse zwischen Lendstraße und Dorfplatz sowie die Neugasse zwischen Haus Nr. 1 und Kreuzungsbereich Lendstraße auf Gst. 4299/6 in EZ 220 KG 82005 Kirchberg



- g) SCHLOSSERGASSE: „Zonenbeschränkung“ und „Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h“ (§ 52 lit.a Z. 11a i.V.m. § 52 lit. a Z. 10a i.V.m. Z. 10b StVO 1960) betreffend den gesamten Straßenzug auf den Grundstücken Gst. 4299/1 in EZ 220, Gst. 4303/1 in EZ 220 und Gst. 4302/2 in EZ 188 tw., sämtliche KG 82005 Kirchberg vom Kreuzungsbereich mit der Dorfstraße nach Südwesten bis zum westlichen Straßenende



- h) SPENGLERGASSE: „Zonenbeschränkung“ und „Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h“ (§ 52 lit.a Z. 11a i.V.m. § 52 lit. a Z. 10a i.V.m. Z. 10b StVO 1960) betreffend den gesamten Straßenzug auf Gst. 194/1 in EZ 13 KG 82005 Kirchberg zwischen den Kreuzungsbereichen mit der Schlossergasse bzw. dem Schiwiesenweg



- i) SCHIWIESENWEG: „Zonenbeschränkung“ und „Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h“ (§ 52 lit.a Z. 11a i.V.m. § 52 lit. a Z. 10a i.V.m. Z. 10b StVO 1960) betreffend den gesamten Straßenzug auf den Grundstücken Gst. 194/1 in EZ 13, Gst. 194/25 in EZ 1516 und Gst. 188/13 in EZ 90002, sämtliche KG 82005 Kirchberg zwischen den Kreuzungsbereichen mit dem Straßenzug Stöckfeld bzw. der Spenglergasse und weiter bis zum südlichen Ende der Straße



- j) DORFSTRASSE: „Zonenbeschränkung“ und „Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h“ (§ 52 lit.a Z. 11a i.V.m. § 52 lit. a Z. 10a i.V.m. Z. 10b StVO 1960) betreffend den gesamten Straßenzug auf Gst. 4299/1 in EZ 220 KG 82005 Kirchberg zwischen den Kreuzungsbereichen mit der Hauptstraße und der Dr.-Erhart-Straße



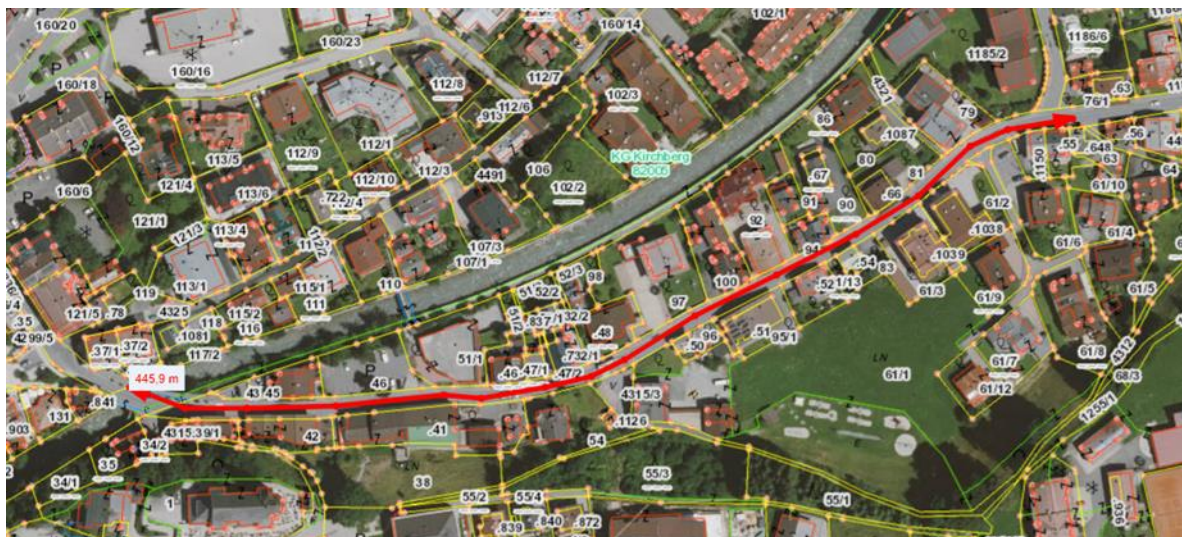
- k) SEEHOLZ: „Zonenbeschränkung“ und „Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h“ (§ 52 lit.a Z. 11a i.V.m. § 52 lit. a Z. 10a i.V.m. Z. 10b StVO 1960) betreffend den gesamten Straßenzug auf den Grundstücken Gst. 243 in EZ 90005 und Gst. 190/1 in EZ 549, beide KG 82005 Kirchberg ab der Grenze zum Straßenzug Stöckfeld bis zum östlichen Ende der Straße



- l) BAHNHOFSTRASSE: „Zonenbeschränkung“ und „Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h“ (§ 52 lit.a Z. 11a i.V.m. § 52 lit. a Z. 10a i.V.m. Z. 10b StVO 1960) betreffend den gesamten Straßenzug auf den Grundstücken Gst. 4301/2 und Gst. 320/18, jeweils in EZ 220 KG 82005 Kirchberg zwischen den Kreuzungsbereichen mit der Hauptstraße bzw. dem Straßenzug Stöcklfeld



- m) KITZBÜHELER STRASSE: „Zonenbeschränkung“ und „Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h“ (§ 52 lit.a Z. 11a i.V.m. § 52 lit. a Z. 10a i.V.m. Z. 10b StVO 1960) betreffend den westlichen Teil des Straßenzuges auf Gst. 4315/4 in EZ 220 KG 82005 Kirchberg vom Grenzbereich zur Hauptstraße inklusive Landbrücke bis Haus Nr. 44



- n) STÖCKLFELD: „Zonenbeschränkung“ und „Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h“ (§ 52 lit.a Z. 11a i.V.m. § 52 lit. a Z. 10a i.V.m. Z. 10b StVO 1960) von der Kreuzung mit der Dorfstraße bis Haus Nr. 82 auf den Grundstücken Gst. 4301/1 in EZ 90002, Gst. 318/2 in EZ 220, Gst. 317/6 in EZ 90002, Gst. 320/18 in EZ 220, Gst. 300/5 in EZ 220, Gst. 304/1 in EZ 90005 sowie einem Teil des Gst. 4600 in EZ 220, sämtliche KG 82005 Kirchberg



§ 2

- a) Die Kundmachung der Verordnung erfolgt gemäß § 44 Abs. 1 StVO 1960, BGBl. Nr. 159/1960 idF BGBl. I Nr. 129/2023, durch die Anbringung des Vorschriftszeichens gemäß § 52 lit.a Z. 11a „Zonenbeschränkung“ sowie durch die Anbringung der Vorschriftszeichen gemäß § 52 lit. a Ziffer 10a StVO 1960 „Geschwindigkeitsbeschränkung 30 km/h“ bzw. § 52 lit. a Ziffer 10b StVO 1960 „Ende der Geschwindigkeitsbegrenzung 30 km/h“ auf der Rückseite.
- b) Die Position der Verkehrszeichen ist dem angehängten Ordnungsplan „Gemeinde Kirchberg in Tirol, 30km/h Zonenbeschränkung, Plannr. 20-030-01-VO vom 7.11.2023“ zu entnehmen.

§ 3

Die Verordnung tritt mit Anbringung der Verkehrszeichen in Kraft.

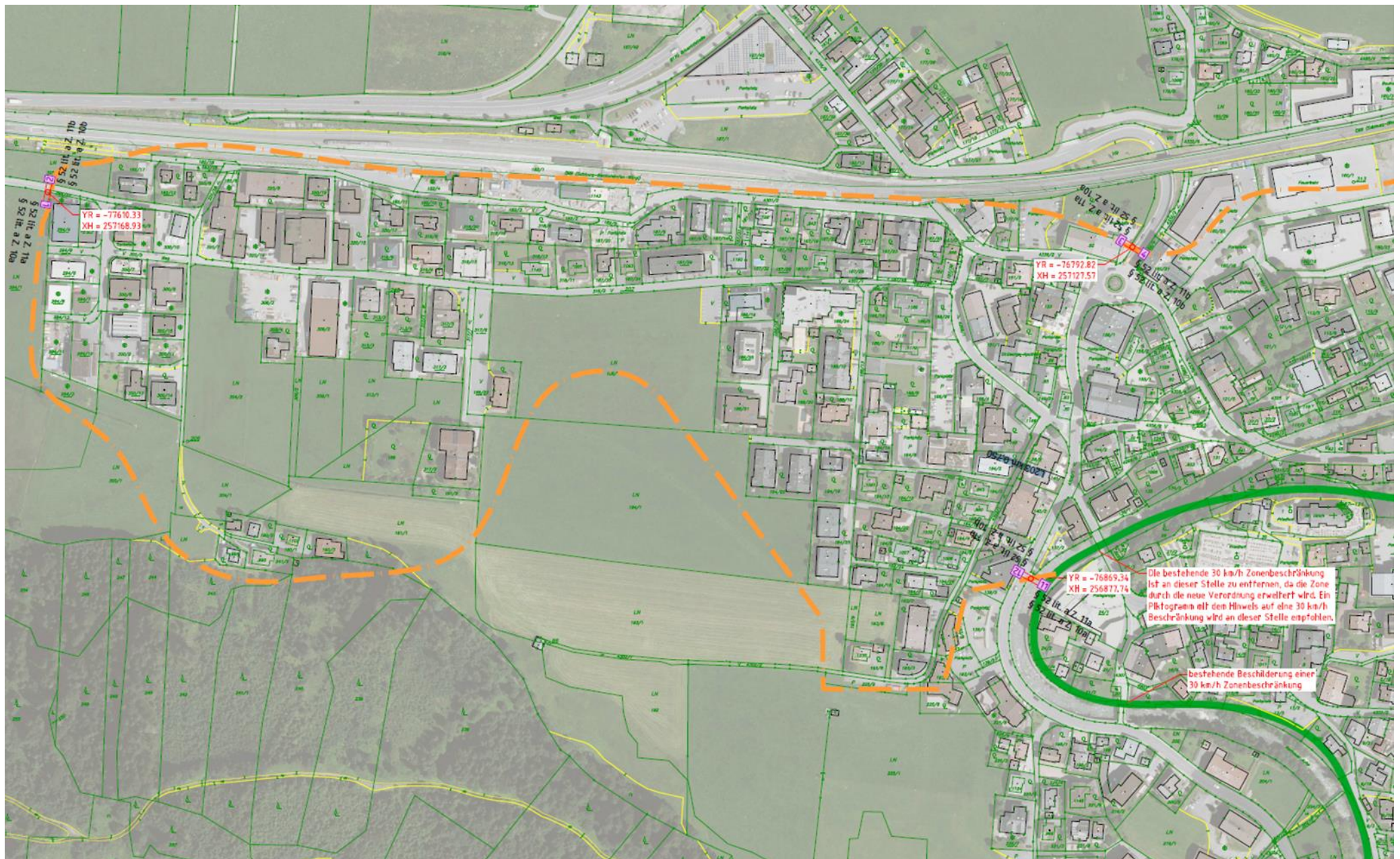
Für den Gemeinderat:

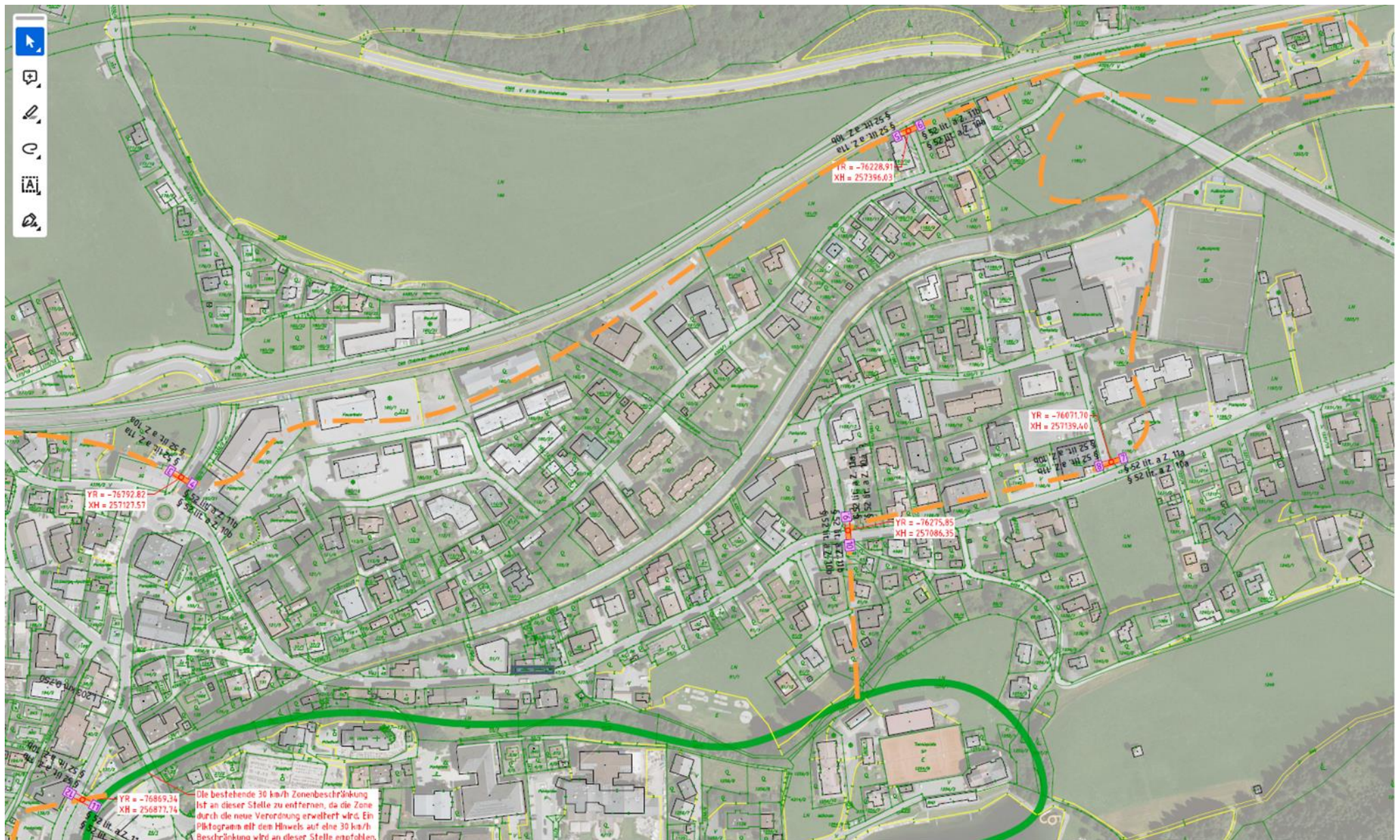


Bgm. Helmut BERGER

Verteiler:

1. Bauhof, zur Kundmachung der Verordnung durch das Anbringen der entsprechenden Straßenverkehrszeichen; der Zeitpunkt der erfolgten Anbringung ist gem. § 44 Abs. 1 StVO 1960 in einem Aktenvermerk festzuhalten.
2. Polizeiinspektion KIRCHBERG in Tirol zur Kenntnisnahme und mit dem Ersuchen, die Einhaltung der Verordnung durch die Verkehrsteilnehmer zu überwachen.
3. Amt der Tiroler Landesregierung (Mitteilung gemäß § 122 Abs. 1 TGO, StF: LGBl. Nr. 36/2001 idgF)
4. Gemeindeinformation





Vorab kann nach einer kurzen Durchsicht des Aktensystems und der sogenannten "Unfallsteckkarte" mitgeteilt werden, dass es seit dem Jahr 2020 im gegenständlichen Bereich der geplanten 30er Zone zu etwa 3 bis 4 Unfällen mit Personenschaden pro Jahr gekommen ist. Dabei wurden 2 Personen schwer verletzt.

Ein Teil der Unfälle sind eigenverschuldete Stürze ohne Fremdbeteiligung durch Radfahrer oder mit Scootern. Bei diesen Unfällen dürfte die verordnete Geschwindigkeit keine Rolle gespielt haben.

Zumindest ein gravierender Unfall in der Kitzbühlerstraße war auf eine Alkoholisierung zurückzuführen.

Ein weiterer gravierender Unfall mit schwerer Verletzung ereignete sich am damaligen Schutzweg zwischen Gemeindeamt und Trafik. Dieser Unfall wurde bereits seitens der BH Kitzbühel, dem Baubezirksamt und der Gemeinde Kirchberg besprochen.

Zumindest zwei Unfälle können auf Verletzungen der Vorrangregeln zurückgeführt werden.

Ein weiterer Unfall ereignete sich durch Überrollen einer Person durch einen "herrenlosen" PKW am Parkplatz eines Geschäftes.

Insofern ist derzeit auszugehen, dass nur eine geringe Anzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden in diesem Bereich ursächlich primär auf die Geschwindigkeit zurückzuführen sind. Inwieweit diese Unfälle durch eine Geschwindigkeitsreduktion vermeidbar gewesen wären, kann in dieser kurzen Zeit keinesfalls befundet werden.

Seitens der Polizeiinspektion Kirchberg wurden im Jahr 2022 auf Grund von Anrainerbeschwerden (subjektives Empfinden, dass die Fahrzeuglenker dort vielfach mit Geschwindigkeiten bis zu 80 km/h durchrasen würden, insbesondere auch Mopedfahrer) jeweils über mehrere Tage sowohl an Werktagen wie auch an Wochenenden zur verschiedenen Tages- und Nachtzeiten Geschwindigkeitsmessungen mittels Lasermessgerät im Kalsfeld (Bereich Feuerwehr) und in der Dr.-Erhart-Straße (auf Höhe des Lokales "Zwanzgerl") durchgeführt.

Dabei wurde im Kalsfeld festgestellt, dass die erreichten Maximalwerte zwischen 40 und 50 km/h lagen. Auf Grund des leichten Fahrbahngefälles, der Straßenbreite, des Fahrbahnverlaufes und der kurzen Beschleunigungsstrecke wurden diese Geschwindigkeiten im Kalsfeld jedoch subjektiv nachvollziehbar als massiv überhöht empfunden.

In der Dr.-Erhart-Straße wurden an den Werktagen unter Tage überwiegend Geschwindigkeiten zwischen 20 und 40 km/h gemessen. Dies dürfte auf das dortige Verkehrsaufkommen, den Straßenverlauf (Kreisverkehr, enge Kurve im Bereich der Kreuzung mit der Dorfstraße), Schutzweg und erhöhten Fußgängerverkehr zurückzuführen sein.

In den Nachtzeiten konnten vereinzelt Geschwindigkeiten von 50 bis 60 km/h gemessen werden, wobei eine solche Geschwindigkeit in diesem Bereich subjektiv sicherlich als "Raserei" empfunden wird.

Die Bundespolizei als exekutierendes Organ wird in der Folge bei Verordnung einer 30er Zone die Geschwindigkeitsüberwachung durchzuführen haben.

Dazu steht der Polizeiinspektion Kirchberg ein sogenanntes Lasermessgerät zur Verfügung. Dieses ist im Regelfall mit der Direktanhaltung der betroffenen Lenker vorgesehen.

Die Überwachung wäre insbesondere auf der "Haupttroute" (Kitzbühlerstraße - Hauptstraße - Dr.-Erhart-Straße) zu vollziehen. Es sollten in diesem Bereich insofern ausreichend öffentliche und beleuchtete Verkehrsflächen zur Durchführung von Anhaltungen zur Verfügung stehen. Ebenso gilt zu bedenken, dass sich in diesem Bereich insbesondere die Nachtlokale befinden und keinesfalls der Eindruck erweckt werden sollte, dass die betroffenen Fahrzeuglenker hier "dem Publikum vorgeführt werden".

Fazit:

Nach Kurzdurchsicht der h.o. vorhandenen Aufzeichnungen gibt es seitens der Polizeiinspektion Kirchberg derzeit weder Gründe und Fakten die gegen die Verordnung einer 30km/Zone sprechen noch gibt es zwingende Gründe und Fakten die die Einführung einer 30km/h Zone als unbedingt erforderlich erscheinen lassen.

Sollte für die politische Entscheidungsfindung zur Einführung der 30km/h Zone eine verkehrspolizeiliche Beratung seitens der Polizeiinspektion Kirchberg erwünscht sein, wird um ausreichend Zeit zur Evaluierung der h.o. vorhandenen Daten gebeten und es wird ersucht konkrete Fragestellungen zu formulieren, die in der Folge - soweit es den Kompetenzbereich der Bundespolizei betrifft - beantwortet werden.



Gemeinde Kirchberg in Tirol

Geschwindigkeitsregelung in der Gemeinde Kirchberg in Tirol

Verkehrstechnisches Gutachten einer
30 km/h Zonenbeschränkung im Ortszentrum



Auftraggeber:

Gemeinde Kirchberg in Tirol
Hauptstraße 8
6365 Kirchberg in Tirol

Hall i.T., 07.11.2023



Ingenieurbüro für Verkehrswesen
Hirschhuber und Einsiedler OG

A-6060 Hall i. T.
Erlersstraße 3
Tel. 05223 204545
j.einsiedler@he-ing.at
h.hirschhuber@he-ing.at
www.hh-verkehrsplanung.at

Inhalt

1	Auftrag und Zielsetzung	4
1.1	Auftrag	4
1.2	Bearbeitungsablauf	5
1.3	Verwendete Unterlagen	5
2	Rechtliche Grundlagen	6
2.1	Zuständigkeit für die Verordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen	6
2.2	Bestimmungen nach § 20 bzw. § 43 StVO	6
2.2.1	§ 20 Abs. 2a StVO:	6
2.2.2	§ 43 Abs. 1, 2 StVO:	6
2.3	Verfahrensschritte zur Erlassung einer Geschwindigkeitsbeschränkung	7
2.3.1	Ermittlungsverfahren	7
2.3.2	Verordnung	7
2.3.3	Kundmachung der Verordnung	7
2.3.4	Verordnungsanfechtung	7
2.4	Rechtsaussagen zu Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Grundlage von § 43 StVO	8
2.5	Rechtsaussagen zu Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Grundlage von § 20 Abs. 2a StVO	8
3	Fachliche Grundlagen	10
3.1	Allgemeines	10
3.2	Richtlinien und wissenschaftliche Entscheidungsgrundlagen für die Verordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen	11
3.3	Wechselbeziehung Geschwindigkeit/Anhalteweg/Verletzungsrisiko von Fußgängern	13
3.4	Fußgänger in Straßenlängsrichtung	15
3.5	Fußgängerquerungen außerhalb von Schutzwegen, Kreuzungen und niveaufreien Querungsstellen	15
3.6	Argumentarium für Tempo 30 oder 40 in verkehrsberuhigten Gebieten innerorts	16
3.7	Tiroler Verkehrssicherheitsprogramm 2013 bis 2022	18
4	Verkehrstechnischer Befund	19
4.1	Verkehrsgeographische Lage	19
4.2	Automatische Verkehrsdatenerfassungen	20
4.3	Beurteilung der betrachteten Straßen- und Straßenabschnitte	24
4.3.1	L203 Spertentalstraße ab dem Kreisverkehr L203-1-K1 bis zum Strkm. 1,0	24
4.3.2	Bahnhofstraße	26
4.3.3	Stöcklfeld	27
4.3.4	Reithergasse	28
4.3.5	Kitzbüheler Straße	31
4.3.6	Sportplatzweg	32

4.3.7	Diverse Straßen	33
4.3.8	Beurteilungstabelle.....	34
5	Verkehrstechnisches Gutachten	36
5.1	Allgemeine Begutachtungsgrundlagen	36
5.2	30 km/h Zonenbeschränkung nach § 43 StVO	36
6	Kundmachung der Verordnungen und notwendige Begleitmaßnahmen.....	38
6.1	Kundmachung der Verordnung	38
6.2	Empfohlene Begleitmaßnahmen.....	38
7	Zusammenfassung	39
Anhang.....		39
Verordnungsplan M 1:2.000; Plannr. 20-030-01-VO; 30 km/h Zonenbeschränkung, Datum 2023-11-07		39

Gemeinde Kirchberg in Tirol

30 km/h Zonenbeschränkung im Ortszentrum

Verkehrstechnische Begutachtung

1 Auftrag und Zielsetzung

1.1 Auftrag

Das Ingenieurbüro für Verkehrswesen Hirschhuber und Einsiedler OG, Hall i.T., wurde von der Gemeinde Kirchberg in Tirol beauftragt, im Rahmen eines verkehrstechnischen Gutachtens eine Grundlage für eine Verordnung einer 30 km/h Geschwindigkeitsbeschränkung auszuarbeiten. Die Verordnung soll gemäß § 43 Abs. 1 StVO erfolgen.

Es stellt sich die Frage, ob die Verordnung einer Beschränkung von 30 km/h erforderlich ist, um die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs zu erhöhen.

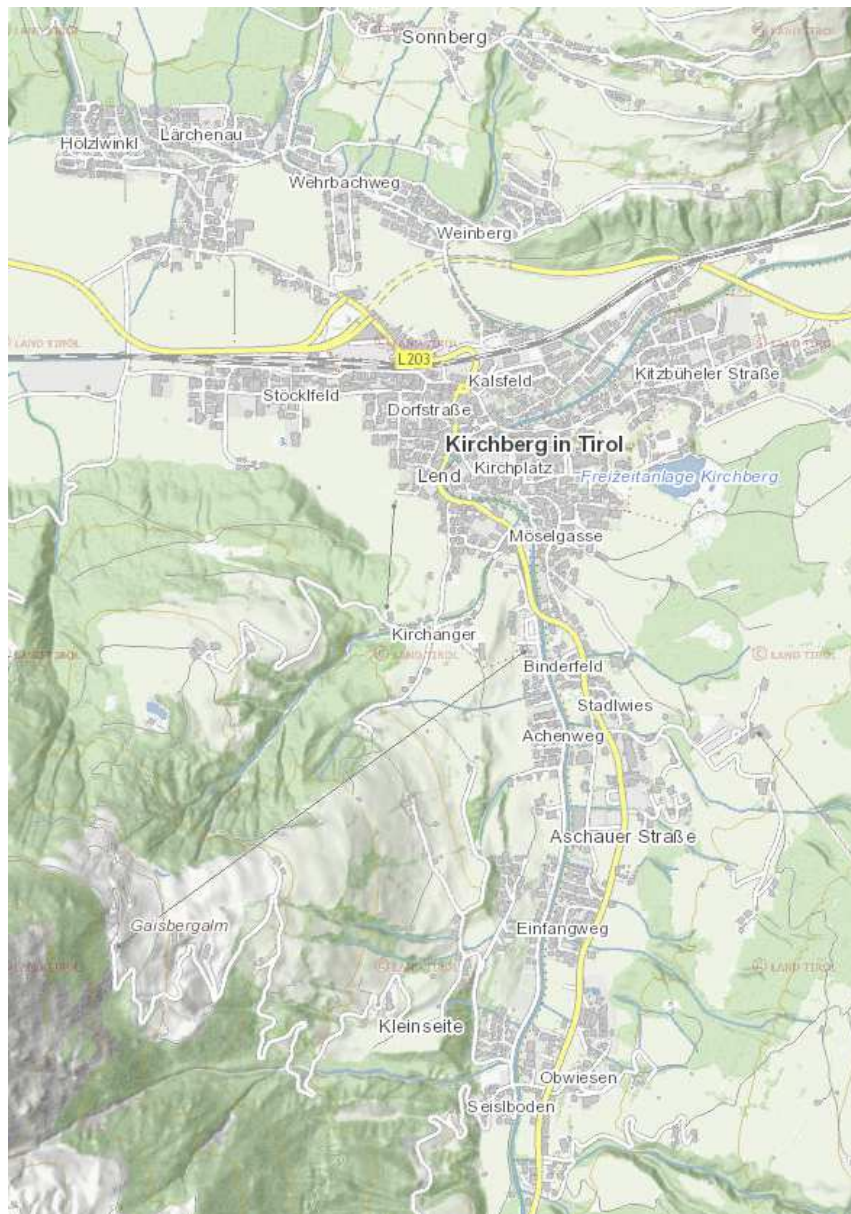


Abbildung 1: Übersichtskarte (Quelle: *tirisMaps*)

1.2 Bearbeitungsablauf

Die Ausarbeitung des vorliegenden verkehrstechnischen Gutachtens erfolgt in folgenden Schritten:

- Befundaufnahme zur Grobbeurteilung und Vorbereitung auf die Information des Verkehrsausschusses im Juni 2019
- Besprechung der Aufgabenstellung am 25.9.2019 mit (o.T.): Obmann Josef Schroll, Bgm. Helmut Berger, Vzbgm. Andreas Schipflinger, Amtsleiter Kurt Hainbuchner, Sigmund Michael, weitere Mitglieder des Verkehrsausschusses
- Durchführung der Verkehrsdatenerfassungen in den Monaten Juli und August 2020
- Teilnahme an der Sitzung des Verkehrsausschusses am 5.10.2020, Vorstellung des Entwurfs der Begutachtung
- Besprechung im Gemeindeamt am 10.12.2020
- Teilnahme an der Sitzung des Ausschusses für Verkehrsangelegenheiten und Gemeindeinfrastruktur am 2.2.2023 im Gemeindeamt
- Befundaufnahme und Erstellung des Gutachtens in den Monaten August 2023
- Besprechung des Vorabzuges der Bearbeitung mit Bgm. Helmut Berger und Amtsleiter David Nagiller am 16.10.2023

1.3 Verwendete Unterlagen

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

- Österreichische Straßenverkehrsordnung (StVO) in der letztgültigen Fassung
- Richtlinien und Vorschriften für den Straßenbau RVS 02.02.21, Verkehrsplanung, Verkehrssicherheit, Verkehrssicherheitsuntersuchung der Österreichischen Forschungsgesellschaft Straße-Schiene-Verkehr.
- Richtlinien und Vorschriften für den Straßenbau RVS 02.02.37, Verkehrsplanung, Verkehrssicherheit, Allgemeines Sachverständigenwesen, Geschwindigkeitsbeschränkungen der Österreichischen Forschungsgesellschaft Straße-Schiene-Verkehr.
- Richtlinien und Vorschriften für den Straßenbau RVS 03.02.12, Fußgängerverkehr der Österreichischen Forschungsgesellschaft Straße-Schiene-Verkehr
- Richtlinien und Vorschriften für den Straßenbau RVS 03.02.13, Radverkehr der Österreichischen Forschungsgesellschaft Straße-Schiene-Verkehr
- Richtlinien und Vorschriften für den Straßenbau RVS 03.05.12, Knoten, plangleiche Knoten-Kreuzungen, T-Kreuzungen der Österreichischen Forschungsgesellschaft Straße-Schiene-Verkehr.
- Generelle Geschwindigkeitsbeschränkung für Straßen in Ortsgebieten, Wissenschaftliche Entscheidungsgrundlagen, Univ.Prof.Dipl.Ing.Dr.techn. Heinz Tiefenthaler, Oktober 2005
- Broschüre „Mobile – Impulse für eine nachhaltige Mobilität“ 01/17, Geschwindigkeitsbeschränkungen im Ortsgebiet, Amt der Tiroler Landesregierung, Abteilung Verkehrsplanung
- EDV-Programm „Brems dich ein“, VCÖ
- Tiroler Verkehrssicherheitsprogramm 2013 bis 2022
- Digitales Informationssystem der Tiroler Landesregierung (tirismaps)
- Daten der Statistik Austria, Nächtigungszahlen, Betten
- Verkehrsdaten diverser Messungen, durchgeführt, ausgewertet und dargestellt vom Ingenieurbüro Hirschhuber und Einsiedler
- Demographische Daten der Gemeinde Kirchberg in Tirol, über die Statistik Austria
- Digitale Fotos angefertigt bei den oben beschriebenen Ortsaugenscheinen

2 Rechtliche Grundlagen

2.1 Zuständigkeit für die Verordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen

Während im Sinne des § 94d StVO die Gemeinden für die Verordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Straßen, die keine Autobahnen, Autostraßen, Bundesstraßen oder Landesstraßen sind, noch diesen Straßen gleichzuhalten sind, sowohl nach § 20 Abs. 2a StVO als auch § 43 Abs. 1 lit. b Z. 1 StVO zuständig sind, ist für die Verordnung innerörtlicher Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Landesstraßen die jeweilige Bezirksverwaltungsbehörde zuständig.

Das vorliegende verkehrstechnische Gutachten soll für die Gemeinde Kirchberg in Tirol Grundlage für die Verordnung von zonalen Geschwindigkeitsbeschränkungen nach § 43 StVO auf Gemeindestraßen dienen.

Der den Ortsteil umfassende Zonenbereich beinhaltet einen Abschnitt der L 203, welcher durch die Bezirkshauptmannschaft Kitzbühel zu verordnen ist.

2.2 Bestimmungen nach § 20 bzw. § 43 StVO

Mit 01.10.1994 trat die 19. Novelle zur Straßenverkehrsordnung in Kraft, wonach Gemeinden für Gemeindestraßen Verordnungen sowohl nach § 20 StVO als auch nach § 43 StVO erlassen dürfen.

Während bei Verordnungen wie im gegenständlichen Fall nach § 20 StVO Geschwindigkeitsvorgaben für ein gesamtes Ortsgebiet erlassen werden können, so sind für einzelne Straßenzüge bzw. Abschnitte Verordnungen nach § 43 StVO erforderlich.

2.2.1 § 20 Abs. 2a StVO:

Mit dieser Regelung kann die Behörde durch Verordnung für ein gesamtes Ortsgebiet eine geringere als die generell zulässige Höchstgeschwindigkeit dann festlegen, wenn dies auf Grund der örtlichen oder verkehrsmäßigen Gegebenheiten nach dem Stand der Wissenschaft zur Erhöhung der Verkehrssicherheit oder zur Fernhaltung von Gefahren oder Belästigungen, insbesondere durch Lärm, Geruch oder Schadstoffe und zum Schutz der Bevölkerung oder der Umwelt oder aus anderen wichtigen Gründen **geeignet** erscheint. Sofern dadurch der beabsichtigte Zweck der Verordnung nicht gefährdet wird, sind einzelne Straßen, Straßenabschnitte oder Straßenarten vom Geltungsbereich der Verordnung auszunehmen.

2.2.2 § 43 Abs. 1, 2 StVO:

Mit dieser Regelung kann die Behörde für bestimmte Straßen oder Straßen innerhalb eines bestimmten Gebietes, wenn und soweit es die Sicherheit, Leichtigkeit oder Flüssigkeit des sich bewegenden Verkehrs oder sonstige mit dem öffentlichen Verkehr zusammenhängende Erwägungen wie Lage, Widmung, Beschaffenheit der Straße, eines an der Straße gelegenen Gebäudes oder Gebietes, es **erfordert**, durch Verordnung Geschwindigkeitsbeschränkungen erlassen (VfGH, 17.06.1993, ZVR 1993/131).

Hinweis: Alle im vorliegenden Verkehrstechnischen Gutachten zitierten Paragraphen beziehen sich auf die Straßenverkehrsordnung 1960 – StVO 1960, BGBl. Nr. 159/1960.

2.3 Verfahrensschritte zur Erlassung einer Geschwindigkeitsbeschränkung

2.3.1 Ermittlungsverfahren

Zur Erlassung einer Geschwindigkeitsbeschränkung muss ein Ermittlungsverfahren durchgeführt werden; dieses soll klären, welche Problemstellung vorliegt und inwiefern dieser durch die konkrete Verordnung begegnet werden kann. Es ist sinnvoll durch Beiziehung eines verkehrssicherheitstechnischen Sachverständigen den Sachverhalt zu klären und dann erst zu beraten, welche Möglichkeit zur Behebung eines allfälligen Mangels besteht. Der entsprechende Antrag auf Verordnungserlassung ist im Gemeinderat später dann das Produkt des Ermittlungsverfahrens. Bezüglich des Verfahrens zur Erlassung solcher Verordnungen sind keine näheren Bestimmungen vorgesehen. Zu beachten ist in diesem Zusammenhang aber das Anhörungsrecht nach § 94 f StVO, das zwingend **die Anhörung der gesetzlichen Interessensvertretungen (insbesondere Straßenerhalter, Exekutive, Betreiber öffentlicher Verkehrsmittel, Kammern)** anordnet, wenn Interessen von Mitgliedern einer Berufsgruppe berührt werden, und das bei Außerachtlassen die Verordnung gesetzwidrig macht.

2.3.2 Verordnung

Die ordnungsgemäße Textierung ist die Grundvoraussetzung dafür, dass eine korrekte Verordnung zu Stande kommen kann. Der gesamte Verordnungstext ist dem Gemeinderat zur Beschlussfassung (eigener Tagesordnungspunkt) vorzulegen. Da es im Gemeindestraßennetz keine Kilometrierung gibt, muss durch textliche Anführung von örtlichen Bezugspunkten der zu beschränkende Teil der Straße festgelegt werden.

Unterschrieben wird die Verordnung für den Gemeinderat vom Bürgermeister (oder seiner Vertretung); anschließend an den Gemeinderatsbeschluss ist die Verordnung noch der Aufsichtsbehörde vorzulegen.

2.3.3 Kundmachung der Verordnung

Die Aufstellung der Verkehrszeichen muss in exakter Anlehnung an den Verordnungstext erfolgen; dieser muss seinerseits so exakt formuliert sein, dass eine Aufstellung der Verkehrszeichen genau entsprechend dem Wortlaut erfolgen kann.

Verkehrszeichen, deren Aufstellung vom Verordnungswortlaut abweichen, machen die betreffende Verordnung nicht kund, sie sind daher nicht rechtswirksam.

Nach der Judikatur der Höchstgerichte ist eine Kundmachung erst dann vollzogen, wenn alle für die Kundmachung erforderlichen Verkehrszeichen aufgestellt sind.

Der Zeitpunkt der Anbringung ist in einem Aktenvermerk festzuhalten.

Verordnungen gemäß § 20 Abs. 2a StVO sind im Ortsgebiet überdies ortsüblich zu verlautbaren.

2.3.4 Verordnungsanfechtung

Jeder Bürger, der wegen eines Verstoßes gegen eine Verordnung bestraft wurde, aber auch die Berufungsbehörde selbst (unabhängiger Verwaltungssenat) hat das Recht, die Verordnung beim Verfassungsgerichtshof anzufechten. Die verordnungserlassende Gemeinde ist dann als belangte Behörde verpflichtet, ihre Verordnung vor dem Verfassungsgerichtshof zu verteidigen. Ein derartiges Verfahren kann für die Gemeinde nur dann erfolgreich enden, wenn das Ermittlungsverfahren ordnungsgemäß durchgeführt wurde; weiters muss eine ordnungsgemäßer Gemeinderatsbeschluss vorliegen.

2.4 Rechtsaussagen zu Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Grundlage von § 43 StVO

Autor: Mag. Kaltenegger (KfV) Auszug aus dem Referat anlässlich der 3-Ländertagung 1999 zum Thema „Lebensraum Straße“

Nach **§ 43 StVO** hat die Behörde (= Bezirksverwaltungsbehörde bzw. Gemeinde) für bestimmte Straßen oder Straßen innerhalb eines bestimmten Gebietes, wenn und soweit es die *Sicherheit, Leichtigkeit oder Flüssigkeit* des sich bewegenden Verkehrs oder sonstige mit dem öffentlichen Verkehr zusammenhängende Erwägungen wie Lage, Widmung, Beschaffenheit der Straße, eines an der Straße gelegenen Gebäudes oder Gebietes, es erfordern, durch V Geschwindigkeitsbeschränkungen zu erlassen (VfGH, 17.6.1993, ZVR 1993/131).

In den von § 43 StVO umfassten Fällen ist die Behörde zur V-Erlassung verpflichtet („Die Behörde *hat* ... zu erlassen“). Zu den Folgen pflichtwidriger Unterlassung solcher notwendigen Maßnahmen folgen Ausführungen im 2. Teil meines Referats.

Herkömmlich werden Geschwindigkeitsbeschränkungen auf den Sicherheitsaspekt gestützt.

Der Gesetzeswortlaut stellt ab auf die „**Erforderlichkeit**“ der Maßnahme: Die Erlassung einer V nach § 43 StVO ist nur dann zulässig, wenn die im Gesetz angeführten Gründe eine Verkehrsbeschränkung **erforderlich** machen, Zweckmäßigkeit allein genügt nicht (VfGH 26.6.1965 ZVR 1966/81).

Für die Prüfung der Erforderlichkeit sind die auf einer bestimmten Strecke besonderen Umstände mit denen anderer Straßen zu vergleichen. Ergibt dieser Vergleich, dass sich die Umstände gravierend unterscheiden, so liegt Erforderlichkeit vor¹.

Dem V-Geber ist es verwehrt, aufgrund von § 43 StVO eine verkehrsbeschränkende Maßnahme global für die Straßen eines größeren Gebietes zu erlassen, ohne auf die spezifischen Verkehrs- und Gefahrensituationen auf den von der V im einzelnen erfassten Straßen abzustellen (VfGH 17.6.1993 ZVR 1993/131).

Zur Bestimmtheit der Maßnahme ist auszuführen, dass die Behörde die mit der V zu erreichenden Ziele im Vorhinein genau kennen und daher den notwendigen Umfang der Verkehrsbeschränkung exakt vorherbestimmen muss. Schon aus der Verwendung der Begriffe *bestimmte Straßen etc.* ergibt sich die Pflicht des V-Gebers zur möglichst exakten und genauen Umschreibung des örtlichen Geltungsbereiches.

2.5 Rechtsaussagen zu Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Grundlage von § 20 Abs. 2a StVO

Autor: Mag. Kaltenegger (KfV) Auszug aus dem Referat anlässlich der 3-Ländertagung 1999 zum Thema „Lebensraum Straße“

§ 20 Abs 2a StVO, eingefügt durch die 19. Novelle zur StVO im Jahre 1994, ermöglicht es der Behörde, abgesehen von den durch § 43 StVO geregelten Fällen, durch V *für ein gesamtes Ortsgebiet* eine geringere Höchstgeschwindigkeit festzulegen, sofern dies auf Grund der örtlichen oder verkehrsmäßigen Gegebenheiten nach dem Stand der Wissenschaft

- zur Erhöhung der Verkehrssicherheit oder
- zur Fernanhaltung von Gefahren oder Belästigungen und zum Schutz der Bevölkerung oder der Umwelt oder aus anderen wichtigen Gründen geeignet erscheint.

Sofern dadurch der beabsichtigte Zweck der V nicht gefährdet wird, können einzelne Straßen, Straßenabschnitte oder Straßenarten vom Geltungsbereich der V ausgenommen werden.

¹ *Dittrich/Stolzlechner*, StraßenverkehrsO, § 43 RZ 38.

Hier verlangt nun der Gesetzeswortlaut die „**Geeignetheit**“ der Maßnahme: Die Herabsetzung der Geschwindigkeit muss aufgrund der örtlichen und verkehrsmäßigen Gegebenheiten **geeignet** erscheinen, die Verkehrssicherheit zu verbessern bzw. Gefahren oder Belästigungen von Bevölkerung und Umwelt fernzuhalten.

Dieser Wortlaut stimmt im Wesentlichen mit dem des § 43 StVO überein, allerdings verlangt § 20 StVO nur, dass die Geschwindigkeitsbeschränkung *geeignet* zur Erreichung der erwähnten Ziele erscheint, jedoch nicht erforderlich sein muss.

Das bedeutet, dass es in einem V-Prüfungsverfahren ausreicht, wenn sich ergibt, dass die Maßnahme aufgrund der örtlichen oder verkehrsmäßigen Gegebenheiten geeignet ist, die Ziele zu erreichen.

Nach § 20 StVO kann also die Prüfung unterbleiben, ob im Verhältnis zu anderen Ortsgebieten eine besondere Situation gegeben ist, die eine Geschwindigkeitsbeschränkung erforderlich macht. Das erschließt sich auch aus der systematischen Einbindung der Bestimmung in § 20 StVO.

Die Formulierung „gesamtes Ortsgebiet“ bedeutet, dass sich eine V nach § 20 Abs. 2a StVO zwingend auf ein Ortsgebiet und nicht bloß auf Teile eines Ortsgebietes beziehen muss. So müssen etwa Stadtteiltempolimits weiterhin auf § 43 StVO gestützt werden.

Ortsweite Tempolimits werden sich vornehmlich in Städten auf verschiedene Straßenkategorien, insb. auf Gemeindestraßen und eventuell auch auf Landes- oder Bundesstraßen, erstrecken. In diesem Fall besteht keine einheitliche Zuständigkeit, da der eigene Wirkungsbereich der Gemeinde nur die Gemeindestraßen umfasst, vielmehr bedarf es diesfalls zweier (straßenpolizeilicher) V-Akte, um das gesamte Straßennetz der Gemeinde abzudecken.

Hinsichtlich der Bundes- und Landesstraßen ist wie üblich die BVB zuständig (§ 94 b Abs. 1 lit. b StVO), hinsichtlich der Gemeindestraßen besteht gemäß § 94 d Z 1 StVO eine Zuständigkeit der Gemeindebehörden.

3 Fachliche Grundlagen

3.1 Allgemeines

Maßnahmen zur Senkung des Geschwindigkeitsniveaus stellen einen wesentlichen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit im Ortsgebiet dar.² Dies ist vor allem darauf zurückzuführen, dass bei niedrigeren Fahrgeschwindigkeiten der Kraftfahrer aufgrund des breiteren Blickfeldes früher auf unvorhergesehene Ereignisse reagieren kann, der Bremsweg verkürzt wird und eine niedrigere Aufprallgeschwindigkeit zu einer Reduktion der Verletzungsschwere führt.

Untersuchungen aus Deutschland und Österreich zeigen, dass die Verordnung einer Geschwindigkeit unter 50 km/h im Ortsgebiet auch ohne Umsetzung baulicher Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung bereits zu folgenden positiven Wirkungen führt³:

- Senkung des Geschwindigkeitsniveaus
- Rückgang des Unfallgeschehens
- Geringere Verletzungsschwere

Bauliche Maßnahmen können im Bedarfsfall die Wirkung von Tempolimits weiter unterstützen. Maßnahmen der Straßenraumgestaltung sollten dabei gezielt eingesetzt werden und z.B. zur Gestaltung der Eingangsbereiche der Zonen oder zur Entschärfung von Unfall- und Konfliktbereichen erfolgen.

Vor der Einrichtung einer zonalen oder generellen Geschwindigkeitsbeschränkung im Ortsgebiet ist es wichtig, das Straßennetz in verkehrsbezogene und siedlungsbezogene Straßen zu differenzieren. Die verkehrsbezogenen Straßen sollen möglichst ohne Beschränkung verbleiben, um den Verkehr auf diese Straßen zu leiten und aus den siedlungsbezogenen Straßen mit einer Geschwindigkeitsbeschränkung fernzuhalten.⁴ Um innerhalb der siedlungsbezogenen Straßen eine ausreichende Akzeptanz der Geschwindigkeitsbeschränkung zu erreichen, sollte der Abstand zur nächsten Verkehrsstraße nicht mehr als 1.000 m betragen (vgl. SCHNABEL/LOHSE, S. 461).

TIEFENTHALER⁵ hat die wesentlichen Kriterien, die bei der Beurteilung einer Geschwindigkeitsbeschränkung im Ortsgebiet zu betrachten sind, zusammengestellt. Ein Tempolimit unter 50 km/h ist bei innerörtlichen Straßen demnach u.a. bei folgenden Voraussetzungen geeignet bzw. erforderlich:

- Straßen mit Erschließungsfunktion in Wohngebieten
- Straßen mit Mischverkehr
- Hoher Fußgängerquerungsbedarf an Querungsstellen ohne Signalregelung
- Geringe Sichtweiten bei Einmündungen und Querungsstellen
- Geringe Fahrbahnbreiten in Abhängigkeit von der Verkehrsfunktion
- Intensive Randnutzung in Zentrumsbereichen
- Schulumfeldbereiche

² vgl. Österreichischer Städtebund: Leitfaden Verkehrssicherheit für Städte und Gemeinden. 2002; S. 37

³ Kullik W.: Geschwindigkeitsverhalten der Kraftfahrzeugführer innerhalb der 30er-Zonen in Dortmund. Polizei Verkehr und Technik, 43.Jg., Heft 2/März-April 1998, S.55-56

Robatsch, K.: Wirkung von Tempo 30 – nur Vorschrift oder auch bauliche Unterstützung? In: Unterlagen zur 6. Dreiländertagung, Kuratorium für Verkehrssicherheit. Wien, 1999

⁴ Tempo 30 – Zonen. Nr. 8 Empfehlungen der Beratungsstelle für Schadenverhütung. Hrsg.: Beratungsstelle für Schadenverhütung des Verbandes der Autoversicherer, 1990

⁵ Tiefenthaler, H. et al: Generelle Geschwindigkeitsbeschränkung auf Straßen im Ortsgebiet – Wissenschaftliche Entscheidungsgrundlage. i.A. des Amtes der Tiroler Landesregierung Abt. Verkehrsplanung, 2005

- Knoten mit der Vorrangregelung „Rechts vor Links“

In Abhängigkeit von der jeweiligen Örtlichkeit kann unter diesen Bedingungen eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 40 oder 30 km/h erforderlich sein. Die gemeinsame Nutzung einer Fahrbahn durch Fußgänger und Kfz-Verkehr ist gemäß RVS 03.02.12 „Fußgängerverkehr“ jedenfalls nur für eine Fahrgeschwindigkeit von 30 km/h geeignet.

Die Verordnung und Kundmachung einer Geschwindigkeitsbeschränkung wird laut RVS 02.02.32 nur dann tatsächlich erforderlich, wenn *die Anlageverhältnisse, die Sichtweiten, Geschwindigkeitsprofile, Verkehrsbeobachtungen, Unfalluntersuchungen oder dgl. ergeben haben, dass Verkehrsteilnehmer nicht oder nur eingeschränkt erkennen können, welche die angepasste Geschwindigkeit gem. § 20 Abs. 1 StVO für den Straßenabschnitt ist.*

Entscheidend für die Zielerreichung bei der Verordnung von Tempolimits im Ortsgebiet ist schließlich, dass die Maßnahme von der Bevölkerung mitgetragen und akzeptiert wird. Regelmäßige Geschwindigkeitsüberwachungen können zudem die Einhaltung der Geschwindigkeit unterstützen.

3.2 Richtlinien und wissenschaftliche Entscheidungsgrundlagen für die Verordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen

Datiert mit Oktober 2005 wurde von Herrn Univ.Prof.Dipl.Ing.Dr.techn. Heinz Tiefenthaler im Auftrag des Amtes der Tiroler Landesregierung, Abteilung Verkehrsplanung, eine Expertise mit dem Titel „Generelle Geschwindigkeitsbeschränkung auf Straßen in Ortsgebieten – wissenschaftliche Entscheidungsgrundlagen“ ausgearbeitet. Darin wurde aufbauend auf nicht weniger als 45 internationale Untersuchungen bzw. Richtlinien die Wirkungsweise von innerörtlichen Geschwindigkeitsbeschränkungen mit nachfolgenden, zusammengefassten Ergebnissen analysiert.

So wird festgestellt, dass durch die Erlassung von Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 30 oder 40 km/h gegenüber 50 km/h im Ortsgebiet in der Regel folgende Auswirkungen erzielt werden können:

- Die **Geschwindigkeit** wird reduziert, meist allerdings in geringerem Ausmaß als durch die Beschilderung angezeigt.
- Die **Akzeptanz** durch die Fahrzeuglenker sinkt, das heißt, der Anteil der Geschwindigkeitsüberschreitungen steigt.
- Die **Verkehrssicherheit** wird erhöht (Verringerung der Unfallhäufigkeit und Unfallschwere durch kürzere Anhaltewege und geringere Aufprallgeschwindigkeit).
- Die **Lärmbelästigung** wird vermindert (niedrigerer energieäquivalenter Dauerschallpegel, kleinere Schallpegelspitzen), wobei die subjektiv empfundene Verbesserung deutlich über der objektiv messbaren liegen kann.
- Die **Schadstoffemission** und der **Treibstoffverbrauch** werden leicht reduziert bzw. bleiben gleich, wobei Verbesserungen, insbesondere bei Verstetigung des Fahrverlaufes (kürzere Beschleunigungsphasen) erzielt werden.
- Die **soziale Brauchbarkeit** des Straßenraumes wird verbessert (geringere Trennwirkung bei Querung von Fußgängern und bessere Aufenthaltsqualität).
- Eine **flächensparsame Querschnittsgestaltung** ist möglich. Im Umkehrschluss erfordern schmale Straßenquerschnitte geringere Geschwindigkeiten.
- Beim **öffentlichen Personennahverkehr** ist mit einem möglichen Zeitverlust zu rechnen, der aber durch eine gleichzeitige Bevorzugung (z.B. an Lichtsignalanlagen, durch Wahl des Haltestellentyps) kompensiert werden kann.

Darüber hinaus wird festgestellt, dass seitens der Gemeinden angestrebt werden sollte, eine leicht erkennbare und verständliche Beschilderung für ein innerörtliches Beschilderungsregime zu wählen, diesbezüglich wird auf die Möglichkeiten einer „Zonenbeschränkung“ gemäß § 52 Z 11a+b StVO bzw. eine Erlassung einer Geschwindigkeitsbeschränkung für ein gesamtes Ortsgebiet gemäß § 20 Abs. 2a StVO hingewiesen.

Im Hinblick auf das Beurteilungsverfahren zur Veränderung eines Geschwindigkeitsregimes wird in dieser Expertise neben der Beschreibung der Verkehrsorganisation und der Randnutzung auch die Erhebung wesentlicher Querschnittsdaten und eine Feststellung der physikalischen Rahmenbedingungen (z.B. Sichtweiten) gefordert.

In der Folge werden im Sinne der Fragestellung auszugsweise einige Beurteilungskriterien und daraus abgeleitete Empfehlungen für die Wahl der innerörtlichen Geschwindigkeit angeführt:

- Bei **unbedeutendem Fußgängerlängsverkehr** (z.B. in locker verbautem Gebiet) kann die zulässige Höchstgeschwindigkeit bei Vorhandensein eines Gehsteiges 50 km/h, bei einem Gehstreifen mit 40 km/h festgelegt werden. Bei Abwicklung des Fußgängerverkehrs im Mischprinzip soll die zulässige Höchstgeschwindigkeit 30 km/h betragen.
- Bei **bedeutendem Fußgängerverkehr** wird bei Gehsteigbreiten von mehr als 2 m eine Geschwindigkeit von 50 km/h empfohlen, bei Gehsteigbreiten von weniger als 2 m 40 km/h und weniger als 1,5 m 30 km/h.
- Für den fließenden Kfz-Verkehr werden im Hinblick auf die **Dimension des Straßenquerschnittes** maßgebliche Begegnungsfälle nach Maßgabe der Straßenfunktion beschrieben. So sollen Ortsdurchfahrten (Hauptstraßen) in der Regel für den maßgebenden Begegnungsfall Bus/Bus, Lkw/Lkw dimensioniert werden, für Sammelstraßen wird einheitlich vom Begegnungsfall Lkw/Pkw und bei Anliegerstraßen von dem Begegnungsfall Pkw/Pkw „mit Ausweichen für den Begegnungsfall Lkw/Pkw“ ausgegangen.

Daraus ergeben sich für **Hauptstraßen** folgende Fahrflächenbreiten:

- Kfz-Fahrflächenbreite < 6,0 m: $V_{\text{zulässig}}$ 30 km/h
- Kfz-Fahrflächenbreite $\geq$ 6,0 m: $V_{\text{zulässig}}$ 40 km/h
- Kfz-Fahrflächenbreite $\geq$ 6,5 m: $V_{\text{zulässig}}$ 50 km/h

Für die **Sammelstraßen** werden folgende Fahrflächenbreiten vorgegeben:

- Kfz-Fahrflächenbreite < 5,0 m: $V_{\text{zulässig}}$ 30 km/h
- Kfz-Fahrflächenbreite $\geq$ 5,0 m: $V_{\text{zulässig}}$ 40 km/h
- Kfz-Fahrflächenbreite $\geq$ 5,5 m: $V_{\text{zulässig}}$ 50 km/h

Für **Anliegerstraßen** werden folgende Minstdimensionen der Fahrflächenbreite angegeben:

- Kfz-Fahrflächenbreite < 4,25 m: $V_{\text{zulässig}}$ 30 km/h
 - Kfz-Fahrflächenbreite $\geq$ 4,25 m: $V_{\text{zulässig}}$ 40 km/h
 - Kfz-Fahrflächenbreite $\geq$ 4,75 m: $V_{\text{zulässig}}$ 50 km/h
-
- Die **Haltesichtweite** entspricht bei einer Sichtweite von 15 m einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h, bei 25 m einer Geschwindigkeit von 40 km/h und bei 40 m einer Geschwindigkeit von 50 km/h.
 - Die **Anfahrtsichtweite** (z.B. an Knoten und Ausfahrten) entspricht mit einer Schenkellänge von 30 m des Sichtfeldes einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h, bei einer Schenkellänge von 50 m einer Geschwindigkeit von 40 km/h und bei 70 m Schenkellänge einer Geschwindigkeit von 50 km/h.

- Beim **ruhenden Verkehr** beeinflussen die Aufstellungsarten der Pkw die Verkehrssicherheit und den Verkehrsablauf durch Ein- und Ausparkmanöver, woraus Höchstgeschwindigkeiten bei Längsparkern mit 50 km/h, bei Schrägparkern mit 40 km/h und bei Senkrechtparkordnung mit 30 km/h abgeleitet werden.
- Bei vorhandenen **verkehrsberuhigenden, punktuellen Maßnahmen** (z.B. Einengung, Fahrbahnanhebungen, Mittelinseln, etc.), die sich in einem größeren Abstand (mindestens 100 m) wiederholen, ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h und bei vorhandenen linienhaften bzw. flächenhaften Maßnahmen (insbesondere Rechts- vor Linksregelung, bauliche Maßnahmen im Abstand von maximal 50 bis 70 m) eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h vorgesehen.
- Die Richtlinie RVS 3.02.13 – Radverkehr führt zum Thema „Radfahrern gegen die Einbahn“ aus, dass die Regelbreite eines markierten Mehrzweckstreifens 1,5m betragen soll, die Mindestbreite wird mit 1,25m angegeben.

Diese technischen Richtwerte sind in der Broschüre des Amtes der Tiroler Landesregierung „**MOBILE 01/06 – Impulse für eine nachhaltige Mobilität**“⁶ zusammengefasst und wurden als Empfehlung für die Behandlung des Themas Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Innerortsstraßen im Jahre 2006 veröffentlicht. Im „**MOBILE 01/17 – Impulse für eine nachhaltige Mobilität**“ wurde das Thema neuerlich abgebildet, mit nahezu unverändertem Inhalt.

3.3 Wechselbeziehung Geschwindigkeit/Anhalteweg/Verletzungsrisiko von Fußgängern

Aus der nachfolgenden Tabelle sind die Anhaltewege und vor allem die Aufprallgeschwindigkeit (entspricht Restgeschwindigkeit) für Pkw mit Geschwindigkeiten von 30, 40 und 50 km/h zu ersehen. Dieser Tabelle (VCÖ – Programm „Brems dich ein“) ist eine ebene und trockene Asphaltfahrbahn, eine Reaktionszeit von 1 Sekunde und eine durchschnittliche Bremsverzögerung mit 6,5 m/s² zugrunde gelegt.

Auto	v	a	t	sr	sb	sa	ta	hnd	vh	th	fh
Auto 1	30,00	6,50	1,00	8,33	5,34	13,68	2,28	13,68	-----	-----	-----
Auto 2	40,00	6,50	1,00	11,11	9,50	20,61	2,71	13,68	34,16	1,25	4,59
Auto 3	50,00	6,50	1,00	13,89	14,84	28,73	3,14	13,68	50,00	0,98	9,83
v - Anfangsgeschwindigkeit (km/h)				sr - Reaktionsweg (m)				hnd - Hindernisentfernung (m)			
a - Bremsverzögerung (m/s ²)				sb - Bremsweg (m)				vh - Aufprallgeschwindigkeit (km/h)			
t - Reaktionszeit (s)				sa - Anhalteweg (m)				th - Dauer bis zum Aufprall (s)			
				ta - Anhaltezeit (s)				fh - äquivalente Fallhöhe (m)			

Abbildung 2: Anhaltewege und Aufprallgeschwindigkeiten bei Fußgängerunfällen, Quelle: VCÖ

Aus dieser Gegenüberstellung ist zu ersehen, dass ein Pkw mit einer Ausgangsgeschwindigkeit von 30 km/h bereits nach rund 2,3 sek und einer Strecke von 13,68 m zum Stillstand kommt.

Ein Pkw mit einer Geschwindigkeit von 40 km/h passierte jene Stelle, wo das mit 30 km/h fahrende Fahrzeug bereits zum Stillstand gekommen ist, bereits nach 1,25 sek mit einer Geschwindigkeit von rund 34 km/h.

Das Fahrzeug mit 50 km/h passiert jene Stelle, wo das Fahrzeug mit 30 km/h bereits zum Stillstand gekommen ist, noch ungebremsst nach einer Zeit von geringfügig weniger als einer Sekunde.

Diese Zahlen zeigen sehr deutlich, wie sehr die Ausgangsgeschwindigkeit nicht nur für das Zustandekommen eines Verkehrsunfalles, sondern vor allem für die Unfallfolgen von Bedeutung ist.

Im nachfolgenden Diagramm ist das im Merkblatt 1 der RVS 02.02.37 Verkehrsplanung, Geschwindigkeitsbeschränkungen, dargestellte Tötungsrisiko für Fußgänger in Abhängigkeit von der

⁶ Amt der Tiroler Landesregierung, Abteilung Verkehr und Straße: 01/17 Impulse für nachhaltige Mobilität „mobile“ 2017

Fahrgeschwindigkeit dargestellt. Daraus ist deutlich das stark ansteigende Risiko für Fußgänger bei Zunahme der Kollisionsgeschwindigkeit zu erkennen.

So liegt beispielsweise die Tötungswahrscheinlichkeit für Fußgänger bei einer Kollisionsgeschwindigkeit von 50 km/h bei rund 8%, bei 40km/h bei rund 4% und bei 30 km/h bei ca. 1,5%.

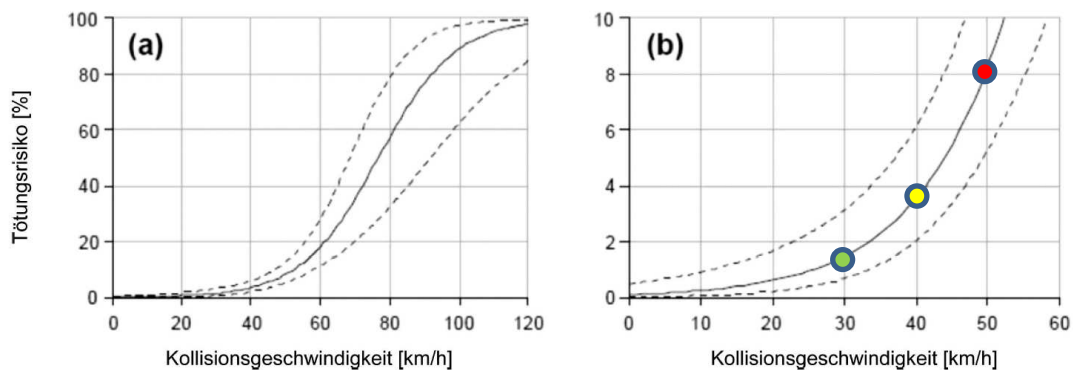


Abbildung 9: Tötungsrisiko für Fußgänger in Abhängigkeit von der Geschwindigkeit (s. Rosén und Sander); (b) ist ein vergrößerter Teilausschnitt aus (a)

Abbildung 3: Tötungsrisiko für Fußgänger in Abhängigkeit von der Fahrgeschwindigkeit; entnommen der RVS 02.02.37

Die nachfolgende Abbildung zeigt den Anhalteweg von Kraftfahrzeugen bei einer Ausgangsgeschwindigkeit von 30 km/h, 40 km/h und 50 km/h. Im Fall einer Notbremsung gelangt ein Kfz mit einer Ausgangsgeschwindigkeit von 30 km/h nach 14 m, mit 40 km/h nach ca. 21 m und jenes mit 50 km/h erst nach ca. 30 m zum Stillstand. Die Reaktionszeit wurde jeweils mit 1 Sekunde angenommen. Der Anhalteweg bei 40 km/h ist im Vergleich zu 50 km/h um ca. 30% kürzer, jener mit 30 km/h beträgt nur nahezu die Hälfte der Länge bei 50 km/h.

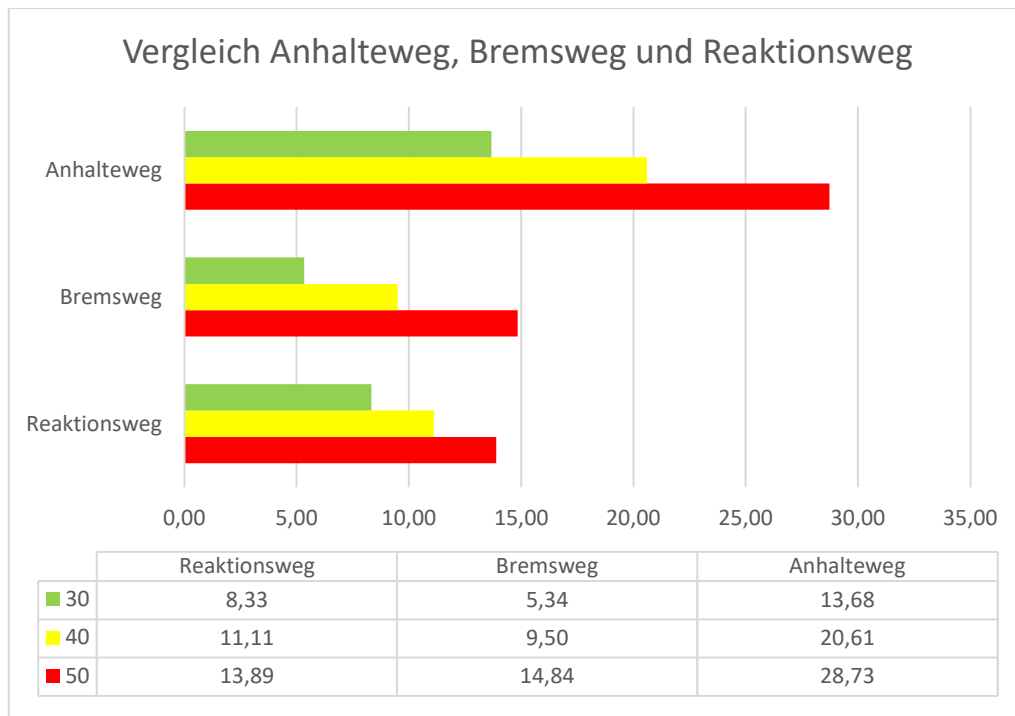


Abbildung 4: Darstellung Anhalteweg 30-40-50km/h (eigene Darstellung)

3.4 Fußgänger in Straßenlängsrichtung

Die mittlere Geschwindigkeit V_m (Sollwert) ist laut RVS 02.02.37 durch das Fußgängeraufkommen in Längsrichtung zu ermitteln. Je nach Aufkommen und Vorhandensein eines Gehsteiges ergibt sich ein Mittelwert der Sollgeschwindigkeit für innerhalb und außerhalb des Ortsgebietes lt. folgender Abbildung.

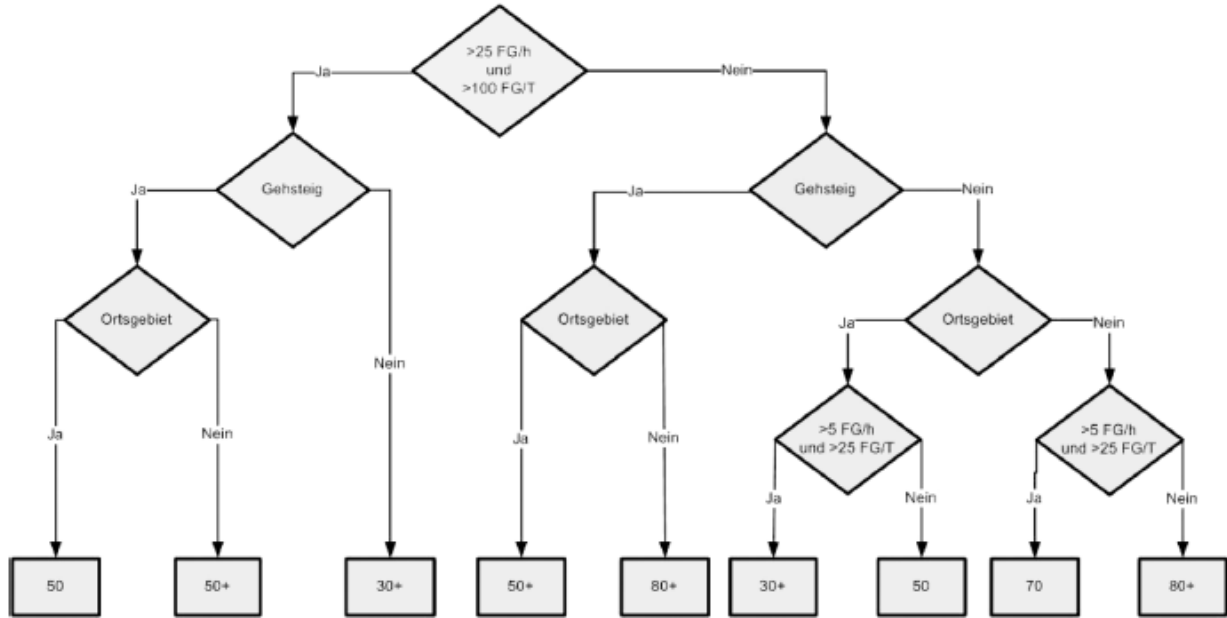


Abbildung 5: V_m (Sollgeschwindigkeit) in Abhängigkeit vom Fußgängeraufkommen in Straßenlängsrichtung; RVS 02.02.37

3.5 Fußgängerquerungen außerhalb von Schutzwegen, Kreuzungen und niveaufreien Querungsstellen

Abhängig von der Frequenz auf einem Abschnitt von 100 m ergeben sich folgende mittlere Sollgeschwindigkeiten V_m innerhalb und außerhalb von Ortsgebieten lt. nachfolgender Abbildung.

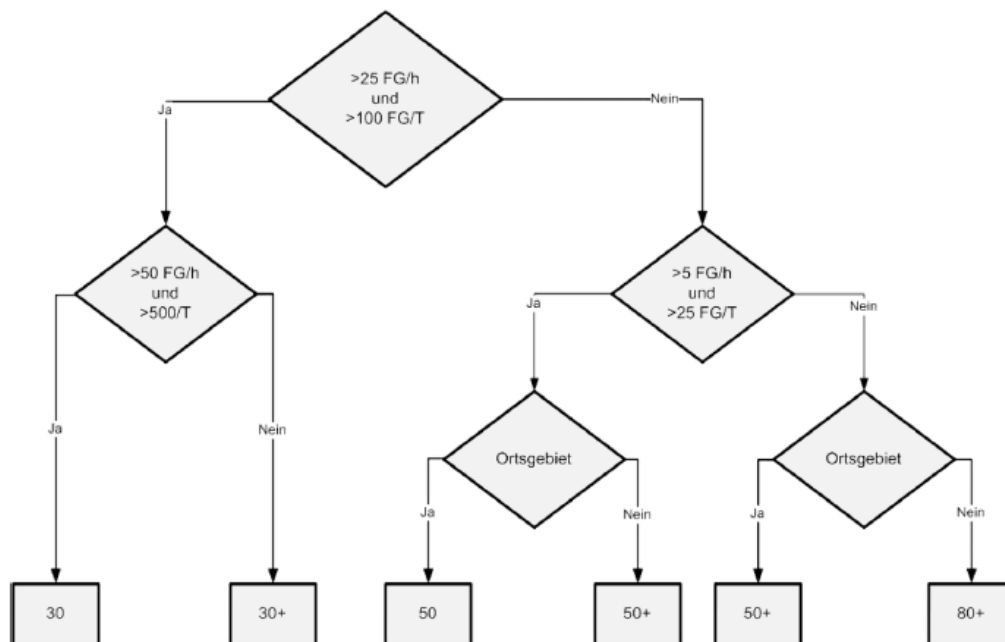


Abbildung 6: V_m (Sollgeschwindigkeit) in Abhängigkeit von Fußgängerquerungen; RVS 02.02.37

3.6 Argumentarium für Tempo 30 oder 40 in verkehrsberuhigten Gebieten innerorts

Von den Verfassern o.Univ.Prof. Dipl.-Ing. Dr.techn. Gerd Sammer und Ass.Prof. Dipl.-Ing. Dr.nat.techn Michael Meschik (Universität Bodenkultur) wurde im Jahr 2007 im Auftrag des Amtes der niederösterreichischen Landesregierung, Gruppe Raumordnung, Umwelt und Verkehr Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten ein Forschungsprojekt erarbeitet mit dem Ziel die Vor- und Nachteile von 30 km/h oder 40 km/h Beschränkungen zu erarbeiten.

- Das Kriterium **Verkehrssicherheit** zeigt, dass in verkehrssicherheitssensiblen Straßen mit Straßenflächen im Mischverkehr, Tempo 30 als signifikant verkehrssicherer einzustufen ist als Tempo 40. Dies wird insbesondere durch eine deutlich niedrigere Tötungs- und Verletzungswahrscheinlichkeit von Fußgängern bei Tempo 30 im Kollisionsfalls mit Kfz bestätigt.

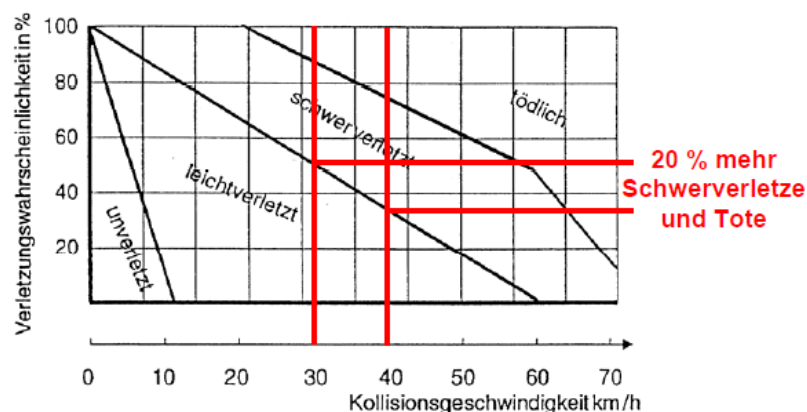


Abbildung 7: Verletzungsschwere in Abhängigkeit von der Kollisionsgeschwindigkeit (Quelle: Sammer, Meschik)

- Die **Leichtigkeit des Verkehrs** aller Verkehrsteilnehmer zeigt in der Gesamtbewertung, dass diese bei Tempo 30 gegenüber Tempo 40 für nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer tendenziell steigt und für den Autolenker gleichwertig ist.
- Die **Flüssigkeit des Verkehrs** wird in der Verkehrsflusstheorie durch die Beibehaltung einer angepassten gleichmäßigen Geschwindigkeit ohne Stocken charakterisiert. In der Gesamtbewertung der Flüssigkeit des Verkehrs ergibt sich zwischen Tempo 30 und Tempo 40 tendenziell ein kleiner Vorteil für Tempo 30, der aber durch geringe Fahrzeitverluste gegenüber Tempo 40 nahezu kompensiert wird.
- Abgasemissionen und Treibstoffverbrauch:** Internationale Erfahrungen zeigen, dass die Abgasbelastung je Abgaskomponente ein unterschiedliches Ergebnis zeigt: Stickoxydemissionen nehmen mit niedrigeren Tempolimits signifikant ab, während Kohlenmonoxyd und Kohlenwasserstoff kaum spürbar zunehmen bzw. gleich bleiben. Insgesamt ergibt sich mit einer toxisch gewichteten Bewertung (HC und NO_x sind toxisch kritischer als CO) eine geringe Reduktion der Abgasemissionen mit reduziertem Tempolimit, wobei Tempo 30 besser abschneidet als Tempo 40. Beim Treibstoffverbrauch zeigt sich zwischen Tempo 30 und 40 kein Unterschied.
- Lärmimmission:** Hier zeigen internationale Erfahrungen, dass durch Reduktion der erlaubten Höchstgeschwindigkeit auf unter 50 km/h die Lärmbelastung, wenn auch nicht stark, so doch spürbar zurückgeht. Eine Herabsetzung des Tempolimits trägt aber tendenziell etwas zur Verbesserung der Umweltsituation für Anliegerstraßen mit vorwiegender Wohnnutzung bei, bei Tempo 30 ergeben sich etwas geringere Lärmbelastungen als bei Tempo 40.

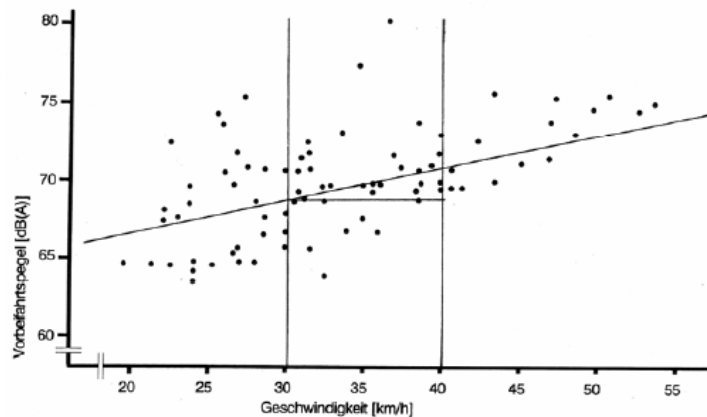


Abb. 1: Zusammenhang Geschwindigkeit und Vorbeifahrtspegel, je 10 km/h höhere Geschwindigkeit ist mit +2dB zu rechnen (Pischinger, Sammer 1995)

- Wahrnehmung und Aufmerksamkeit der Kfz-Lenker** für Vorgänge seitlich der Fahrbahn: Da die menschlichen Sinne nur eine beschränkte Anzahl an Reizen/Informationen je Zeiteinheit aufnehmen und verarbeiten können, werden umso mehr wichtige Details „ausgeblendet“, je schneller gefahren wird (*Tunnelblick* versus *Weitwinkelblick*). Mit zunehmender Geschwindigkeit richtet sich das Aufmerksamkeitsfeld des Lenkers auf eine zunehmende Distanz vor dem Fahrzeug aus. Dies ist aufgrund des mit dem Quadrat der Geschwindigkeit ansteigenden Bremsweges erforderlich. Je weiter das Blickfeld vor dem Fahrzeug liegt, desto weniger kann der Kfz-Lenker seine Aufmerksamkeit dem seitlichen Bereich widmen, bzw. den Blickkontakt mit anderen Verkehrsteilnehmern aufnehmen. Das bedeutet, dass Vorkommnisse die seitlich vom Fahrzeug stattfinden, mit zunehmender Geschwindigkeit weniger leicht wahrgenommen werden. Dies ist gerade in verbauten Anliegerstraßen mit Fußgänger-, Rad- und ruhendem Verkehr sowie Kindern auf Gehsteigen oder im Fahrbahnrandbereich besonders gefährdend. Im Ortsgebiet mit angebauten Anliegerstraßen ist es für ein verkehrssicheres Fahrverhalten notwendig, dass Lenker permanent ein breites Umfeld aufmerksam beobachten, damit sie rasch reagieren können, wenn ein Fußgänger im Begriff ist, die Fahrbahn zu betreten oder wenn sie sich einer Kreuzung nähern. Bei Tempo 30 ist die seitliche Aufmerksamkeitszuwendung deutlich größer als bei Tempo 40.

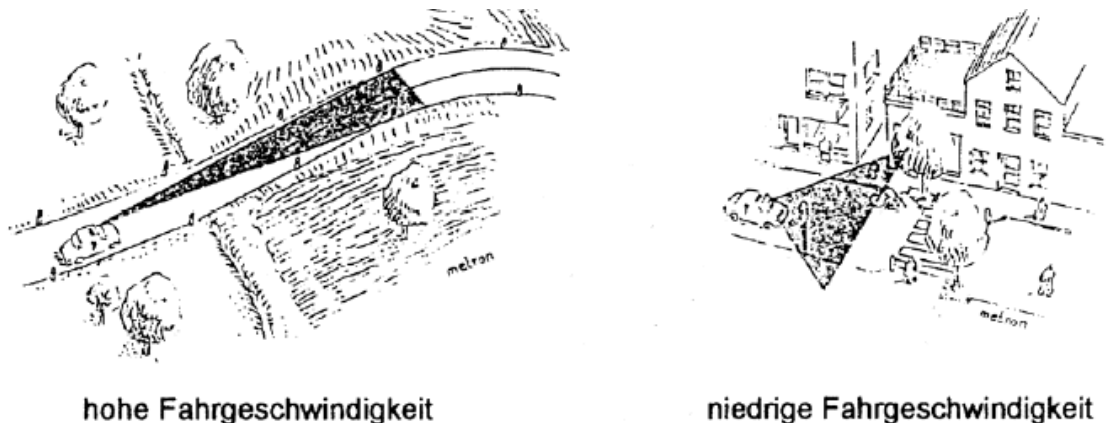


Abb. 2: Schematischer Zusammenhang zwischen Bereich der Aufmerksamkeitszuwendung des Fahrzeuglenkers und Fahrgeschwindigkeit (Quelle: Metron)

3.7 Tiroler Verkehrssicherheitsprogramm 2013 bis 2022⁷

Als eines der zentralen Themen des aktuellen Tiroler Verkehrssicherheitsprogrammes wird die nachhaltige Reduktion der innerörtlichen Fahrgeschwindigkeit des motorisierten Verkehrs angeführt:

- Einheitliche Geschwindigkeitsbeschränkungen im Ortsgebiet
- Senkung des allgemeinen Geschwindigkeitsniveaus
- Verbesserung der Lebensqualität an Durchgangsstraßen
- „Neue Verkehrskultur“: Auf ungeschützte Verkehrsteilnehmer soll verstärkt Rücksicht genommen werden, zusätzliche Tempolimits dort wo Fußgänger die Straße queren (nicht nur bei Zebrastreifen)

Zur Zielerreichung werden folgende Maßnahmen aufgezeigt:

- Bei der Festlegung von Geschwindigkeitsbeschränkungen sind einheitliche Beurteilungskriterien anzuwenden
- Unterstützung von Geschwindigkeitsbeschränkungen allenfalls durch bauliche Maßnahmen
- Geschwindigkeitskontrollen

Im Zusammenhang mit der innerörtlichen Geschwindigkeit wird darüber hinaus festgestellt, dass ein wesentliches Problem im Ortsgebiet die oft nicht angepasste Geschwindigkeit der motorisierten Verkehrsteilnehmer darstellt. Insbesondere für Fußgänger ist es demnach von großem Vorteil und vor allem sicherer, eine langsam befahrene Straße zu überqueren. Auch wird festgestellt, dass ein Zusammenhang zwischen Anhaltebereitschaft vor Schutzwegen und der Annäherungsgeschwindigkeit der Verkehrsteilnehmer besteht.

⁷ Amt der Tiroler Landesregierung, Abteilung Verkehrsrecht, Tiroler Verkehrssicherheitsprogramm 2013 – 2022, Innsbruck, 2013

4 Verkehrstechnischer Befund

4.1 Verkehrsgeographische Lage

Kirchberg in Tirol liegt in den Kitzbüheler Alpen und schließt an die Tiroler Gemeinden Ellmau, Reith bei Kitzbühel, Kitzbühel, Jochberg, Westendorf und Brixen im Thale an.

Die B170 Brixentalstraße führt von Brixen im Thale kommend in Richtung Osten, unterfährt mittels zweier Unterflurstrecken das Gemeindegebiet auf Höhe des Ortszentrums weiter in Richtung Kitzbühel und stellt eine Hauptverbindungsroute zur Stadtgemeinde Kitzbühel dar.

Am westlichen Ende des Ortszentrums zweigt die L203 Spertentalstraße von der B170 Brixentalstraße ab und führt durch das Ortszentrum Richtung Süden hindurch.

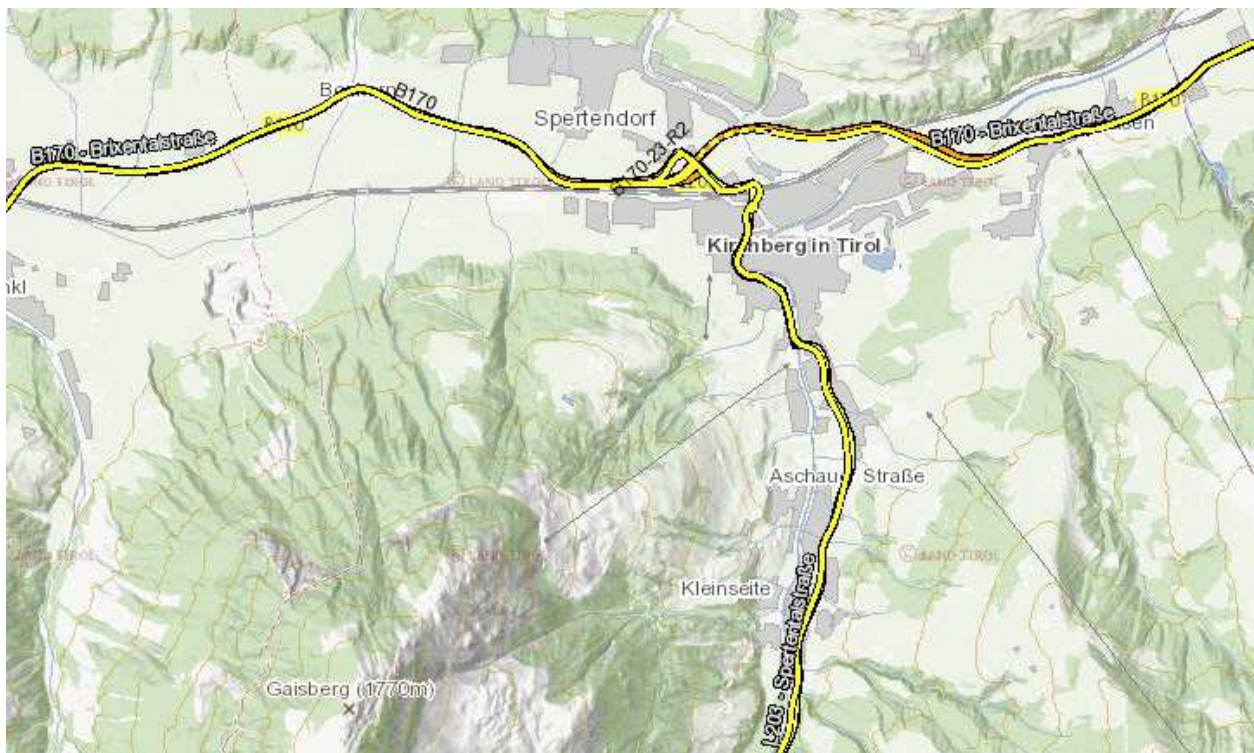


Abbildung 8: Lage der Gemeinde Kirchberg in Tirol mit den eingetragenen B und L-Straßen (Quelle: *tirisMaps*)

Durch die Gemeinde Kirchberg in Tirol führt der Brixentalradweg 21 von Wörgl nach Kitzbühel. Auf dieser Strecke ist ein bedeutender Radverkehr vorhanden.

Aufgrund der Freizeitanlage Kirchberg und diverser Sommer- und Wintersportmöglichkeiten im naheliegenden Umfeld, liegt ein bedeutender innerörtlicher Fußverkehr vor, der sich auch in der touristischen Bedeutung der Gemeinde im Bezirk Kitzbühel widerspiegelt.

4.2 Automatische Verkehrsdatenerfassungen

In der nachfolgenden Tabelle sind die vorhandenen Verkehrsdatenerfassungen zusammengefasst dargestellt, welche vom Ingenieurbüro Hirschhuber und Einsiedler OG durchgeführt wurden. Die Messungen wurden mittels eines verdeckten Seitenradarmessgerätes durchgeführt. Des Weiteren wird zum Vergleich die Messung des Landes Tirols an der L203 Spertentalstraße bei Strkm. 1,31 herangezogen.

Zum Messzeitpunkt lag die zulässige Höchstgeschwindigkeit an den Messstellen bei 50 km/h.

Messstelle	Messzeitraum	Verkehrsfrequenz, ca. in Fahrzeugen pro Tag (DTV)	V85 ⁸ in km/h	durchgeführt von
L 203 Spertentalstraße km 1,31	Juni 2020	4.500	-	Land Tirol
Reithergasse 47	08.07.2020 – 14.07.2020	950	34/36	Ing. Büro Hirschhuber und Einsiedler OG
Kitzbüheler Straße HNr. 47	26.07.2019 – 01.08.2019	4.950	47/48	Ing. Büro Hirschhuber und Einsiedler OG
Kitzbüheler Straße HNr. 80	26.07.2019 – 01.08.2019	5.000	52/55	Ing. Büro Hirschhuber und Einsiedler OG

⁸ V85... jene Geschwindigkeit, welche von 85% der gemessenen Fahrzeuge nicht überschritten wurde

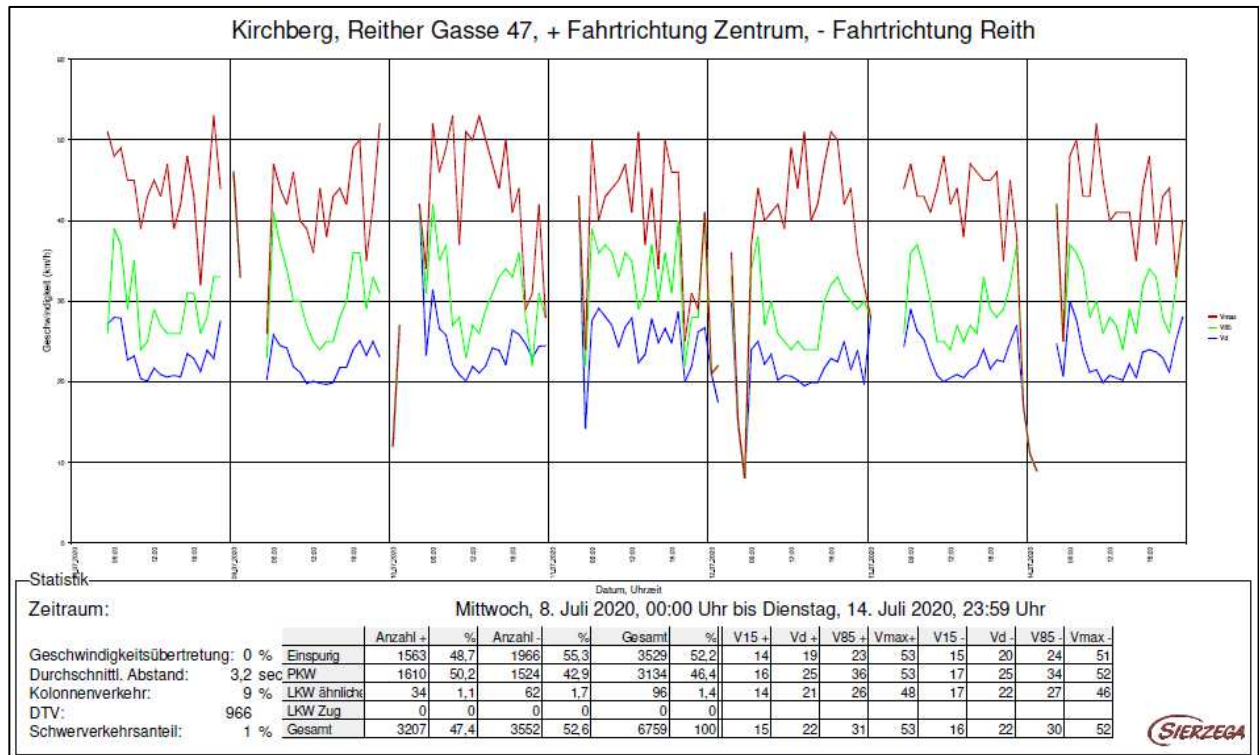


Abbildung 9: Geschwindigkeitsverlauf – Reithergasse HNr. 47

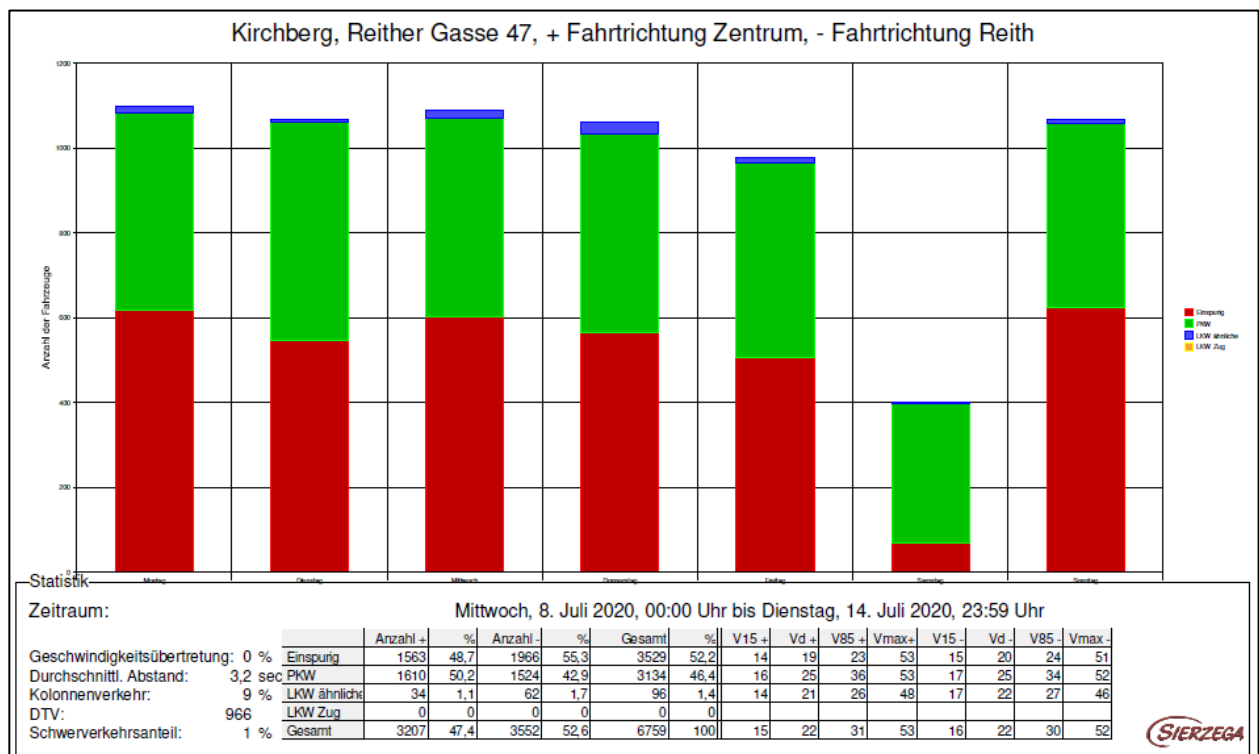


Abbildung 10: Anzahl Fahrzeuge pro Tag und Kategorie – Reithergasse HNr. 47

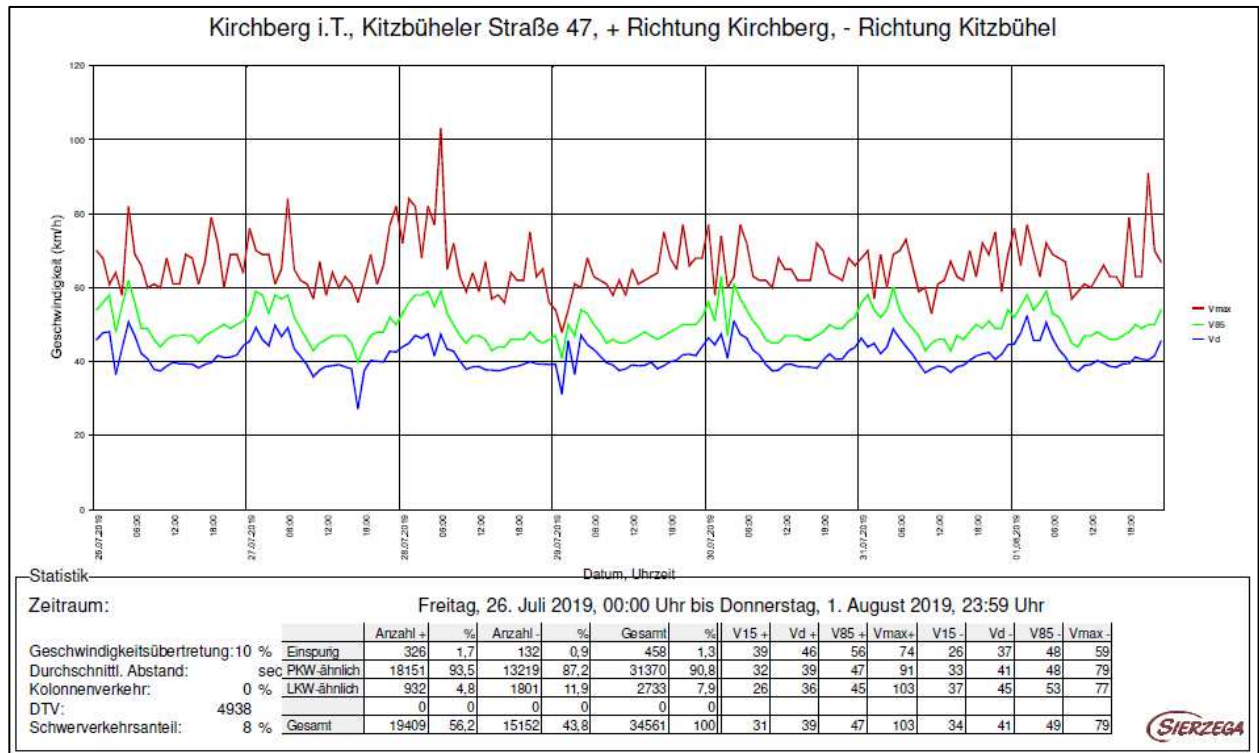


Abbildung 11: Geschwindigkeitsverlauf – Kitzbüheler Straße HNr. 47

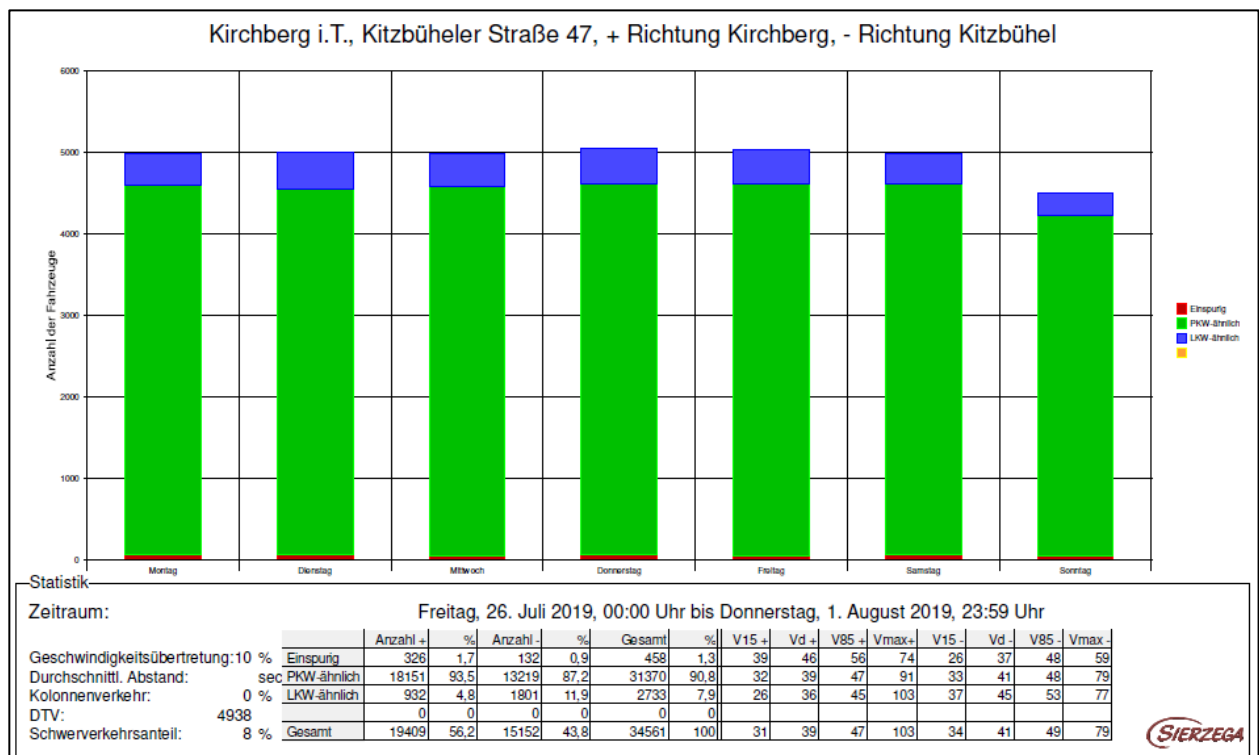


Abbildung 12: Anzahl Fahrzeuge pro Tag und Kategorie – Kitzbüheler Straße HNr. 47

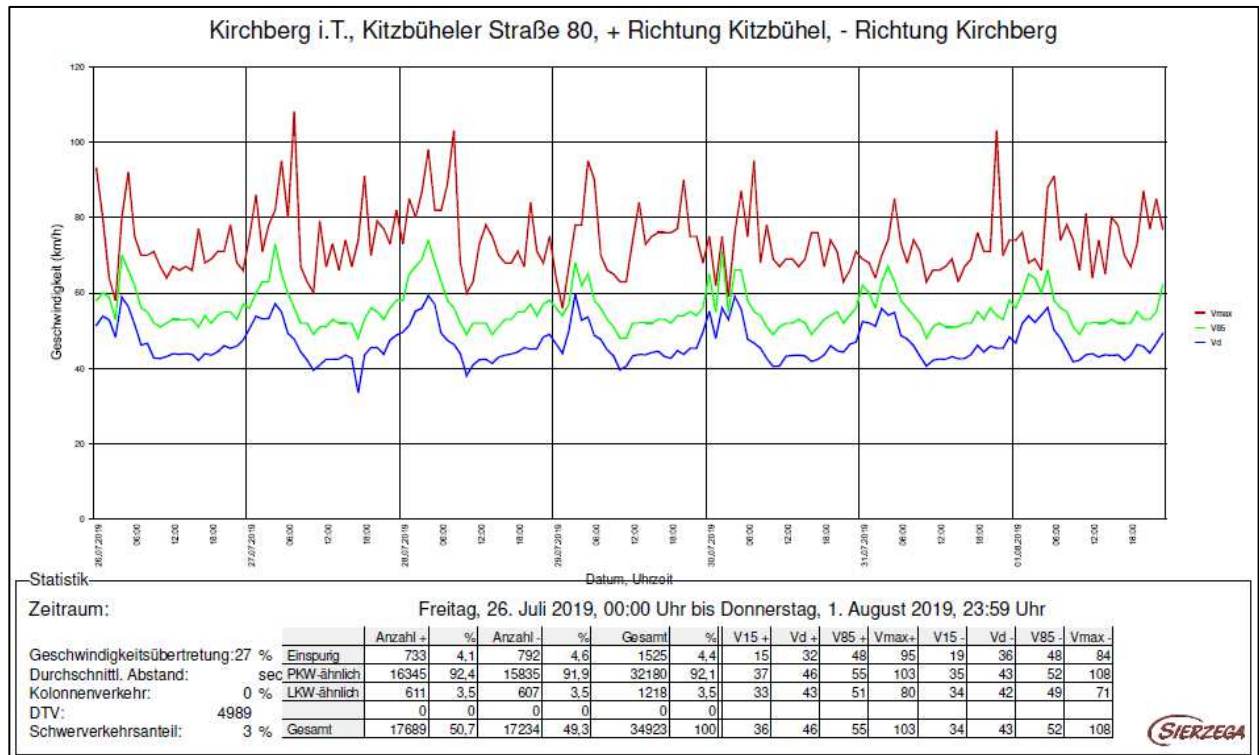


Abbildung 13: Geschwindigkeitsverlauf – Kitzbüheler Straße HNr. 80

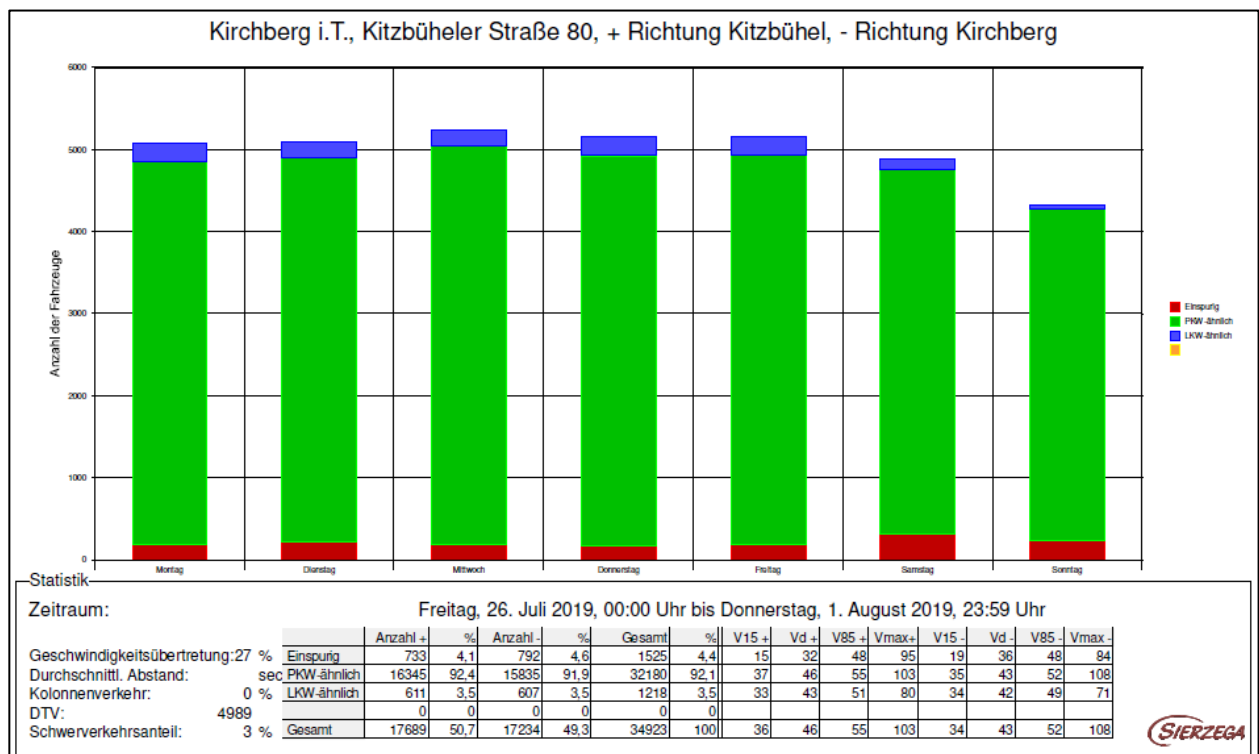


Abbildung 14: Anzahl Fahrzeuge pro Tag und Kategorie – Kitzbüheler Straße HNr. 80

4.3 Beurteilung der betrachteten Straßen- und Straßenabschnitte

Im Hinblick auf die Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit im gegenständlichen Bereich, ist es erforderlich, eine entsprechende Beurteilung durchzuführen⁹.

Für die Straßen im Ortszentrum von Kirchberg im Bereich der Kirche und der Schule liegt bereits ein verkehrstechnisches Gutachten für eine 30 km/h Zonenbeschränkung vor. Dieses wurde 2011 vom Ingenieurbüro Huter Hirschhuber OG ausgearbeitet. Die in diesem Gutachten beurteilten Straßen und Straßenabschnitte werden in weiterer Folge nicht näher betrachtet.

Der Bereich des gegenständlichen Gutachtens grenzt an die bestehende 30 km/h Zone.

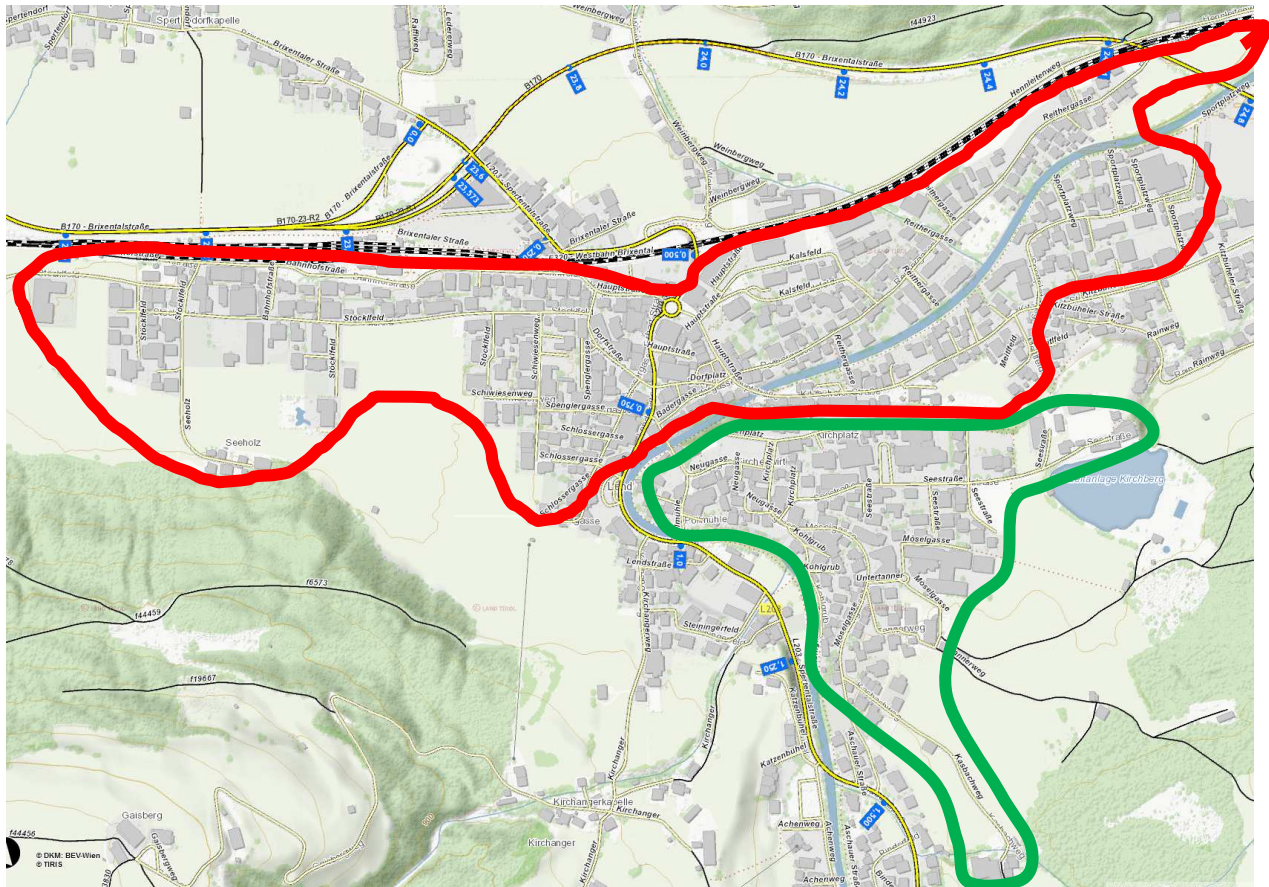


Abbildung 15: Bestehende 30 km/h Zone (grün) und begutachteter Bereich (rot) (Quelle: *tirisMaps*)

4.3.1 L203 Spertentalstraße ab dem Kreisverkehr L203-1-K1 bis zum Strkm. 1,0

Die L203 Spertentalstraße beginnt im Kreuzungsbereich bei der Adresse Brixentaler Straße 40, führt durch das Ortszentrum von Kirchberg und endet in der Ortschaft Aschau. Der gegenständliche Abschnitt beginnt bei dem Kreisverkehr L 203-1-K1 im Ortszentrum und verläuft weiter Richtung Süden bis zum Strkm. 1,0.

Auf Höhe der Gebäude mit den Adressen Dr.-Erhart-Straße HNr. 3 und HNr. 1 befinden sich mehrere Senkrechtparker. Direkt vor dem Kreuzungsbereich weist der Gehsteig auf der rechten Seite eine punktuelle Engstelle auf. Die Straßenbreite beträgt ca. 6,0 m und der Gehsteig auf der linken Seite weist eine Breite von ca. 2,0 m auf. Links zweigt die Straße „Dorfplatz“ und rechts die Straße

⁹ Siehe dazu auch Tiefenthaler, H. et al: Generelle Geschwindigkeitsbeschränkung auf Straßen im Ortsgebiet – Wissenschaftliche Entscheidungsgrundlage. i.A. des Amtes der Tiroler Landesregierung Abt. Verkehrsplanung, 2005

„Dorfstraße“ ab. Beide sind durch ein Vorrangzeichen „Vorrang geben“ abgewertet. Von der Dorfstraße in Blickrichtung Norden liegt eine stark eingeschränkte Anfahrtsichtweite von ca. 25m vor.

Weiter Richtung Süden zweigt vor dem Gebäude mit der Adresse Lendstraße HNr. 1 die Neugasse auf der linken Seite ab. Diese ist durch das Vorrangzeichen „Halt“ abgewertet, die Anfahrtsichtweite in Blickrichtung links ist stark auf unter 20m eingeschränkt. Auf beiden Seiten der L 203 befindet sich ein Gehsteig mit einer Breite von 1,1 m bzw. 1,6 m. Die Straße weist eine Breite von 6,3 m auf.

Vor dem Hotel Alexander (Lendstraße HNr. 4) befindet sich wiederum eine Möglichkeit Pkw's senkrecht zur Straße abzustellen. An dieser Stelle weist der Gehsteig auf der rechten Seite eine Breite von 1,3 m auf. Gegenüber führt eine punktuelle Engstelle zu einer reduzierten Gehsteigbreite von 0,8 m. Die Straße verfügt über eine Breite von 6,0 m. Im Anschluss wurden Straßenbreiten zwischen 7,0 m und 7,2 m und Gehsteigbreiten zwischen 1,8 m und 2,1 m gemessen.

Im Bereich des Strkm. 0,870 befindet sich auf der rechten Seite eine Busbucht. Darauffolgend befinden sich auf der rechten Seite vor dem Gebäude mit der Adresse Lendstraße HNr. 16 mehrere Senkrechtparkplätze. Nach dem Gebäude zweigt rechts der Kirchangerweg ab. Dieser ist durch das Vorrangzeichen „Vorrang geben“ abgewertet.

Bei Strkm. 1,0 befindet sich auf der linken Seite eine Brücke über die Aschauer Ache. Diese ist aus der gegenüberliegenden Richtung als Einbahnstraße gekennzeichnet und durch ein Vorrangzeichen „Vorrang geben“ abgewertet.

		Beschreibung - Befund
	Funktion:	Hauptstraße mit Durchleitungs- und Sammelfunktion
	Fahrbahnbreite:	Abschnittsweise 6,0 m abzgl. des befestigten Seitenstreifens zum Randstein von 0,25 m, was eine Fahrflächenbreite von 5,5 m bedeutet
	Fußverkehr:	Fußverkehr bedeutend Gehsteig oft weniger als 2,0 m breit; punktuelle Engstellen
	Radverkehr:	bewegt sich im Mischverkehr auf der Fahrbahn,
	ÖPNV:	Busbucht
	Ruhender Verkehr	Hauptsächlich Senkrechtstellplätze beginnend bei km ca. 0,65 bis auf Höhe HNr. 4 bei ca. km 0,8
	Fließender Kfz-Verkehr:	Verkehrsdaten lt. Land Tirol 4.500Kfz/24h
	Sicht an Kreuzungen, Einmündungen und Zufahrten:	Teilweise Einschränkungen an Kreuzungen vorhanden, starke Sichteinschränkung der Anfahrtsichtweite der Dorfstraße und der Neugasse
	Randnutzung:	Sehr intensive Randnutzung durch dichte Bebauung im Ortszentrum

Geschwindigkeitsrelevante Merkmale - Beurteilung:

Insbesondere aufgrund der

- Fahrflächenbreite von 6,0 m bzw. 5,5 m
- Gehsteigbreiten von unter 2,0 m und punktuellen Engstellen
- Stellplätze senkrecht zum Straßenrand
- Führung des Radverkehrs im Mischprinzip bei einem DTV von 4.500 Kfz/24h
- teilweise eingeschränkten Sichtweiten bei Kreuzungen
- sehr intensiven Randnutzung

Ist eine Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf **30 km/h erforderlich** für den Abschnitt von der Kreisverkehrsanlage bis zur Fußgängerbrücke über die Aschauer Ache auf Höhe HNr. 8, um die Verkehrssicherheit zu gewährleisten.

4.3.2 Bahnhofstraße

Die Bahnhofstraße befindet sich südlich der Gleise der Westbahn Brixental und beginnt bei der Kreuzung, wo sich die Hauptstraße und die Dorfstraße kreuzen.

Gleich zu Beginn befinden sich auf der linken Seite vor der HNr. 1 und HNr. 2 mehrere Senkrechtparker für Kunden des dortigen Geschäfts. Der Gehsteig auf der linken Seite der Straße weist in diesem Bereich eine Breite von 1,7 m bis 2,2 m auf und verläuft weiter bis zur HNr. 12.

Die Straßenbreite über die gesamte Strecke beträgt zwischen 5,0 m bis 5,2 m.

Vor den Gebäuden mit der HNr. 16 und HNr. 17 befinden sich mehrere Senkrechtparker der ÖBB. Gegenüber befindet sich der Bahnhof Kirchberg in Tirol, welcher zum Zeitpunkt der Begutachtung umgebaut wurde.

Des Weiteren befinden sich wiederum Senkrechtparkmöglichkeiten vor den Gebäuden mit der HNr. 25, 26 und am Ende der Bahnhofstraße vor dem Gebäude mit der HNr. 28.

Nach dem Gebäude mit der HNr. 26 zweigt links eine schmale Straße Richtung Stöckfeld ab.

		Beschreibung - Befund
	Funktion:	Sammelstraße mit Sammel- und Erschließungsfunktion
	Fahrbahnbreite:	Meist zwischen 5,2 m und 5,0 m, abzgl. der Zusatzbreite zum Randstein von 0,25 m ergeben sich Fahrflächenbreiten von ca. 4,5 m bis 4,7 m
	Fußverkehr:	Fußverkehr bedeutend Gehsteigbreite meist 2,0 m jedoch nur am Anfang der Bahnhofstraße vorhanden
	Radverkehr:	bewegt sich im Mischverkehr auf der Fahrbahn
	ÖPNV:	Kein ÖPNV jedoch Bahnhof
	Ruhender Verkehr	Hauptsächlich Senkrechtparker

	Fließender Kfz-Verkehr:	keine Verkehrsdaten vorhanden, wichtige innerörtliche Sammelstraße (Bahnhof)
	Sicht an Kreuzungen, Einmündungen und Zufahrten:	Vielzahl einmündender Haus- und Grundstückszufahrten mit eingeschränkten Anfahrtsichtweiten
	Randnutzung:	Sehr intensive Randnutzung durch die Lage unmittelbar am Bahnhof
Geschwindigkeitsrelevante Merkmale - Beurteilung: Insbesondere Aufgrund der - Fahrbahnbreite von 5,2 m bzw. 4,7 m - Gehsteigbreite von 2,0 m und darunter - Senkrechtparkplätze - sehr intensiven Randnutzung (Bahnhof) Ist eine Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h erforderlich , um die Verkehrssicherheit zu gewährleisten.		

4.3.3 Stöcklfeld

Die Straße Stöcklfeld zweigt von der Dorfstraße Richtung Westen ab und weist von Beginn an eine geringe Breite von ca. 4,6 m auf. Die Straße ist gegenüber der Dorfstraße mit dem Vorrangzeichen „Vorrang geben“ abgewertet. Ein Gehweg oder Gehsteig ist auf der gesamten Länge nicht vorhanden.

Vor den Gebäuden mit den HNr. 1, 5, 6 und 15 befinden sich mehrere Senkrechtabstellplätze. Nach der HNr. 3 zweigt links der Schiwiesenweg ab. Die Anfahrtsichtweite ist stark eingeschränkt und liegt unter 50 m.

Nach der HNr. 15 folgt ein ca. 150 m langer Abschnitt mit einer einseitigen Bebauung und einer Straßenbreite von bis zu 5,3 m. Auf der rechten Seite grenzen mehrere private Stellplätze senkrecht zur Straße. Ab der HNr. 26 liegt wieder eine beidseitige Bebauung vor und in weiterer Folge befinden sich primär Gewerbe entlang der Straße.

Vor der HNr. 63 zweigt auf der linken Seite eine Straße Richtung Seeholz und auf der rechten Seite eine Verbindungstraße zur Bahnhofstraße ab. Die Straße Stöcklfeld führt noch ca. 60 m geradeaus weiter und teilt sich anschließend in einer Kreuzung in Richtung Süden und Norden. Der südliche Abschnitt endet in einer Sackgasse und der nördliche Abschnitt schwenkt nach einem Gebäude Richtung Westen. Nach der HNr 82 endet die Begutachtung

		Beschreibung - Befund
	Funktion:	Sammelstraße mit Sammel- und Erschließungsfunktion
	Fahrbahnbreite:	4,1 m bis 5,3 m, abzgl. der befestigten. Seitenstreifen ergibt sich eine Fahrflächenbreite von 3,6 m bis 4,8 m
	Fußverkehr:	Fußverkehr unbedeutend allerdings im Mischverkehr, kein Gehsteig vorhanden

	Radverkehr:	bewegt sich im Mischverkehr auf der Fahrbahn offizielle Radrouten 202, T4 und 21
	ÖPNV:	-
	Ruhender Verkehr	Hauptsächlich Senkrechtparker
	Fließender Kfz-Verkehr:	keine Verkehrsdaten vorhanden
	Sicht an Kreuzungen, Einmündungen und Zufahrten:	einige einmündende Haus- und Grundstückszufahrten mit eingeschränkten Anfahrtsichtweiten
	Randnutzung:	Intensiv durch Wohnbebauung; Gewerbe und Hotels
Geschwindigkeitsrelevante Merkmale - Beurteilung: Insbesondere aufgrund der • Fahrbahnbreite von 5,3 m bzw. 4,8 m • Führung des Fußverkehrs im Mischprinzip • drei offiziellen Radrouten • zahlreichen Senkrechtparkplätze • intensiven Randnutzung (Wohngebäude, Gewerbe und Hotels) Ist eine Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h erforderlich, um die Verkehrssicherheit zu gewährleisten.		

4.3.4 Reithergasse

Die Reithergasse befindet sich nördlich der Aschauer Ache, beginnt als Abzweigung von der Hauptstraße und endet im Osten als Sackgasse.

Die Reithergasse ist gegenüber der Hauptstraße mit einem Vorrangzeichen „Vorrang geben“ abgewertet. Zu Beginn weist die Straße eine Breite von 4,5 m auf und der Gehsteig auf der linken Seite verfügt über eine Breite von 2,0 m. Der Gehsteig endet vor der HNr. 7.

50 m weiter entlang der Straße beginnt ab der HNr. 19 wieder ein Gehsteig auf der linken Seite mit einer Breite von 1,5 m. Die Straßenbreite beträgt an dieser Stelle 4,5 m. Vor der HNr. 23 endet der Gehsteig mit einer reduzierten Breite. Nach dem Gebäude zweigt links die Straße Kalsfeld ab, welche durch ein Vorrangzeichen „Vorrang geben“ abgewertet ist. Die Anfahrtsichtweite ist stark eingeschränkt und liegt unter 50 m. Genau im Kreuzungsbereich befindet sich ein Carport für zwei Pkw's.

Nach der Kreuzung beginnt wieder auf der linken Seite ein Gehsteig mit einer Breite zwischen 1,4 m und 1,6 m. Im Bereich der HNr. 47 beträgt die Straßenbreite 4,1 m. Nach der Brücke über den

Sonnbergbach endet der Gehsteig und die Straße weitet sich im Bereich der HNr. 54 und 56 auf bis zu 7,9 m auf. Direkt danach verengt sich die Straße wieder auf 4,3 m.

Im Bereich der HNr. 62 liegt eine Engstelle mit einer Breite von 3,8 m vor. Bis zur HNr. 78 beträgt die weitere Straßenbreite 4,0 m und eine einseitige Bebauung auf der rechten Seite liegt vor. Vor dem Gebäude mit der HNr. 73 befinden sich mehrere Senkrechtparkplätze und ein niveaugleicher Gehsteig bzw. Schutzstreifen. Die Straßenbreite beträgt an dieser Stelle 4,6 m. Nach dem Gebäude zweigt auf der linken Seite eine Straße ab, die im weiteren Verlauf unter die Zuggleise führt und durch einen Schranken für mehrspurige Fahrzeuge gesperrt ist. Die offiziellen Radrouten verlaufen weiter entlang dieser Straße. Weiter entlang der Reithergasse beträgt die Straßenbreite 3,5 m. Nach der HNr. 82 wird darauf hingewiesen, dass die Straße in einer Sackgasse endet. Rechts führt ein Fußweg über die Aschauer Ache in Richtung Sportplatz.

Grundsätzlich ist anzumerken, dass entlang der Reithergasse sehr viele Stellplätze vorhanden sind und ein Großteil davon senkrecht zu Straße angeordnet ist.

		Beschreibung - Befund
	Funktion:	Sammelstraße mit Sammel- und Erschließungsfunktion
	Fahrbahnbreite:	Meist zwischen 4,0 m und 4,5 m abzgl. der befestigten Seitenstreifen ergibt sich eine Fahrflächenbreite 3,5 m bis 4,0 m
	Fußverkehr:	Fußverkehr bedeutend; teilweise im Mischprinzip
	Radverkehr:	Bedeutend; bewegt sich im Mischverkehr auf der Fahrbahn; zwei offizielle Radrouten
	ÖPNV:	-
	Ruhender Verkehr	Sehr viele Schräg- und Senkrechtparker
	Fließender Kfz-Verkehr:	keine Verkehrsdaten vorhanden
	Sicht an Kreuzungen, Einmündungen und Zufahrten:	einige einmündende Haus- und Grundstückszufahrten mit eingeschränkten Anfahrtsichtweiten
	Randnutzung:	Intensiv durch dichte Wohnbebauung, Pensionen und Betriebe
Geschwindigkeitsrelevante Merkmale - Beurteilung: Insbesondere Aufgrund der • Fahrbahnbreite von 4,5 m bzw. 4,0 m • Führung des Fußverkehrs teilweise im Mischprinzip • zwei offiziellen Radrouten • sehr vielen Parkplätze zur Straße und insbesondere der vielen Senkrechtparkplätze		

- intensiven Randnutzung (Wohngebäude, Pensionen, Gastronomie, ...)

Ist eine Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf **30 km/h erforderlich**, um die Verkehrssicherheit zu gewährleisten.

4.3.5 Kitzbüheler Straße

Die Kitzbüheler Straße beginnt im Ortszentrum am Ende der „Landbrücke“ und verläuft Richtung Osten bis sie in die B170 Brixentalstraße bei ca. Strkm 25,0 einmündet.

Im Hinblick auf die angeführten Breitenangaben ist anzumerken, dass die Maße aus den Bauprojekten der Jahre 2013 bis 2016 entnommen wurden. Die Bauausführung erfolgte lt. Projekt.

Der Betrachtungsabschnitt beginnt unmittelbar am östlichen Ende der „Landbrücke“. An dieser Stelle befindet sich ein Schutzweg. Bis zur HNr. 8 verläuft auf beiden Seiten der Straße ein Gehsteig mit jeweils einer Breite zwischen 1,70 m und 2,0 m. Ab dem Gasthof „Unterm Rain“ endet der Gehsteig auf der rechten Seite.

Bis hin zum „Schlössl Am Rain“ weist die Fahrbahn eine Regelbreite von 6,0 m auf. Punktuell sind Einengungen auf bis zu 5,8 m vorhanden. Die Breite des nordseitigen Gehsteiges beträgt meist zwischen 1,7 – 1,9 m und ist mit einem schrägen Randstein von der Fahrbahn abgegrenzt.

Vor der HNr. 18 befindet sich ein weiterer Schutzweg. Der Gehsteig verläuft mit einer Breite von 2,0 m und einem Schrägbord weiter entlang der 6,20 m breiten Straße. Im Bereich der HNr. 25 ist die Gehsteigbreite auf einer Länge von ca. 6,0 m eingeschränkt und beträgt zwischen 1,30 m und 1,40 m. Die Fahrbahn weist in diesem Bereich eine reduzierte Breite von 5,70 m auf. Das Gebäude der HNr. 32 grenzt direkt an den Straßenrand ohne Schrammbord o.Ä..

Der weitere Straßenverlauf weist eine Regelbreite der Fahrbahn von 6,2 m auf. Der einseitige Gehsteig weist eine Breite von meist mehr als 1,5 m auf. Einige Engstellen im Verlauf des Gehsteiges reduzieren dessen Breite auf bis zu ca. 1,2 m. Vor allem die Zufahrten entlang des südlichen Fahrbahnrandes weisen meist eingeschränkte Anfahrtsichtweiten auf. Nach der HNr. 36 zweigt auf der rechten Seite die Straße Meitlfeld ab. Die Anfahrtsicht Richtung Osten ist aufgrund des weiteren Straßenverlaufes stark eingeschränkt. Schräg gegenüber mündet der Sportplatzweg in die Kitzbüheler Straße. Dieser ist durch das Vorrangzeichen „Vorrang geben“ abgewertet. Der angrenzende Holzzaun schränkt die Anfahrtsicht Richtung Osten leicht ein.

Nach weiteren ca. 80 m zweigt auf der rechten Seite der Rainweg ab. Dieser ist durch das Vorrangzeichen „Halt“ abgewertet. Die Anfahrtsichtweite ist in Richtung Westen eingeschränkt und beträgt unter 50 m. Direkt nach der Abzweigung befindet sich ein Schutzweg und eine Bushaltestelle auf der rechten Seite. An dieser Stelle endet die Begutachtung der Kitzbüheler Straße, da der weitere Straßenverlauf übersichtlich und gut ausgebaut ist.

		Beschreibung - Befund
	Funktion:	Hauptstraße mit Durchleitungs-, Sammel- und Erschließungsfunktion
	Fahrbahnbreite:	Meist 6,2 m mit punktuellen Engstellen; abzgl. der befestigten Seitenstreifen ergibt sich eine Fahrflächenbreite von ca. 5,7 m
	Fußverkehr:	Fußverkehr bedeutend; meist einseitiger Gehsteig mit schrägem Randstein und Breiten von meist zwischen 1,5 m bis 2,0 m
	Radverkehr:	bewegt sich im Mischverkehr auf der Fahrbahn
	ÖPNV:	Busbuchten beidseitig vorhanden, teilweise eingeschränkte Anfahrtsichtweiten

	Ruhender Verkehr	-
	Fließender Kfz-Verkehr:	Lt. Verkehrsdatenerfassung im Juli 2019; ca. 5.000 Fz/Tag; $V_{85} = 47 - 55$ km/h
	Sicht an Kreuzungen, Einmündungen und Zufahrten:	Anfahrsichtweiten an mehreren Kreuzungen eingeschränkt bis stark eingeschränkt
	Randnutzung:	Sehr intensive Randnutzung

Geschwindigkeitsrelevante Merkmale - Beurteilung:

Insbesondere Aufgrund der

- Fahrbahnbreite von 6,2 m bzw. 5,7 m bei einer Hauptstraße
- Gehsteigbreiten von 1,5 m bis 2,0 m und einem Schrägbord
- Führung des Radverkehrs im Mischprinzip bei einem DTV von über 3.000 Kfz/24h
- eingeschränkten Sichtweiten an Kreuzungen
- sehr intensiven Randnutzung

Ist eine Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf **30 km/h erforderlich** von der Kreisverkehrsanlage mit der L 203 Spertentalstraße bis unmittelbar östlich der Abzweigung des Sportplatzweges, um die Verkehrssicherheit zu gewährleisten.

Die Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs wird durch die teilweise vorhandene große Längssichtweite erfahrungsgemäß und unterstützt durch die durchgeführten Messungen, nicht den Anlageverhältnissen der Straße und insbesondere auch des Fußverkehrs angepasst. Eine Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist jedenfalls erforderlich, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen.

4.3.6 Sportplatzweg

Der Sportplatzweg befindet sich südlich der Aschauer Ache, zweigt von der Kitzbüheler Straße bei HNr. 42 links ab und mündet bei der HNr. 71 wieder in die Kitzbüheler Straße ein. Sowohl bei der Abzweigung als auch bei der Einmündung ist der Weg durch ein Vorrangzeichen „Vorrang geben“ abgewertet.

Ausgehend von der Abzweigung befindet sich entlang der Häuser Sportplatzweg HNr. 1, 3 und 5 ein Gehsteig mit Schrägboard auf der linken Straßenseite. Dieser ist zwischen 1,5 m und 1,8 m breit und die Straßenbreite beträgt 5,7 m bis 5,8 m. In weiterer Folge ist kein Gehsteig mehr entlang des Sportplatzweges vorhanden.

Nach der HNr. 6 folgt eine Rechtskurve und der Sportplatzweg führt gerade weiter Richtung Sportplatz und Arena365. Vor der HNr. 10, 12, 14, 16 und 27 befinden sich mehrere Parkplätze direkt an der Straße. Die Straßenbreite beträgt zwischen 5,1 m und 5,3 m. Im Anschluss befindet sich der Mehrzwecksaal (Arena365) und der Sportplatz mit einem großen angrenzenden Parkplatz. Der Sportplatzweg schwenkt nach der HNr 16 (gegenüber des Mehrzwecksaals) in Richtung Kitzbüheler Straße. Entlang dieses Abschnitts befindet sich zu Beginn auf der linken Seite eine Tiefgaragenzufahrt für die angrenzenden Wohngebäude und in weiterer Folge auf der rechten Seite ein öffentlicher Parkplatz. Die Straßenbreite variiert zwischen 5,4 m und 5,6 m. Ca. 30 m nach dem Parkplatz mündet der Sportplatzweg in die Kitzbüheler Straße.

		Beschreibung - Befund
	Funktion:	Anliegerstraße
	Fahrbahnbreite:	Zwischen 5,1 m und 5,8 m; abzgl. der befestigten Seitenstreifen ergibt sich eine Fahrflächenbreite von 4,6 m bis 5,3 m
	Fußverkehr:	Hauptsächlich im Mischprinzip
	Radverkehr:	wird im Mischsystem auf der Fahrbahn geführt
	Sicht an Kreuzungen, Einmündungen und Zufahrten:	Einige Zufahrten mit eingeschränkten Anfahrtsichtweiten
	Ruhender Verkehr	Sehr viele Stellplätze: primär Senkrechtparkplätze
	Randnutzung	Intensiv durch Sportplatz und Arena365
Geschwindigkeitsrelevante Merkmale - Beurteilung: Insbesondere Aufgrund der • Fahrbahnbreite von 6,2 m bzw. 5,7 m bei einer Hauptstraße • Gehsteigbreiten von unter 2,0 m bzw. der Führung der Fußgänger im Mischprinzip • Führung des Radverkehrs im Mischprinzip • sehr vielen Stellplätze (primär Senkrechtparkplätze) • intensiven Randnutzung Ist eine Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h erforderlich , um die Verkehrssicherheit zu gewährleisten.		

4.3.7 Diverse Straßen

Innerhalb des Betrachtungsgebietes befinden sich mehrere Stichstraßen und Straßen mit einer kurzen Gesamtlänge, die aufgrund ihrer gemeinsamen Charakteristik zusammengefasst werden können. Der Schiwiesenweg, die Spenglergasse, die Schlossergasse und die Straße Kalsfeld sind repräsentativ für diese Gruppe. Die Straßen weisen geringe Straßenbreiten auf und sowohl Radfahrer als auch Fußgänger werden im Mischprinzip geführt. Zudem befinden sich im Verlauf dieser Straße vielfach Haus- und Grundstückszufahrten mit stark eingeschränkten Anfahrtsichtweiten.

Im Sinne der Verständlichkeit und Begreifbarkeit ist eine einheitliche Zonenbeschränkung für alle Verkehrsteilnehmer leichter zu erfassen. Aus diesem Grund ist eine Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h sinnvoll und erforderlich.

4.3.8 Beurteilungstabelle

Beurteilungskriterien-Checkliste (Quelle: "mobile 01/17" - Amt der Tiroler Landesregierung)									Beurteilung der gewählten Straßen und Straßenzüge					
lfd. Nr	Kriterium		Funktion / Art	30 km/h	40 km/h	50 km/h	30 - 50 km/h	30 - 40 km/h	L203 Spertentalstraße ab dem Kreisverkehr L203-1-K1 bis Strkm 1,0	Bahnhoftstraße	Stöckfeld	Reithergasse	Kitzbühler Straße	Sportplatzweg
1	Straßentyp	A	Hauptstraße						30-50				30-50	
		B	Sammelstraße							30-50	30-50	30-50		
		C	Anliegerstraße											30
2	Fußverkehr Längsverkehr	A	Gehweg											
		B	Parkstreifen angrenzend											
		C	kein Parkstreifen angrenzend											
			FußgängerInnen-Längsverkehr unbedeutend											
		D.2	Gehsteig mit Hochbord											
		D.3	Gehsteig mit Schrägbord											
		D.4	Gehstreifen											
		D.5	Mischprinzip mit Kfz								30			30
			FußgängerInnen-Längsverkehr bedeutend (Hauptachse)											
		E.2	Gehsteigbreite ≥ 2,00m						40	40		40	40	
		E.3	Gehsteigbreite < 2,00m											
E.4	Gehsteigbreite < 1,50m													
3	Fußverkehr Querungsbedarf		keine Querungshilfen											
		A.2	< 25 FußgängerInnen / h								50			
		A.3	≤ 50 FußgängerInnen / h											
		A.4	> 50 FußgängerInnen / h							30		30		
		B	signaleregelter Schutzweg											
		C	sonstige Querungshilfen: siehe Sichtweiten											
		D	besonderes Schutzbedürfnis											
4	Fuß- und Radverkehr Sichtweiten bei Querungsstellen	A	Schenkellänge ≥ 45m						50					
		B	Schenkellänge ≥ 30m										40	
		C	Schenkellänge ≥ 20m											

Beurteilungskriterien-Checkliste (Quelle: "mobile 01/17" - Amt der Tiroler Landesregierung)									Beurteilung der gewählten Straßen und Straßenzüge					
lfd. Nr	Kriterium		Funktion / Art	30 km/h	40 km/h	50 km/h	30 - 50 km/h	30 - 40 km/h	L203 Sperrtalsstraße ab dem Kreisverkehr L203-1 -K1 bis Strkm 1,0	Bahnstraße	Stöckfeld	Reithergasse	Kitzbüheler Straße	Sportplatzweg
5	Radverkehr	A	Radverkehr unbedeutend											
			Haupttradroute, Verbindungs- und Sammelroute											
		B	Radweg											
			Radfahrstreifen											
		C.1	DTV < 1.000 Kfz/24h											
		C.2	1.000 Kfz/24h ≤ DTV < 7.500 Kfz/24h											
		C.3	7.500 Kfz/24h ≤ DTV < 10.000 Kfz/24h											
			Mehrzweckstreifen/Mischverkehr											
		D.1	DTV ≤ 1.000 Kfz/24h							50	50	50		50
		D.2	1.000 Kfz/24h < DTV < 3.000 Kfz/24h											
		D.3	DTV > 3.000 Kfz/24h						30					30
	Radfahren gegen die Einbahn													
E.1	Fahrflächenbreite > 5,00m													
E.2	Fahrflächenbreite ≤ 5,00m													
6	Fließender Kfz-Verkehr Begegnungsfälle		Hauptstraße											
		A.2	Fahrflächenbreite ≥ 6,50m											
		A.3	Fahrflächenbreite ≥ 6,00m						40					40
		A.4	Fahrflächenbreite < 6,00m											
			Sammelstraße											
		B.1	Fahrflächenbreite ≥ 5,50m											
		B.2	Fahrflächenbreite ≥ 5,00m											
		B.3	Fahrflächenbreite < 5,00m						30	30	30			
			Anliegerstraße											
		C.2	siehe Fußverkehr - Längsverkehr											30
7	Fließender Kfz-Verkehr Haltesichtweite	A	Haltesichtweite ≥ 35m							50	50			
		B	Haltesichtweite ≥ 25m						40			40	40	
		C	Haltesichtweite ≥ 15m											
8	Fließender Kfz-Verkehr Anfahrtsichtweite (Knoten)	A	Schenkellänge ≥ 70m											
		B	Schenkellänge ≥ 50m											
		C	Schenkellänge ≥ 30m						30	30	30	30	30	
9	Öffentlicher Verkehr Sichtweite an Haltestellen		Fahrbahnhaltestelle											
		A.2	Haltesichtweite ≥ 35m											
		A.3	Haltesichtweite ≥ 25m											
		A.4	Haltesichtweite ≥ 15m											
			Busbucht											
		B.2	Schenkellänge ≥ 70m						50					
		B.3	Schenkellänge ≥ 50m											40
B.4	Schenkellänge ≥ 30m													
10	Ruhender Verkehr	A	vorwiegend Längsparken											
		B	vorwiegend Schrägparken											
		C	vorwiegend Senkrechtparken						30	30	30	30		30
		D	häufig Ladetätigkeit auf Fahrfläche											
11	Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung	A	nein						50	50	50		50	50
		B	punktuell									40		
		C	linien- /flächenhaft											
12	Randnutzung (Bebauung) Aufenthaltsfunktion	A	gering											
		B	intensiv								40	40		40
		C	sehr intensiv (Stadt- / Ortszentrum)						30	30				30

Die Checkliste wurde von Heinz Tiefenthaler und Peter Brunner im Rahmen der Studie "Generelle Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Straßen in Ortsgebieten" im Auftrag der Tiroler Landesregierung zusammengestellt. Die Autoren weisen darauf hin, dass die Geschwindigkeiten, die den einzelnen Beurteilungskriterien zugeordnet wurden, als Orientierungswerte zu verstehen sind. Sie wurden aus den geltenden österreichischen und deutschen Richtlinien und Empfehlungen zusammengestellt und spiegeln den aktuellen wissenschaftlichen Stand wider.

5 Verkehrstechnisches Gutachten

5.1 Allgemeine Begutachtungsgrundlagen

Wie unter Punkt 3 im Befund festgestellt wird, kann durch die Verordnung einer innerörtlichen Geschwindigkeitsbeschränkung von weniger als 50 km/h in der Regel mit folgenden Auswirkungen gerechnet werden:

- Gleichzeitig mit der Verringerung der Geschwindigkeit ist eine **Erhöhung der Verkehrssicherheit** zu erwarten, allerdings auch mit einem erhöhten Anteil von Überschreitern der beschilderten Geschwindigkeitsbeschränkung.
- Die **Lärmbelästigung** der anwohnenden Bevölkerung wird vermindert, die **Schadstoffemission und der Treibstoffverbrauch** werden leicht reduziert.
- Beim **öffentlichen Personennahverkehr** ist mit einem möglichen Zeitverlust zu rechnen, der aber durch eine gleichzeitige Bevorzugung (z.B. an Lichtsignalanlagen, durch Wahl des Haltestellentyps wie Fahrbahnhaltestellen) kompensiert werden kann.
- Die **soziale Brauchbarkeit des Straßenraumes** wird verbessert, gleichzeitig ist eine flächensparende Querschnittsgestaltung der Straßen möglich.

Unter Punkt 3.3 wird aus fahrdynamischen Gesichtspunkten die Wirkungsweise einer verringerten innerörtlichen Geschwindigkeit beschrieben, welche sich wie folgt zusammenfassen lässt:

- Der Anhalteweg eines Fahrzeuges mit einer Ausgangsgeschwindigkeit von 50 km/h unterscheidet sich deutlich von dem eines vergleichbaren Fahrzeuges mit einer Geschwindigkeit von 40 km/h. So passiert das Fahrzeug mit 50 km/h jene Stelle, wo das Fahrzeug mit 30 km/h bereits zum Stillstand gekommen ist, noch ungebremsst nach einer Zeit von geringfügig weniger als einer Sekunde.

5.2 30 km/h Zonenbeschränkung nach § 43 StVO

Die gegenständliche Begutachtung umfasst alle Gemeindestraßen und einen Teil der Landesstraße innerhalb des lt. Abbildung 15 dargestellten roten Bereiches.

Wie unter Punkt 4.3 beschrieben, besteht für das Straßennetz im begutachteten Bereich der Gemeinde Kirchberg folgendes Gefährdungspotential im Zusammenhang mit der Fahrgeschwindigkeit. Die nachfolgende Beschreibung stellt lediglich eine Zusammenfassung der wesentlichsten Punkte dar.

- Die Fahrbahnen der gegenständlichen Straßen weisen entsprechend ihrer Funktion zu geringe Breiten auf. Dies deutet auf das Erfordernis einer Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit hin.
 - Die L 203 und die Kitzbüheler Straße als Hauptstraßen lassen anhand ihrer Breite keinen Begegnungsfall Lkw/Lkw bei 50 km/h (gemäß RVS 03.04.12) zu.
 - Die Bahnhofstraße, die Reithergasse und die Straße Stöcklfeld als Sammelstraßen lassen anhand ihrer Breite keinen Begegnungsfall Lkw/Pkw bei 50 km/h (gemäß RVS 03.04.12) zu.
- Vorhandene Gehsteige weisen oft Breiten von unter 2,0 m und teilweise unter 1,5 m auf. Entlang der Straße Stöcklfeld liegt ausschließlich das Mischprinzip Fußgänger/Kfz vor. Eine Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h lässt daraus ableiten.
- Die eingeschränkten und zum Teil stark eingeschränkten Sichtweiten an Haus- und Grundstückszufahrten sowie an Kreuzungen deuten ebenfalls auf das Erfordernis einer Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h hin.

- Die zahlreichen Stellplätze direkt am Straßenrand (Reithergasse, Stöcklfeld, Sportplatzweg, ...) und vor allem die Stellplätze senkrecht zu Straßen sind ebenfalls Anzeichen für das Erfordernis einer Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit.

Die oben beschriebenen verkehrstechnischen und strukturellen Rahmenbedingungen auf den Straßen im gegenständlichen Bereich der Gemeinde Kirchberg in Tirol stellen, gemeinsam mit den im Befund zitierten wissenschaftlichen Entscheidungsgrundlagen für generelle Geschwindigkeitsbeschränkungen im Ortsgebiet und der ebenfalls dargestellten Wechselbeziehung zwischen Geschwindigkeit, Anhalteweg und Verletzungsrisiko von Fußgängern deutlich unter Beweis, dass die Verordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung von **30 km/h** erforderlich ist, die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs im Sinne des § 43 Abs. 1b StVO zu erhöhen.

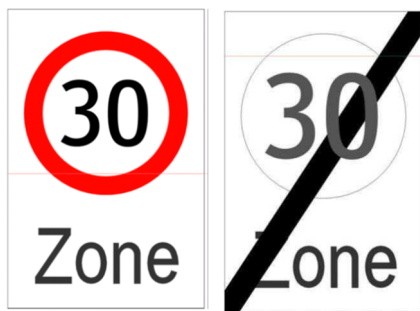
6 Kundmachung der Verordnungen und notwendige Begleitmaßnahmen

6.1 Kundmachung der Verordnung

Es wird eingangs darauf hingewiesen, dass es unbedingt notwendig ist, nach der Anbringung der Verkehrszeichen einen entsprechenden Aktenvermerk anzufertigen.

Wie in Kapitel 5.2 festgestellt, soll die für notwendig befundene Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h für die L 203 Spertentalstraße vom Kreisverkehr L 203-1-K1 (ca. km 0,500+70) bis km 0,750+79m nach § 43 StVO durch die Bezirkshauptmannschaft Kitzbühel verordnet und mittels der Verkehrszeichen nach § 52 lit. a Z. 11a StVO „Zonenbeschränkung“ in Kombination mit dem Verkehrszeichen nach § 52 lit. a Z. 10a StVO „Geschwindigkeitsbeschränkung“ kundgemacht werden.

Wie in Kapitel 5.2 festgestellt, soll die für notwendig befundene Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h für die Gemeindestraßen im gegenständlichen Bereich nach § 43 StVO durch die Gemeinde Kirchberg in Tirol verordnet und mittels der Verkehrszeichen nach § 52 lit. a Z. 11a StVO „Zonenbeschränkung“ in Kombination mit dem Verkehrszeichen nach § 52 lit. a Z. 10a StVO „Geschwindigkeitsbeschränkung“ kundgemacht werden.



Die Anbringung der Verkehrszeichen bzw. die rückseitige Aufhebung (§ 52 lit. a Z. 11b StVO „Ende einer Zonenbeschränkung“ in Kombination mit dem Verkehrszeichen nach § 52 lit. a Z. 10b „Geschwindigkeitsbeschränkung“) hat jeweils am rechten Fahrbahnrand zu erfolgen.

Die Position der erforderlichen Verkehrszeichen ist dem angehängten Ordnungsplan „Gemeinde Kirchberg in Tirol, 30km/h Zonenbeschränkung, Plannr. 20-030-01-VO vom 7.11.2023“ zu entnehmen.

6.2 Empfohlene Begleitmaßnahmen

Nach der rechtskräftigen Verordnung der Geschwindigkeitsregelung werden folgende Begleitmaßnahmen zur Information der Verkehrsteilnehmer und damit zur möglichst guten Akzeptanz der Regelung vorgeschlagen:

- Als Maßnahme zur Optimierung der Signalisierung der Verkehrsregelung auf den Gemeindestraßen wird die überlegte Anbringung von **Piktogrammen als Bodenmarkierungen** im Sinne der RVS 05.03.11 – Ausbildung und Anwendung von Bodenmarkierungen – vorgeschlagen.
Dieses perspektivisch verzerrte Piktogramm (180/300cm) mit dem Symbol für die Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h wäre wiederholt anzubringen.
- Geschwindigkeitsüberwachung durch die Exekutive bzw. in Zusammenarbeit mit der Landesverkehrsabteilung der Polizei und mit eigenen Messgeräten
- Verdeutlichung des Rechtsvorranges durch entsprechende Hilfsmarkierungen



7 Zusammenfassung

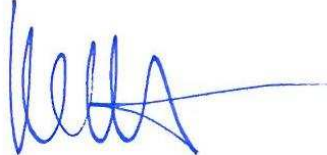
Die gegenständliche Geschwindigkeitsregelung in der Gemeinde Kirchberg in Tirol baut in deren Beurteilung auf die vorhandene Straßeninfrastruktur, auf Fahrbahn- und Gehsteigbreiten und auf die derzeit vorhandene Betriebsgeschwindigkeit auf.

Die erfassten Geschwindigkeitskennwerte zeigen, unter Beachtung der Soll-Geschwindigkeit, welche sich aufgrund technischer Kriterien aus facheinschlägiger Literatur ergibt, dass Fahrzeuglenker die Geschwindigkeit nicht entsprechend der vorhandenen Straßeninfrastruktur wählen. Eine Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30km/h ist daher erforderlich.

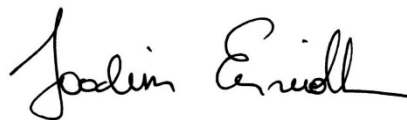
Letztlich sei auf die Notwendigkeit einer zumindest stichprobenartigen Überwachung der vorgegebenen Geschwindigkeitslimits hingewiesen, um den Verkehrsteilnehmern das Gefühl der sehr wohl vorhandenen Kontrolle zu vermitteln.

Hall i. T., im November 2023

Ing. Helmut Hirschhuber



DI Joachim Einsiedler



Anhang

Verordnungsplan M 1:2.000; Plannr. 20-030-01-VO; 30 km/h Zonenbeschränkung, Datum 2023-11-07