

Verkehrs- und Gestaltungskonzept Thumersbach

Dokumentation des Planungsprozesses mit Bürgerbeteiligung „Wir Planen Thumersbach“ und Entwurfsbeschreibung zur Neugestaltung des Dorfzentrums



DORFPLATZ THUMERSBACH VISUALISIERUNGSSKIZZE 12.12.2013
SCHMID + SCHMID ZTGMBH ARCHITEKTEN DIPLOMINGENIEURE ZELL AM SEE

Zell am See, Thumersbach, Thalgau, und Salzburg, Juli 2014

Ager Johann | Altendorfer Gregor | Bareiner Verena | Besser Andreas | Besser Bernhard | Besser Georg | Besser Gundi | Brücke Peter | Brücke-Schmid Elisabeth | Bründlinger Josef | Bürki Angela | Bürki Florian | Busch Ulrike | Coutinho Oliver | Dreiseitl Hannes | Dürlinger Edith | Dürlinger Ingo | Eberharter Günter | Egger Erich | Egger Josef | Fankhauser Werner | Fritzenwanker Monika | Frommer Johann | Gassner Fritz | Gassner Karin | Gruber Erwin | Gruber Erwin | Gruber Gidi | Grubinger Johann | Gschwandtl Andreas | Guggenberger Birgit | Guggenbichler Eduard | Hahn Angela | Hainisch Barbara | Hartl Sonja | Heiss Hildgard | Höfels Thomas | Höfels-Stiegernigg Beate | Höll Max | Hollaus Josef | Holleis Ulrike | Hörandtnr Herta | Hörandtnr Ernst | Hörl Georg | Hörl Werner | Hubner Gernot | Klümper Marion | Kordasch Henriette | Krammel Fidelius | Krasser Robert | Laimer Christian | Leitner Andreas | Leitner Bernhard | Leitner Christine | Lenz Silvia | Mayr Christoph | Merz Christa | Merz Wolfgang | Onz Manfred | Padourek Peter | Papst Frederike | Papst Jörg | Pichler Peter | Pürgy Sabine | Reinisch Franz | Röhl Isolde | Rieder Richard | Schmid Andreas | Schmid Oliver | Schmiderer Thomas | Seitz Stefan | Standteiner Manfred | Steger Christine | Steger Thomas | Steinbacher-Wimmer Nina | Stöphasius Wolfram | Storz Achim | Storz Barbara | Streitwieser Karl | Strobel Herwig | Thaler Christoph | Thurnhofer Rita | Tragatschnig Jörg | Tritscher Gernot | Wallner Hans | Wieder Horst | Wimmer Anton | Wimmer Gerhard | Wimmer Harald | Wimmreuter Andreas | Winter Erika | Wittner Peter



zell am see
die stadtgemeinde



SCHMID + SCHMID

ZT GMBH
ARCHITEKTEN DIPLOMINGENIEURE
A-5700 ZELL AM SEE, BAHNHOFSTR. 2
TEL.: 06542/72576 FAX 06542/72522
e-mail: technik@schmid-schmid-arch.at



Impressum

Moderation und Organisation:

Bearbeiter: DI Robert Krasser, Philipp Vesely (Layout)
Salzburger Institut für Raumordnung und Wohnen
Gemeindeentwicklung Salzburg
Schillerstraße 25 / Stiege Nord
5020 Salzburg

Telefon: +43 662 623455-22
E-Mail: robert.krasser@salzburg.gv.at
Web www.sir.at
ZVR: 724966124

Veranstalter:

Stadtgemeinde Zell am See
Brucker Bundesstraße 2
5700 Zell am See

Telefon: +43 6542 766-0
E-Mail: office@zellamsee.eu
Web www.zellamsee.eu

Projektleiter: Wimmer Gerhard
Leiter Meldeamt, Verkehrsreferat und Bürgerservice
Büro EG Zi. Nr. o6
Brucker Bundesstraße 2
5700 Zell am See

Telefon: +43 6542 766-17
Mobil: +43 664 9615621
E-Mail: wimmer@zellamsee.eu

Begleitender Architekt - Planung:

Schmid+Schmid ZTG GmbH
Bahnhofstraße 2
5700 Zell am See

Telefon: +43 6542 72576
E-Mail: office@schmid-schmid-arch.at

Strategische Beratung Begegnungszonen:

Bearbeiter: Johann Grubinger
communaldesign 21
Marktplatz 9
5303 Thalgau

Telefon: +43 650 8114818
E-Mail: john.grubinger@sol.at

INHALT

Vorbemerkungen	4
Die Situation in Thumersbach	4
Initiative PROThumersbach.AT	5
Ziele	5
Nicht-Ziele	5
Umsetzung	6
Planungsgebiet	6
Bestandsaufnahme	7
Verkehrszählungen und Analysen	7
Fußgängerverkehrsbeobachtung März 2013	7
Verkehrszählung durch das Land Salzburg Juni 2013	8
Verkehrssituation Dorfplatz	9
Zusammenfassung der Ergebnisse	12
Was ist eine Begegnungszone?	13
Fakten zur Begegnungszone	13
Was bewirken Begegnungszonen?	14
Wo kann eine Begegnungszone errichtet werden?	14
Begegnungszone für Thumersbach – „Ja“ oder „Nein“?	14
Was fehlt zur Verordnung einer Begegnungszone in Thumersbach?	16
Workshops	17
1. Workshop: 4. Oktober 2013	17
2. Workshop: 28. Oktober 2013	17
3. Workshop: 27. November 2013	17
In den Workshops beschlossene Grundsätze	18
Beschreibung der Maßnahmen des Verkehrs- und	20
Gestaltungskonzepts	20
Radverkehr in der Begegnungszone–Förderung Radverkehr	28
Vorgeschlagene Materialien	29
Dorfplatz bzw. künftige Begegnungszone	29
Begleitmaßnahmen	29
Vorgelagerte Tempo 30-Zonen	30
Poller	30
Bewusstseinsbildung	31
Freiwillig 30	31
Möglicher Zeitplan der Realisierung	32
Kostenrahmen	33
Resümee der Moderatoren und des Veranstalters	34
Workshopteilnehmer	35
Anhang	38
Pläne	38
Digital verfügbare Dokumente	38

VORBEMERKUNGEN

Die Lebensqualität in einer Gemeinde wird spürbar durch die Qualität des Ortszentrums geprägt. Der Ortskern sollte ein Wirtschafts-, Aufenthalts- und Kommunikationszentrum sein und dabei sollte der Verkehr nicht dominieren. Die Lebensqualität in einem Ort kann sehr stark von den vom Verkehr erzeugten Belastungen wie Lärm und Schadstoffe gemindert werden. Thumersbach ist eindeutig ein Ort mit sehr hoher Lebensqualität. Viele BewohnerInnen finden jedoch, dass das Ortszentrum durch den Verkehr zu stark belastet ist und die allgemeine Aufenthaltsqualität dadurch leidet. Die Gemeinde Zell am See setzt sich schon seit vielen Jahren mit Umwelt- und Klimaschutzfragen auseinander und betreibt auch eine erfolgreiche Energiepolitik. Die Entscheidung, in einem partizipativen Prozess ein Konzept für die Verkehrsberuhigung im Ortszentrum von Thumersbach zu entwickeln, ist eine konsequente Weiterverfolgung der bisherigen Aktivitäten zum Erhalt der Lebensqualität und zum Klimaschutz und zeigt auch, wie mutig, modern und zukunftsorientiert die Gemeinde ist.

Die Situation in Thumersbach

Die Verkehrsbelastung auf der Landesstraße L247 und mangelnde Aufenthaltsqualität im Ortszentrum sind einige der großen Herausforderungen, die Thumersbach in den nächsten Jahren zu bewältigen hat.

Aus diesem Grund hat sich die Initiative PROThumersbach.AT, eine Vereinigung von engagierten Bürgern und Bürgerinnen, entschlossen, ein Verkehrs- und Gestaltungskonzept für das Ortszentrum in die Wege zu leiten. Ziel der Umgestaltung ist es, das Ortszentrum attraktiver zu gestalten und zu beleben.

Durch bauliche Maßnahmen soll das Ortszentrum verkehrsberuhigt werden, wodurch die Lebensqualität und die Sicherheit erheblich gesteigert werden. Im Ortszentrum ist derzeit keine durchgängige Barrierefreiheit gegeben. Ältere Personen und in ihrer Mobilität eingeschränkte Personen finden viele Hürden in Form von hohen Gehsteigkanten und Absätzen vor.

Der Dorfplatz soll noch mehr als bisher zum Ort der Begegnung und durch eine Umgestaltung noch belebter und reizvoller werden.

Besonders in den Sommermonaten, wo viele Touristen mit dem Fahrrad um den See fahren, ist ein durchgängiger Radweg notwendig. Es wird auch künftig keinen durchgängigen Radweg geben, da dies baulich nicht möglich ist. So wird auch in Zukunft die Seeuferstraße als „Radweg“ genützt. Die Engstelle für die Radfahrer ist der Dorfplatz.



Der Zeller-See, am Nördlichen Ostufer befindet sich Thumersbach, die L247 führt durch das Dorfzentrum. Es ist nicht möglich den Radverkehr entlang des Ufers zu führen.

Luftbild: Google Maps, Grafik: Robert Krasser

Initiative PROThumersbach.AT

Die Initiatoren für ein lebenswertes Thumersbach setzen vor allem auf die Ideen und Vorstellungen der Thumersbacher Bevölkerung. Die Initiative PROThumersbach.AT gründete sich vor zwei Jahren, um dringende Thumersbacher Anliegen voranzutreiben. Ganz oben auf deren Liste steht die Verkehrsberuhigung im Ortsbereich und entlang des Sees. Weitere Informationen finden Sie auf der Website www.thumersbach.at.



Ziele

- Durchgehender Fahrradweg um den Zellersee und dort, wo es nicht möglich ist, eine Attraktivierung
- Steigerung der Aufenthaltsqualität auf öffentlichen Plätzen
- Attraktivierung des Dorfplatzes von Thumersbach
- Faire Verteilung des Raums für alle Verkehrsteilnehmer
- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Erhöhung der Barrierefreiheit
- Geordnetes Parken
- Förderung des Rad- und Fußverkehrs
- Belebung der Wirtschaft
- Schulwegsicherheit
- Maßnahmen gegen Leerstand

Nicht-Ziele

Es war nicht Ziel der Workshops, generelle Verkehrslösungen zu erarbeiten. Vielmehr sollte im Rahmen der Workshops ein Maßnahmenpaket zur Erhöhung der Attraktivität des Ortskerns geschnürt werden. Deziertes Ziel war die Ausarbeitung einer gestalterischen Lösung für das Ortszentrum.

Herangehensweise/Methode

Es gibt viele Methoden, um zu einem Entwurf zu kommen. Die Gemeindevertretung von Zell am See entschied sich für ein Verfahren mit Bürgerbeteiligung. Hauptmerkmal dieser Planungsmethodik ist die konsequente Einbindung von Bürgern innerhalb eines festgelegten Zeitraums, d.h., nicht Architekt oder Verkehrsplaner erarbeitet den Plan, sondern die Bürger selbst. Der Architekt fungiert lediglich als fachlicher Berater und bringt die erarbeiteten Inhalte auf den Plan. Jener wird von Workshop zu Workshop aktualisiert und sozusagen langsam weiterentwickelt. Die drei Workshops wurden von Oktober bis November 2013 durchgeführt. Es haben im Schnitt 60 Personen aktiv mitgewirkt. Die Teilnehmerliste finden Sie im Anhang.

Umsetzung

Es ist eindeutig Aufgabe der Gemeindepolitik, die vorgenommenen Planungen zu beschließen und die Umsetzung in die Wege zu leiten bzw. die Bauarbeiten zu beauftragen. Bei den Workshops versuchten alle Workshopteilnehmer sowie das Planungsteam (Arch. Schmid, DI Rettenbacher, SIR Gemeindeentwicklung und communaldesign 21), realistische und kostengünstige Vorschläge auszuarbeiten, die auch mittelfristig umsetzbar sind. Es wird auch auf gewisse „Knackpunkte“ bei der Gestaltung hingewiesen, die für eine erfolgreiche Umsetzung essenziell sind.



Foto: Christoph Steiner

Arch. DI Schmid, Johann Grubinger, Dr. Erich Egger, Arch. Schmid, Landesrat Mayr, Vizebürgermeister Karl Weber, DI Robert Krasser nach der Abschlusspräsentation.

Planungsgebiet

Gemeinsam mit der Gemeindeverwaltung und der Initiative PROThumersbach.AT wurde im Vorfeld das Planungsgebiet definiert. Es erstreckt sich entlang der Thumersbacher Landesstraße L247 ab der Ein- und Ausfahrt Terrassenwohnhaus, bis zum Bereich des Kurparks und in der Talstraße ab der Feuerwehr. Der Abschnitt für die Neugestaltung wird auf den Bereich des Dorfplatzes, von Kaufhaus Dreiseitl bis Pizzeria Dorftreff, beschränkt. Der Abschnitt für die Neugestaltung wurde im Zentrum des Ortes gewählt, da für eine etwaige Begegnungszone ein gewisses Querungsaufkommen von Fußgängern erforderlich ist, d.h. das wirtschaftliche Aktivität im Randbereich gegeben sein muss. Im Bereich außerhalb des Dorfplatzes verlaufen die Fußgängerströme hauptsächlich in Längsrichtung zur Hauptstraße bzw. ist dort ein geringeres Querungsaufkommen gegeben.



Luftbild: Google Maps Grafik: Robertt Krasser

Planungsgebiet von „Wir planen Thumersbach“

Zählbereich an allen gewählten Querungsmöglichkeiten jederzeit gefahrlos möglich war.

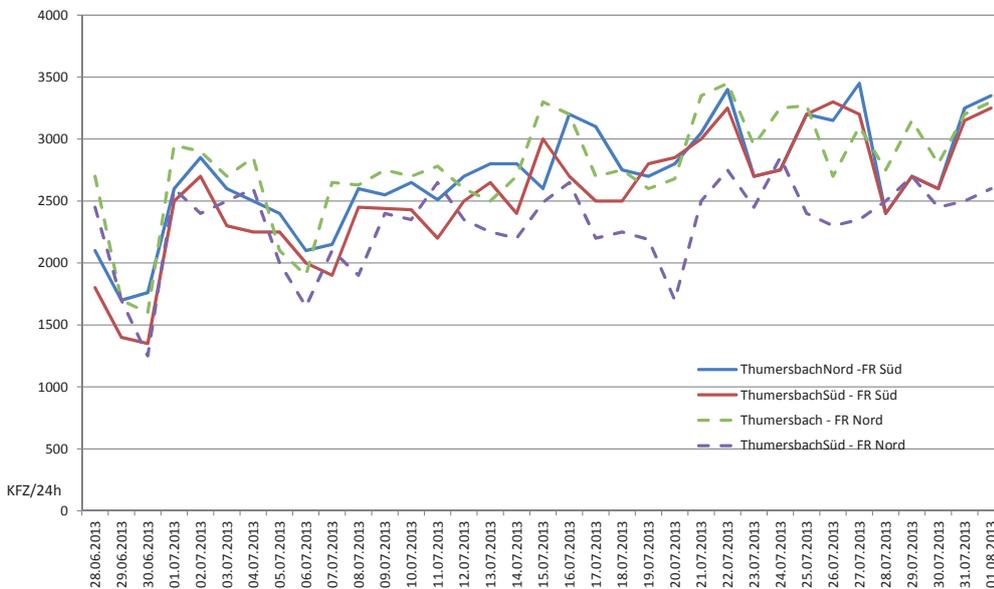
Zitat aus der Studie:

„Zehn Personen wählten vier verschiedene Querungsmöglichkeiten, wobei es sich dabei nur um Erwachsene handelte. Auffällig war, dass der bestehende Schutzweg kein einziges mal gewählt wurde.“

Diese Beobachtungen gaben den Anstoß für weitere qualitative und quantitative Erhebungen.

Verkehrszählung durch das Land Salzburg Juni 2013

Im Sommer 2013 wurde von 28. Juni bis 1. August eine Verkehrszählung auf der Seeuferstraße bzw. L247 durchgeführt. Im Jahr 2010 wurde ein durchschnittlicher Tagesverkehr von 2900 KFZ/24h ermittelt. Laut einer Prognose des Landes Salzburg wird der Durchschnittliche Tagesverkehr (DTV) bis zum Jahr 2015 um 2000 KFZ/24h steigen. In der Nacht ist der Verkehr um ca. 2/3 geringer als am Tag. Der Schwerverkehranteil liegt bei Tag und Nacht bei 4 %. Sehr auffällig ist auch, dass während der Woche höheres Verkehrsaufkommen herrscht, als an den Wochenenden. Im August kam es zu einer leichten kontinuierlichen Erhöhung des DTV. Es bewegen sich im Durchschnitt um die 260 KFZ in einer Stunde unter Tags durch Thumersbach.



Ganglinien der Verkehrszählungen im Zeitraum zwischen 29.06.2013 und 1.08.2013

Grafik: Philipp Vesely, Salzburger Institut für Raumordnung

Verkehrszählung und Konfliktbeobachtung Thumersbach der Initiative PROThumersbach.AT

Unter der Leitung der Gemeindeentwicklung wurde durch die ehrenamtliche Mithilfe engagierter Bürger (Dr. Brücke und Dr. Wittner) nochmals, an zwei verschiedenen Tagen (Donnerstag und Samstag), eine Verkehrszählung und Konfliktbeobachtung durchgeführt. Es wurde jeweils gleichzeitig für eine Stunde in den Planungsgebieten mittels Strichliste gezählt. Bei der Verkehrszählung wurde zwischen FußgängerInnen, RadfahrerInnen und KFZ unterschieden. Da bei der Zählung des Landes Salzburg verschiedene Werte für Arbeitstage und Wochenenden bzw. Feiertage ermittelt wurden, wurden die Zählungen durch die Gemeindeentwicklung auch an einem Arbeitstag und Wochenende durchgeführt.

Auffällig ist dabei, dass generell an beiden Tagen die Zebrastreifen beim Queren der Straße nur von 50 % der FußgängerInnen benützt wurden. Jeder zweite Fußgänger quert mind. einmal die Straße.

Die meisten FußgängerInnen bewegten sich im Planungsgebiet B (vor dem Loninghof). Es wurde auch ersichtlich, dass die Mehrheit der Wege für Erledigungen innerhalb Thumersbach ohne Auto zurückgelegt werden.

Verkehrssituation Dorfplatz

Die Verkehrsstromanalyse zeigt, dass besonders im Bereich des Dorfplatzes während den Sommermonaten, die Anzahl der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer hoch ist. Am Dorfplatz wurden im Untersuchungszeitraum die höchsten Werte für die Verkehrszählung ermittelt. Auffällig ist, dass viele Fußgänger nicht am Zebrastreifen die Straße queren. Im Dorfplatzbereich ist das sogar die Mehrheit.

Der KFZ-Verkehr verläuft vor allem auf der Landesstraße, der Seeuferstraße. In den Nebenstraßen ist das Verkehrsaufkommen relativ gering. Auch die KFZ, die von der Seeuferstraße in Richtung Talstraße weiterfahren, bzw. von der Talstraße kommen, waren mit ca. 10 % im Untersuchungszeitraum gering. Bei den Fahrrädern zeigt sich ein ähnliches Bild. Auch hier konzentrieren sich die Verkehrsströme auf die Landesstraße. Hohe Verkehrsbewegungen von Fahrrädern wurden im Bereich des Dorfplatzes aufgenommen.



Eine vereinfachte Darstellung der beiden Beobachtungspunkte, der Verkehrszählung. Es wurden die möglichen Fahrrichtungen für die Erhebungen berücksichtigt. Die Verkehrszählungen wurden auch so angesetzt, dass sie jeweils die zwei Planungsgebiete abdecken.

Grafik: Christoph Steiner



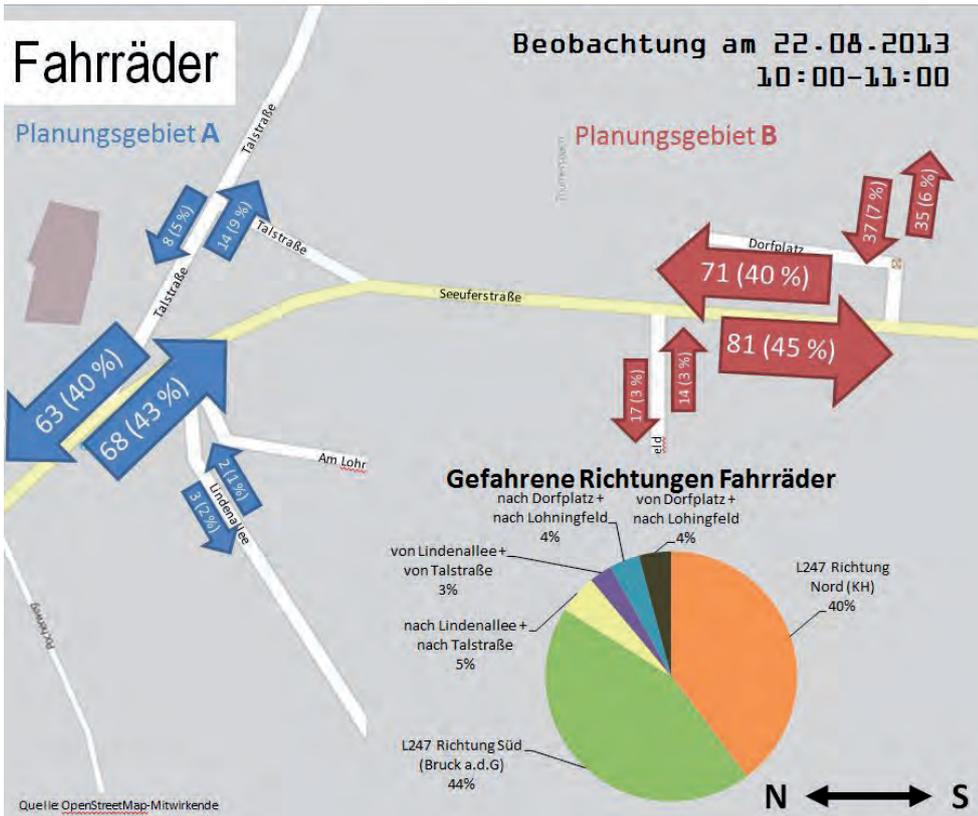
Foto: Robert Krasser

Sicht auf das Planungsgebiet A (Kreuzung Talstraße) vom Beobachtungspunkt aus. Im Bild ist links die Talstraße und rechts die Seeuferstraße zu sehen, dazwischen liegt eine Verkehrsinsel.



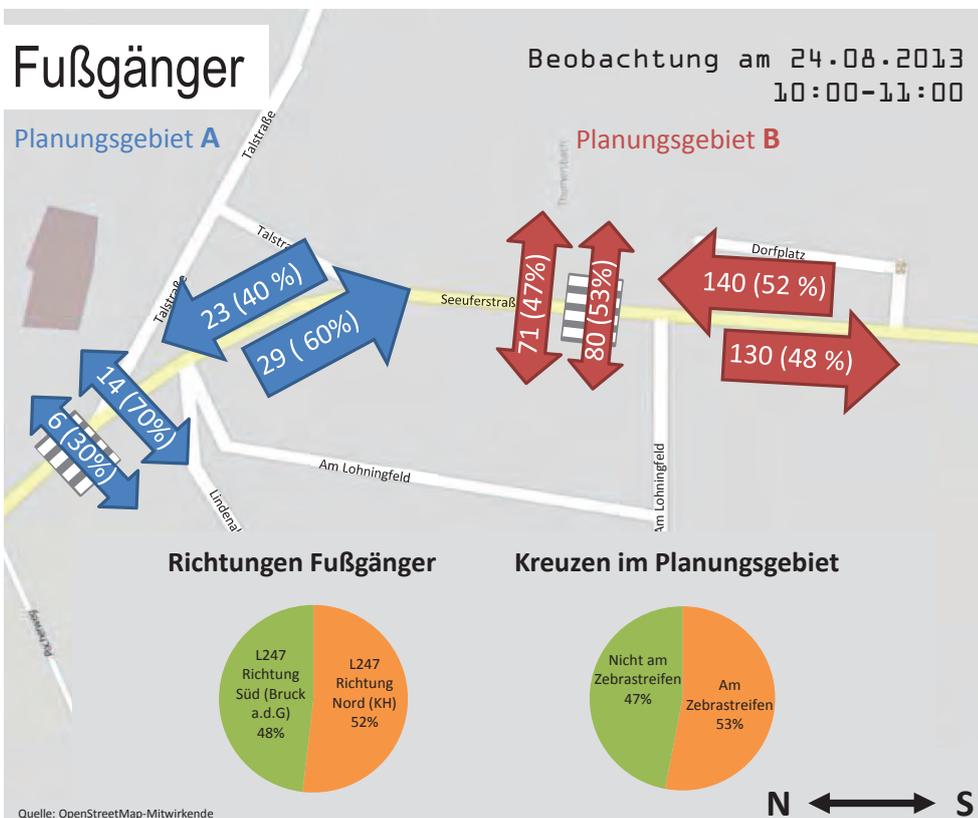
Foto: Robert Krasser

Zu sehen ist die Seeuferstraße. Links befindet sich der Loninghof und rechts der Dorfplatz. Der Bereich vor dem Loninghof ist zugleich der zweite Beobachtungspunkt.



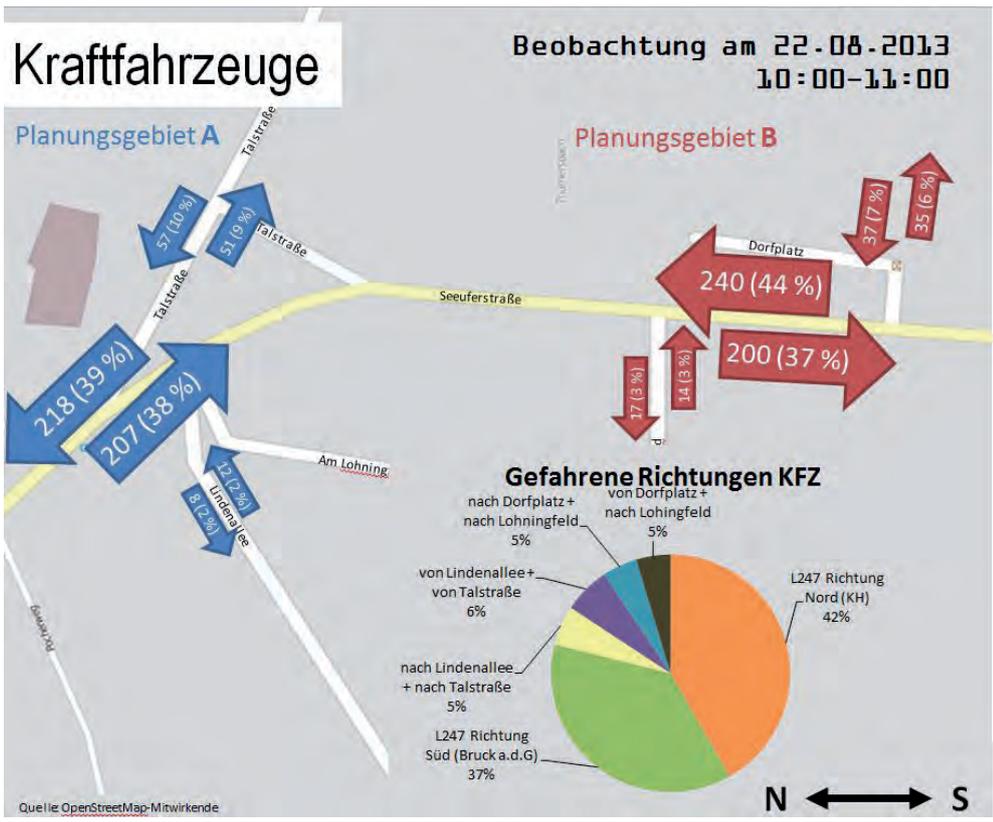
Vor allem in den Sommermonaten fahren viele Touristen mit dem Fahrrad um den Zeller See. Thumersbach ist hierbei die Engstelle, da man sich hier den Platz auf der Thumersbacher Landstraße L247 mit anderen Verkehrsteilnehmern teilen muss. Hier ist eine Fahrräderzählung vom 22.08.2013 von 10 bis 11 Uhr im Planungsgebiet Thumersbach grafisch aufgearbeitet worden. Zu sehen ist, dass im Planungsgebiet B, auf der Seeuferstraße insgesamt 152 Fahrräder gezählt worden sind. Im Planungsgebiet A waren es auf der Seeuferstraße 131 Fahrräder.

Grafik: Christoph Steiner



Fußgänger bestimmen, neben dem KFZ-Verkehr das Straßenbild maßgeblich und auf sie muss auch bei jeder Gestaltungsmaßnahme, Neu- oder Umbaurücksicht genommen werden. Die durchgeführte Zählung am 24.08.2013 zwischen 10 und 11 Uhr liefert wichtige Ergebnisse. Es wird sichtbar, wie hoch die Fußgängerfrequenz in Thumersbach ist. Bei der Zählung wurden im Planungsgebiet B 270 Fußgänger gezählt, im Planungsgebiet A 52. Um auch das Querungsverhalten der Fußgänger zu ermitteln, wurden Zählungen von Fußgängern durchgeführt. Einerseits die den Zebrastreifen benutzen und andererseits die den Zebrastreifen nicht benutzen. Hier wird ersichtlich, dass fast die Hälfte der Fußgänger, im Planungsgebiet B den Zebrastreifen nicht benutzen.

Grafik: Christoph Steiner



Straßenräume sind generell für den KFZ-Verkehr ausgelegt bzw. beansprucht der KFZ-Verkehr den meisten Platz im Gegensatz zu anderen Verkehrsteilnehmern. Das hier grafisch aufgearbeitete Beispiel vom Zähltag am 22.08.2013 von 10 bis 11 Uhr, liefert wichtige Informationen zur Verkehrssituation in Thumersbach. Im Planungsgebiet B wurden 440 Fahrzeuge während der Zählung ausgemacht. Im Planungsgebiet A waren es zur gleichen Zeit 425 Fahrzeuge.

Grafik: Christoph Steiner

Zusammenfassung der Ergebnisse

Aufgrund der Tatsache, dass dem KFZ viel zu lange eine große Bedeutung beigemessen wurde, präsentiert sich uns auch das derzeitige Straßenbild dementsprechend.

Die Verkehrszählungen bestätigen dies nicht nur, sondern lassen auch folgende Rückschlüsse zu

- Die VerkehrsteilnehmerInnen wollen den Straßenfreiraum in ihrer Freizeit als FußgängerInnen benutzen und nicht als KFZ-BenützerInnen.
- Es mangelt an Optimierungen für alle VerkehrsteilnehmerInnen
- De facto wird die Seeuferstraße schon wie eine Begegnungszone von den VerkehrsteilnehmerInnen verwendet.



Foto: Krasser

Dorfplatz mit dem Lohninghof auf der linken Seite.



Foto: Robert Krasser

Radfahrer, die um den Zeller See fahren, müssen im Bereich Thumersbach auf die Fahrbahn der L247 ausweichen, da kein durchgängiger Fahrradweg vorhanden ist.

WAS IST EINE BEGEGNUNGSZONE?

Begegnungszonen sind Verkehrsflächen für ALLE! Sie sollen den verkehrsdominierten öffentlichen Raum beruhigen und lebenswerter machen.

Alle Verkehrsteilnehmer teilen sich eine Verkehrsfläche. Das bedeutet, dass jeglicher Fahrzeugverkehr gestattet ist und Fußgänger, Radfahrer, sowie Rollschuhfahrer auch die Fahrbahn benutzen dürfen.

Wesentlich dabei ist, dass der Autofahrer die Fußgänger und Radfahrer weder gefährden noch behindern darf. Umgekehrt dürfen Fußgänger und Radfahrer den KFZ-Verkehr auch nicht mutwillig behindern. Das Nebeneinanderfahren von Radfahrern ist gestattet. Für alle Fahrzeuge gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h. Wenn es die Verkehrssicherheit zulässt, kann in Ausnahmefällen auch eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h von der Behörde verordnet werden. Um die gegenseitige Rücksichtnahme zu fördern, ist es unbedingt erforderlich, Blickkontakt unter den Verkehrsteilnehmern zu ermöglichen.

Daher ist das Parken nur an den gekennzeichneten Stellen erlaubt, wobei hier darauf zu achten ist, dass die Sichtbeziehungen durch abgestellte Fahrzeuge nicht behindert werden. Im Gegensatz zu anderen verkehrsberuhigten Bereichen – wie zum Beispiel der Wohnstraße – zählt die Begegnungszone zum fließenden Verkehr und ist daher nicht gegenüber anderen Verkehrsflächen benachrangt. Das bedeutet, es gelten die allgemeinen Vorrangregeln.

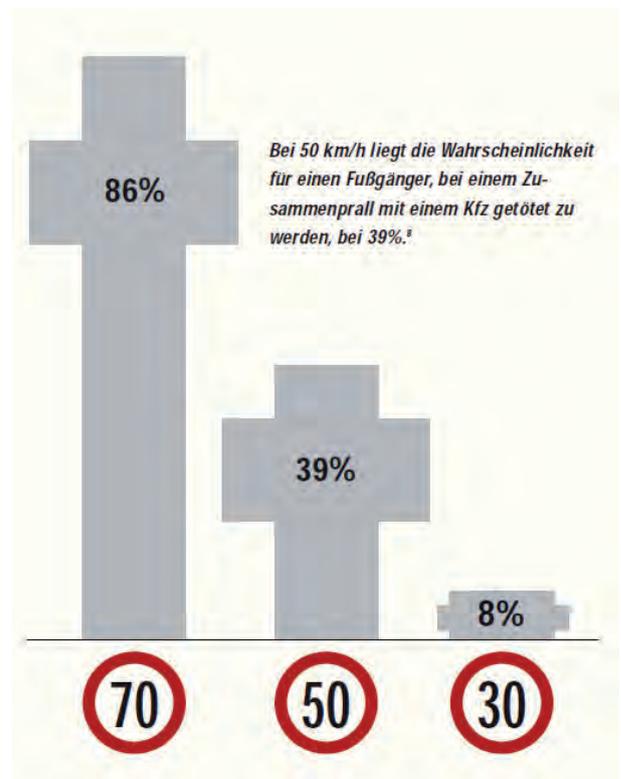


Grafik: Internet

Seit 31.3.2013 besteht in Österreich die Möglichkeit der Errichtung (Ausweisung) von Begegnungszonen.

Fakten zur Begegnungszone

- Jeglicher Fahrzeugverkehr ist gestattet, ebenso das Rollschuhfahren.
- Fußgänger dürfen zur Fortbewegung die Fahrbahn benutzen (ohne den Fahrzeugverkehr mutwillig zu behindern).
- Fußgänger und Radfahrer dürfen weder gefährdet noch behindert werden.
- Nebeneinanderfahren von Radfahrern ist gestattet.
- KFZ dürfen nur an gekennzeichneten Stellen parken.
- Fahrzeuge dürfen mit maximal 20 km/h unterwegs sein. Die zuständige Behörde kann auch 30 km/h verordnen, wenn es die Verkehrssicherheit erlaubt.
- Beginn und Ende der Begegnungszone müssen durch das entsprechende Hinweiszeichen kundgemacht werden.
- Es gelten die allgemeinen Vorrangregeln.
- Die Begegnungszone kann in einzelnen Straßen oder Gebieten umgesetzt werden.



Grafik: Amt der Tiroler Landesregierung – Abteilung Verkehrsplanung

Bei 50 km/h liegt die Wahrscheinlichkeit für einen Fußgänger, bei einem Zusammenprall mit einem Kfz getötet zu werden bei 39 %, bei 30 km/h lediglich bei 8 %; Vgl. Pflieger/Lukaschek/Grundtner 1996 zit. nach Tiefenthaler/Brunner 2005.

Was bewirken Begegnungszonen?

- Aufwertung der Straßenräume bzw. Erhöhung der Aufenthaltsqualität.
- Erhöhung der Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer.
- Verbesserung der Wohn- und Lebensqualität von Anwohnern.
- Höhere Umsätze des Gewerbes in den verkehrsberuhigten Zonen.
- Lärm- und Luftbelastung sowie Energieverbrauch werden reduziert.

Wo kann eine Begegnungszone errichtet werden?

Damit eine Begegnungszone wirklich funktioniert, muss diese als solche für alle Verkehrsteilnehmer erkennbar sein. In den seltensten Fällen wird dies ausschließlich durch das Aufstellen von Verkehrszeichen erreicht werden können. Daher sind gestalterische und bauliche Maßnahmen notwendig.

Damit eine Begegnungszone funktioniert, ist eine Mindestanzahl von Verkehrsteilnehmern und dabei auch eine Durchmischung von KFZ-, Fuß- und Radverkehr notwendig. Verunmöglicht wird eine Begegnungszone z.B. durch extrem viel Schwerverkehr. All diese relevanten Kriterien werden natürlich im Vorfeld der Verordnung einer Begegnungszone von Verkehrsexperten beurteilt.

Allgemeine baulichen Maßnahmen:

- Infrastruktureller Neu-, Aus- beziehungsweise Umbau zur Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Schaffung einer lückenlosen und barrierefreien Infrastruktur für den nicht motorisierten Verkehr



Eine Begegnungszone funktioniert unter anderem durch den Blickkontakt zwischen den Verkehrsteilnehmern. Weitere Aspekte sind Rücksichtnahme, geringe Geschwindigkeit und Eigenverantwortung.

*Grafik: Arch. Ortner
Foto: Robert Krasser*

Begegnungszone für Thumersbach – „Ja“ oder „Nein“?

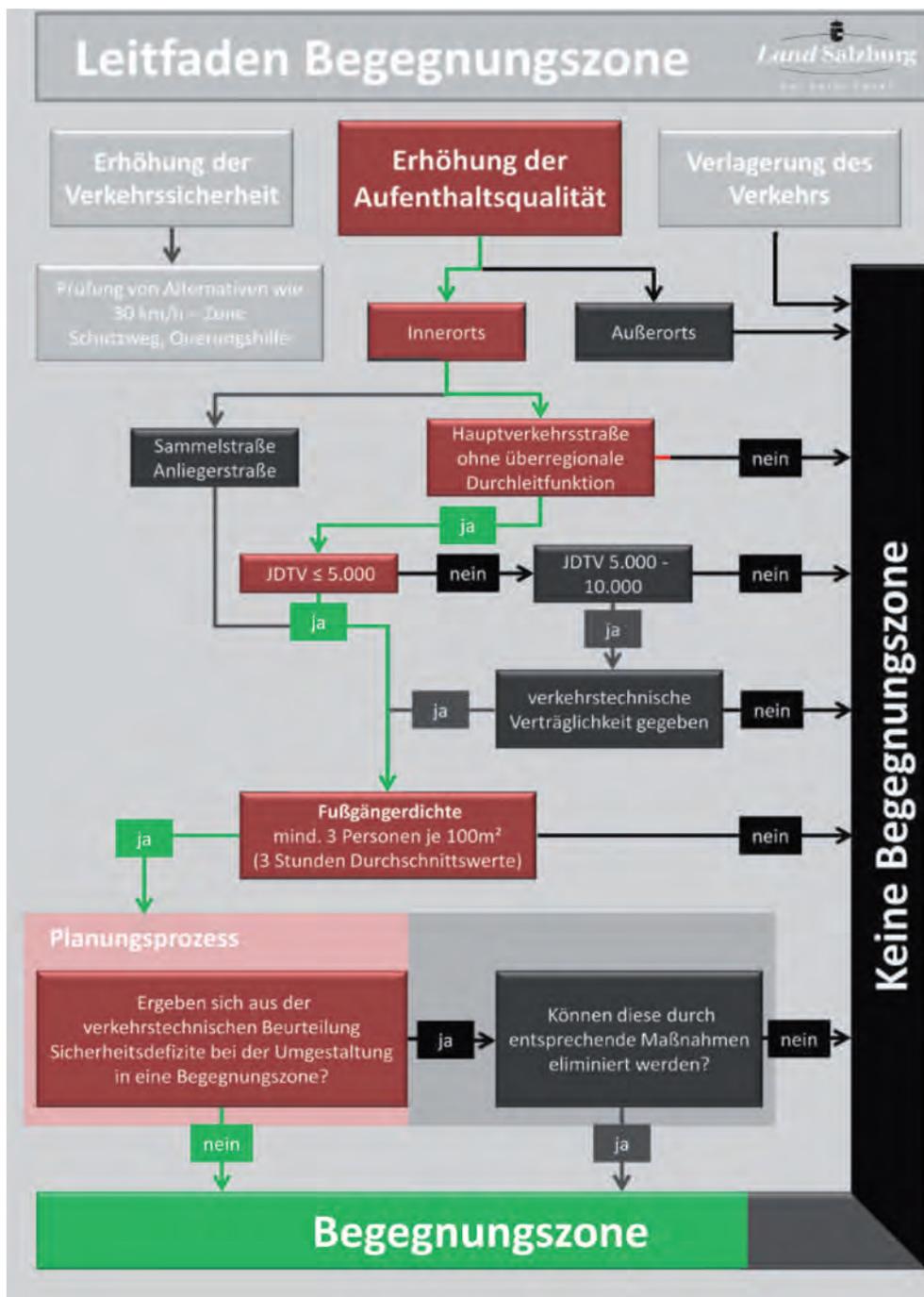
Dadurch, dass Thumersbach in den Sommermonaten de facto schon eine Begegnungszone ist, erfüllt Thumersbach die Bedingungen für die Errichtung einer Begegnungszone: Eine Begegnungszone sollte nicht zu lang sein, damit der Autofahrer das Ende absehen kann. Der Dorfplatz wird von der Thumersbacher Landesstraße in einem Abschnitt von rund 70 m Länge gekreuzt. D.h. das Ende der Begegnungszone wird

für den Fahrzeuglenker sehr gut absehbar sein, wodurch kein unruhiges Fahrverhalten provoziert wird. Im Ortszentrum gibt es eine lebendige Geschäftsstruktur, was zu einem hohen Querungsaufkommen in der Begegnungszone führen wird. Durch die Umgestaltung und die Verkehrsberuhigung werden neue Impulse für die Wirtschaft im Ortszentrum erwartet.

Zusammenfassend werden noch einmal alle Schritte, die für die Realisierung einer Begegnungszone erfüllt sein sollten, angeführt (siehe Illustration des Landes Salzburg).

Innerorts

Die Thumersbacher Landesstraße (L247) verläuft im Planungsgebiet Innerorts.



Der Leitfaden für die Begegnungszone zeigt Schritte, die im Zuge der Planung einer Begegnungszone geprüft werden müssen. Die Orientierungswerte basieren auf den bisherigen vorläufigen Erfahrungen. Farbig hinterlegt der Entscheidungsweg für die Begegnungszone in Thumersbach.

Grafik: Land Salzburg

Hauptverkehrsstraßen

„Hauptverkehrsstraße“ ist das Synonym für Hauptstraße und beschreibt eine Straße, die bevorrangt ist und sich innerhalb des Ortsgebietes befindet. Begegnungszonen eignen sich nicht für Straßen, die eine überregionale Durchleitfunktion erfüllen. Die Pinzgauerstraße (B311) nimmt diese Aufgabe wahr. Die Thumersbacher Landesstraße (L247) weist zwar einen Durchzugsverkehr auf, jedoch erfüllt sie keine überregionale Durchleitfunktion, es sei denn, der Tunnel wird vorübergehend gesperrt und Ortskundige weichen über die L247 aus. Die L247 ist somit eine Hauptverkehrsstraße größtenteils ohne überregionale Durchleitfunktion und ist daher für eine Begegnungszone geeignet.

Verkehrstechnische Verträglichkeit

Der „Jährlicher durchschnittlicher Tagesverkehr (JDTV)“ liegt in Thumersbach bei ungefähr 2900 KFZ/24h, eine verkehrstechnische Verträglichkeit ist gegeben.

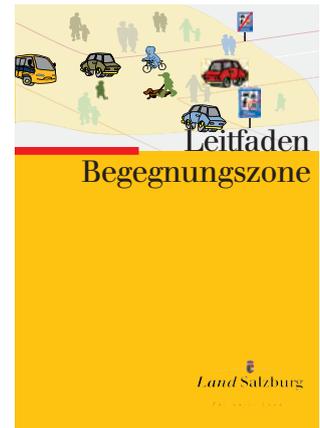
Fußgängerdichte

Die Umsetzung von Begegnungszonen eignet sich vor allem in Bereichen mit einer hohen Nutzungsdurchmischung, diese ist im Dorfplatzbereich gegeben. Die Zählungen haben ergeben, dass ein hoher Anteil an FußgängerInnen und RadfahrerInnen vorhanden ist. Weiteres ist belegt, dass ein Bedürfnis für das flächige Queren vorhanden ist (50% der Fußgänger queren jetzt schon abseits des Zebrastreifens – also flächig). Der vom Land Salzburg erarbeitete Leitfaden sieht jedoch eine Fußgängerdichte von drei Personen auf 100m² vor, die in Thumersbach auch zu Spitzenzeiten im Sommer kaum erreicht werden. Thumersbach ist aber hier ein spezieller Fall, da die hohe Fahrraddichte auch berücksichtigt werden muss. Hier aber beißt sich die Katze in den Schwanz. Denn eine Steigerung der Fußgängerdichte ist erst nach einer gelungenen Umgestaltung des Dorfplatzes von Thumersbach zu einer Begegnungszone zu erwarten.

Was fehlt zur Verordnung einer Begegnungszone in Thumersbach?

Um eine funktionierende und klar definierte Begegnungszone in Thumersbach zu etablieren, hat man bei den Workshops festgestellt, dass eine einheitliche Gestaltung im gesamten Bereich des Dorfplatzes notwendig ist. Außerdem ist es erforderlich, die Einfahrtsbereiche in die Begegnungszone zu kennzeichnen, damit jeder Verkehrsteilnehmer erkennt, dass er in einen „besonderen“ Bereich einfährt. Auch dem Fußgänger muss signalisiert werden, dass er sich in einer „besonderen“ Zone befindet. Deshalb sollte die Gestaltung innerhalb dieser Begegnungszone eine einheitliche Oberfläche aufweisen. Sinnvoll ist es allenfalls, vor der Verordnung die Straßen umzugestalten, um einen provisorischen Charakter zu vermeiden. Die Verordnung einer Begegnungszone auf der Landesstraße L247 bedarf letztendlich der Zustimmung der Bezirkshauptmannschaft bzw. des Landes. Jedenfalls entsprechen die in den Workshops erarbeiteten Entwürfe den Kriterien für Begegnungszonen.

- Einheitliche Gestaltung
- Kennzeichnung von Beginn und Ende der Begegnungszone
- Verordnung und Aufstellen der Verkehrszeichen
- Höchstgeschwindigkeit 20 km/h, in Ausnahmefällen 30km/h



Grafik: Land Salzburg

Das Land Salzburg hat einen Leitfaden Begegnungszone ausgearbeitet. Siehe beiliegender Datenträger. downloadbar unter: http://www.salzburg.gv.at/pdf_begegnungszonen_salzburg.pdf

WORKSHOPS

Zwischen Oktober und November 2013 wurden drei Workshops veranstaltet, an denen sich ca. jeweils 60 Thumersbacher sowie externe Experten beteiligt haben. Insgesamt wurden ca. 450 Arbeitsstunden, überwiegend ehrenamtlich, geleistet.

Der Ablauf der Workshops und die Erarbeitung der wesentlichen Vereinbarungen und Entscheidungen gestaltete sich wie folgt:

1. Workshop: 4. Oktober 2013

Die Teilnehmer wurden schon im Vorfeld des ersten Workshops dazu eingeladen, sich mit ihren Wünschen zur Verkehrs- und Ortsgestaltung innerhalb des Planungsgebiets auseinanderzusetzen und sowohl mündlich als auch schriftlich oder auch in Form von Fotos ihre Wünsche und Kritikpunkte darzulegen. Nach der Vorstellungsrunde wurden der Begriff und das System „Begegnungszone“ durch DI Robert Krasser ausführlich erörtert. Mit all diesen Inputs wurden zum Abschluss des ersten Workshops das genaue Planungsgebiet und die Ziele für das Gebiet definiert.

2. Workshop: 28. Oktober 2013

Anhand der durch Architekt DI Schmid erstellten Planungsentwürfe, die auf Basis der Ergebnisse aus dem ersten Workshop erstellt wurden, wurde die Planung durch die Teilnehmer und Fachleute weiter ausgearbeitet.

Der zweite Workshop wurde mit einer Präsentation des Letzstandes eingeleitet. Mit einem allgemeinen Vortrag von DI Peter Rettenbacher über Radverkehr, folgte der Übergang zum Thema Radverkehr in Thumersbach. Die geplanten Radwege von Wieshof bis Thumersbach Brücke wurden von Manfred Onz von der Stadtgemeinde Zell am See vorgestellt. Johann Grubinger, communaldesign 21, erläuterte für die Workshopteilnehmer die Bausteine einer Begegnungszone. Weiters wurden die Vorentwurfkonzepte von DI Robert Krasser und Arch. DI Andreas Schmid vorgestellt. Anschließend wurden die verschiedenen Varianten gemeinsam diskutiert. Außerdem wurden Fotos zu aktuell kritischen Bereichen und Anregungen von Teilnehmern durchbesprochen. Edi Guggenbichler erläuterte die Aktion „Ich fahre freiwillig 30 km/h PROThumersbach.AT“. Engagierte Mitarbeiter der Workshops und möglichst viele andere Thumersbacher sollen sich durch das Pickerl „Ich fahre freiwillig 30 km/h PROThumersbach.AT“ als Langsamfahrer deklarieren.

3. Workshop: 27. November 2013

Auch der dritte Workshop war ein voller Erfolg! 43 engagierte Thumersbacher diskutierten erneut die Planungsunterlagen des Architekturbüros Schmid & Schmid, die die Diskussionsergebnisse des 2. Workshops wiedergaben. Die Pläne wurden mit großer Zustimmung aufgenommen. Die überwiegende Mehrheit der Teilnehmer bevorzugte die Variante mit verschwenkter Fahrbahn vor dem Lohninghof. Anschließend wurden mit John Grubinger und DI Robert Krasser Beläge und Materialien der Ortsmöblierung diskutiert. Hier sorgte im Rahmen der Bürgerbeteiligung der Beitrag von Achim Storz für Begeisterung. Seine Ideen werden in den Planungsprozess einbezogen. Es wurde vorgeschlagen, dass der Bereich



Planbesprechung und Diskussion beim dritten Workshop.

Foto: Robert Krasser

vor dem Gasthaus auf einer Länge von ca. 70 m als erste Etappe in Angriff genommen werden soll. Es wurde beschlossen, dass bis zur Abschlusspräsentation auch die Schätzkosten feststehen sollen.

In den Workshops beschlossene Grundsätze

- Gemeinsam wurde das Planungsgebiet im Norden bis zur Ortstafel und im Süden bis zum Terrassenwohnhaus ausgedehnt.
- Ein klares Ja zu einer Begegnungszone in Thumersbach im Bereich vom Kaufhaus Dreiseitl bis zur Pizzeria Dorftreff
- Es wurde festgehalten, dass die Einrichtung der Begegnungszone nicht zum Zweck einer Verlagerung der Verkehrsströme erfolgt.
- Alle Workshopteilnehmer haben sich für eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h in der Begegnungszone ausgesprochen.
- Weiters wurde entschieden, dass im Planungsgebiet die Anzahl der Parkplätze annähernd gleich bleiben sollte.
- Die Möglichkeit der Errichtung von Längsparkplätzen wurde ausdrücklich befürwortet, um Fußgängern das Queren der Straßen zu erleichtern.
- Es war ausdrücklicher Wunsch der Workshopteilnehmer, dass der Dorfplatz durch neue Gestaltungselemente (z.B. kleine Bäume, o.ä.) noch attraktiver gestaltet wird.
- Der Confalt (siehe Seite 27) Belag soll, wie von Designer Achim Storz angeregt, durch eine diagonale Bänderung gestaltet und gegliedert werden.



Foto: Robert Krasser

Die Workshopteilnehmer nach der Abschlusspräsentation.

BESCHREIBUNG DER MASSNAHMEN DES VERKEHRS- UND GESTALTUNGSKONZEPTS



Grafik: Schmid + Schmid ZTG GmbH

Planungsgebiet „Bereich Süd“

1. Einrichtung einer Tempo 30 Zone

Um die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer zu erhöhen, wird die erlaubte Maximalgeschwindigkeit im Ortszentrum reduziert. Eine Geschwindigkeitsbeschränkung mit 30 km/h wird ab Ein- und Ausfahrt Terrassenwohnhaus verordnet. Diese Maßnahme führt zu einer Reduzierung von Belastungen aller Art. Damit wird eine Verminderung der Lärmbelastung, eine Reduzierung der Abgasbelastung und ein erheblicher Zugewinn an Lebensqualität erreicht.

2. Zonenbalken

Um eine tatsächliche Geschwindigkeitsreduzierung der Verkehrsteilnehmer zu erwirken, werden bei der Einfahrt in die Tempo 30 Zone und bei der Einfahrt in die Begegnungszone Zonenbalken installiert. Durch die dynamische Anordnung der Breite der Zonenbalken erscheint die gefahrene Geschwindigkeit für den Autofahrer subjektiv höher als die tatsächliche Geschwindigkeit. Dieser Effekt wirkt unterstützend, um eine reale Geschwindigkeitsreduktion zu erreichen.



Foto: Robert Krasser

Zonenbalken in der Begegnungszone in Thalgau. Hierbei handelt es sich um einen gelblichen Splitt-Mastix Belag

3. Optische Fahrbahnverengung – Tempo 30 Zone

In der Seeuferstraße wird mit einer optischen Verengung eine weitere geschwindigkeitsreduzierende Maßnahme gesetzt. Dabei wird durch einen Farbwechsel zwischen dem mittleren Fahrbahnbereich (Kernbereich) und den Seitenstreifen die Fahrbahn für den Verkehrsteilnehmer optisch verschmälert. Die damit deutlich vom Rest der Fahrbahn abgegrenzten und erweiterten Seitenstreifen können von Radfahrern benutzt werden. Diese klare Abtrennung führt zu einem erheblichen Zugewinn an Sicherheit für Radfahrer.

4. Fahrbahnteiler zwischen Ein-/Ausfahrt Terrassenwohnhaus und Kreuzung am Lohningfeld

Vor dem südlichen Beginn der Begegnungszone wird ein Fahrbahnteiler als „Geschwindigkeitsbremse“ errichtet. Dieser dient zusätzlich als Querungshilfe für Fußgänger. Durch Anbringen des Fahrbahnteilers wird ein Bremseffekt vor der Ein-/ Ausfahrt Terrassenwohnhaus und der Abzweigung zum Lohningfeld bewirkt. Die Geschwindigkeitsreduktion an der Ortseinfahrt erhöht die Aufmerksamkeit der Fahrzeuglenker und führt zu mehr Verkehrssicherheit.

5. Fahrbahnteiler auf Höhe Haus Panorama/Höfels – Einfahrt Hotel St. Hubertushof

Der Fahrbahnteiler in diesem Bereich wird als weitere „Geschwindigkeitsbremse“ und Querungshilfe errichtet.

6. Errichtung eines Gehsteiges an der Ostseite der L 247 von der Ein-/ Ausfahrt Terrassenwohnhaus bis Dreiseitl

Mit der Errichtung des Gehsteiges wird ein sicherer Fußweg von Richtung Süden zum Dorfplatz geschaffen. Dieser kann in Zukunft als sicherer Schulweg genutzt werden und wird vielen Schülern einen Weg zur Schule ohne Straßenquerungen ermöglichen. Im Terrassenwohnhaus befindet sich eine große Anzahl an Wohnungen. Auf der alten Skiwiese ist eine weitere Bebauung und damit ein weiterer Anstieg der Wohnungszahl in diesem Ortsteil zu erwarten. Der neue Gehsteig wird für viele Personen eine sichere fußläufige Erreichbarkeit des Dorfplatzes gewährleisten. Besonders für Kinder erhöht der Gehsteig die Sicherheit erheblich.



Grafik: Schmid + Schmid ZTG GmbH

Bereich Dorfplatz

7. Verordnung der Begegnungszone Dorfplatz laut StVO

Zwischen Pizzeria Dorftreff und Haus Strasser im Norden und Kaufhaus Dreiseitl im Süden wird eine Begegnungszone verordnet. Um dem Verkehrsteilnehmer zu signalisieren, dass er in eine „besondere“ Zone einfährt, werden die Einfahrten in die Begegnungszone mit Zonenbalken gekennzeichnet. Ziel der Begegnungszone ist nicht, den Verkehr umzuleiten oder auszusperren, sondern eine Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer zu erreichen (siehe Einleitung – Begegnungszone). Durch die Begegnungszone wird das Dorfzentrum, im Sinne vieler im Rahmen der Bürgerbeteiligung geäußelter Wünsche und Vorschläge, weitläufig verkehrsberuhigt. Die Umsetzung der Begegnungszone führt durch die Geschwindigkeitsreduzierung zu einer erheblichen Erhöhung der Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer. Durch die Geschwindigkeitsreduzierung kommt es zu einer Verminderung der Lärmbelastung, zu weniger Abgasen und zu einem deutlichen Zugewinn an Lebensqualität.

8. Verschwenkung der L 247 beim Lohninghof in Richtung Dorfplatz

Im Bereich des Lohninghofes wird die L 247 in Richtung Dorfplatz verschwenkt. Von Süden beginnend bei Dreiseitl wird das Längsprofil im Bereich der Verschwenkung angehoben, sodass die L 247 das Niveau des bestehenden Dorfplatzes erreicht. Richtung Norden ist das Längsprofil geringfügig abfallend, bis bei Raiba das Bestandsniveau wieder erreicht wird. Durch ein zusätzliches Quergefälle, vom Dorfplatz zum

Lohninghof, entsteht eine barrierefreie Verbindung zwischen Dorfplatz und dem neuen, vergrößerten Gastgarten des Lohninghofes (siehe „Schnittprofil Dorfplatz“). Der gesamte Planungsbereich befindet sich in der Gelben Gefahrenzone des Thumersbaches.

Durch die Verschwenkung der L 247 wird die Gefällesituation im Bereich Dorfplatz/Lohninghof nur unerheblich verändert.

Die Fahrbahn verläuft in diesem Bereich auf mehreren 100 m annähernd gerade. Durch die Verschwenkung wird eine geradlinige Sicht zukünftig verhindert. Dies führt zu einer erhöhten Aufmerksamkeit und langsameren Fahrgeschwindigkeiten der Autofahrer. Sichthindernisse, wie die drei in der Mitte der bisherigen Fahrbahn neu zu pflanzenden Bäume vor dem Lohninghof sowie Poller-Reihen und sonstige Möblierungen, unterstützen diesen Effekt.

9. Einheitliche Gestaltung des gesamten Dorfplatzes, unter Einbeziehung der Landesstraße

Der Dorfplatz und die Landesstraße werden durchgehend mit Confalt-Belag in hellbeiger Ausführung einheitlich gestaltet. Confalt ist eine Mischung aus Beton und Asphalt und wird in der Stadt Salzburg u.a. auch für Bushaltestellen verwendet. Der neue Belag soll sich über den gesamten Platzraum, einschließlich der Fahrbahn, erstrecken. Aufgrund einer Anregung von Designer Achim Storz soll die durchgehende Confalt Fläche durch eine diagonale Bänderung gestaltet und gegliedert werden. Die Änderung des Straßenbelages von grauem Asphalt auf den sich farblich abhebenden Confalt-Belag führt zu mehr Aufmerksamkeit bei den Fahrzeuglenkern und damit zu mehr Sicherheit für Fußgänger. Zusätzlich zum Confalt-Belag unterstützen Gestaltungselemente diesen Effekt im Platzbereich. Die helle Gestaltung der Bodenfläche wird als positiv empfunden, besonders in Jahreszeiten mit unfreundlichem Wetter.

10. Verengungen der Fahrbahnbreite zur Geschwindigkeitsreduzierung

Die Fahrbahnbreite der L 247 wird im Ortszentrum auf 4,75 m, zzgl. zweier Seitenstreifen á 0,875 bzw. 0,90 m, was als Regelquerschnitt eine Gesamtbreite von ca. 6,50 m ergibt, optisch verschmälert. Im Dorfplatzbereich ist die Straße gleich der Platzfläche, ohne Elemente einer typischen Straßenraumgestaltung, gestaltet. Bestehende Verengungsbereiche, wie bei Dreiseitl, verbleiben mit 6,0 m Gesamtbreite. Auch der Bereich um die Thumersbach-Brücke bleibt mit einer Gesamtbreite von ca. 5,5 m unverändert. Die Talstraße als Gemeindestraße erhält im mittleren Fahrbahnbereich eine Breite von 4,75 m, zzgl. eines Seitenstreifens von 0,75 m, was eine Gesamtbreite der Fahrbahn von 5,50 m ergibt. Zusätzlich wird ein Gehsteig von 1,20 m Breite an der Nordseite errichtet. Die Verengung der Fahrbahnbreite bewirkt ein langsames Fahrverhalten. Durch Reduzierung der KFZ- bzw. Fahrbahnflächen können Fußgänger- und Verweilflächen vergrößert werden. Dies bedeutet einen Zugewinn an Sicherheit und Aufenthaltsqualität.

11. Poller gegen Falschparken

Die KFZ-Bereiche und Parkplätze werden gegen „wildes“ Parken auf Fußgängerflächen durch Poller o.ä. eingegrenzt. Im Sinne einer Förderung des dörflichen Charakters von Thumersbach werden Poller aus druckimprägnierten Lärchenholz vorgeschlagen. Abseits des Dorfplatzes können auch Stahlpoller verwendet werden. Weitere gestalterische Alternativen zu Pollern könnten z.B. kubische Hindernisse, Sitzbänke oder sonstige Hindernisse wie Bäume oder Abfallbehälter sein. Die Erfahrung lehrt, dass das Falschparken durch Autofahrer nur durch Barrieren wie Hochbordsteine, Poller oder sonstige Hindernisse verhindert werden kann.

12. Aufpflasterung (Asphalt) anstelle der Fahrbahn zwischen Lohninghof und Raiba

Im Bereich zwischen dem Lohninghof und der Raiffeisenbank wird ein Niveaueausgleich zum Lohninghof hergestellt. Es werden zwei zusätzliche Längsparkplätze eingerichtet und die zwei bestehenden Senkrechtparkplätze an die Nordseite des Lohninghofes verlegt.

Damit wird rund um den Lohninghof eine durchgehender Weg für die Fußgänger ermöglicht. Die Zerschneidung des Platzraumes durch seitlich abzweigende Fahrbahnen wird zukünftig vermieden. Stattdessen entstehen durchgehende Fußgängerflächen zum Flanieren etc.

13. Aufpflasterung (Asphalt) der Fahrspur südlich des Hauses Strasser

Durch Einführung einer Umkehrmöglichkeit beim Haus Dorfplatz Nr. 4, entsteht eine neue „Sackgasse“ zwischen Haus Strasser und den östlich angrenzenden Wohn- und Geschäftsgebäuden. Am Dorfplatz wird dadurch die Ausweitung des Gastgartens für das neue Café Monika ermöglicht. Die Mauer zwischen Café Monika und der L 247 wird abgetragen und der Fußgängerbereich erweitert. Der nutzungsmäßige Flächentausch bedarf des Gespräches zwischen den Liegenschaftseigentümern und der Stadtgemeinde.

14. Ersatzparkplätze bei Dreiseitl

Auf dem derzeit unbebauten Grundstück östlich des Kaufhauses Dreiseitl entstehen neue Schrägparkplätze für die Geschäftskunden. An der Nordseite des Geschäftes wird ein freier 'Marktplatz' geschaffen. Eine publikumswirksame Imbissecke (innen und außen) entsteht im Bereich der nordwestlichen Ecke des Geschäftes. Ersatzparkplätze, für die durch die Straßenauslenkung entfallenden Längsparkplätze, werden in Senkrechtausführung im Dorfplatzbereich gegenüber dem Kaufhaus Dreiseitl errichtet. Dadurch wird den Wünschen der an der Planung beteiligten Bürger, insbesondere der Geschäftsleute vom Dorfplatz, Rechnung getragen. Durch die Bürgerbeteiligung wurde deutlich, dass nach der Umgestaltung mindestens die gleiche Anzahl an Parkplätzen wie vor der Umgestaltung gewünscht wird. Durch die Umgestaltung kommt es zu einer verbesserten Anordnung der Parkplätze auf dem Grundstück östlich des Kaufhauses. Durch den Gewinn der freien Flächen an der Dorfplatzseite, wird eine Belebung des Platzes durch Geschäfte für Marktaktivitäten, Imbissecke, etc. möglich.

15. Fußgängerverbindung

An der Nordseite des Lohninghofes entsteht eine verbesserte Fußgängerverbindung durch Entfall der zwei bestehenden Senkrechtparkplätze. An der Südseite (beim Eingang zum Kurzentrum) wird durch Entfall des Schuppens an der südwestlichen Ecke des Lohninghofes eine weitere Wegverbindung geschaffen. Gute Durchwegung ist ein Wesensmerkmal eines Dorfsentrums. Bedeutende öffentliche Objekte wie der Lohninghof sollten rundum frei zugänglich sein.

16. Aktivierung leerstehender Lokale bzw. Geschäfte

Zur Belebung des Dorfplatzes wäre eine Neuvermietung und Aktivierung des Cafés und des Geschäftslokales der Fam. Strasser besonders wichtig. Auch die Neuvermietung und Aktivierung des Geschäftes im Wohnhaus Stöphasius ist von großer Bedeutung für den Ort. An dieser Stelle ist auch ein wertvoller Rechtsbestand betreffend die Erdgeschoß-Lokale der Bebauung rund um den Dorfplatz festzuhalten. Diesbezüglich ist im Grundbuch die Verpflichtung der Liegenschaftseigentümer festgeschrieben, dass in den Erdgeschoßen Geschäfte (oder Lokale) einzurichten sind. Andererseits benötigen die Geschäfte auch die Thumersbacher (und andere) als Kunden! Ein kluges Wort sagt, dass jede Ortsbevölkerung die Geschäfte haben wird, in denen sie einkauft. Die Lebendigkeit der Ortsmitte von Thumersbach steht und fällt mit dem erfolgreichen Betrieb von Geschäften und Lokalen! Diese Vitalität hat oberste Priorität und ist wichtiger als die Gestaltung, die nur unterstützende Wirkung hat. Vorrangig ist die Lebendigkeit, die Personenfrequenz im Zusammenhang mit Geschäftstätigkeit, Freizeit und Erholung.

17. Vision Bebauung des Grundstücks östlich von Dreiseitl

Bisher hat sich gezeigt, dass die Neuvermietung des oben genannten Gastronomielokales und des Geschäftslokales schwierig sind. Daher soll auch die Vision diskutiert werden, dass das freie Grundstück von Hannes Dreiseitl zum Ausbau des Kaufhauses genutzt wird. Dies könnte auch durch eine Erweiterung des Erdgeschoßes erfolgen.

18. Grünraumgestaltung

Der Grünbestand im Ort wird vermehrt. Dazu ist die Pflanzung von drei Ersatzbäumen am Lohninghofseitigen Rand der ausgeschwenkten L 247 vorgesehen. Zwei zusätzliche Bäume werden beim Ersatzpark-

platz (gegenüber Dreiseitl), im Verlauf der Pollerreihe gepflanzt. Ein räumlich wirksamer Grün-Bestand ist optisch attraktiv, ökologisch wertvoll und im Sommer eine willkommene Schattenspende. Aufgrund des vielen Grün-Bestandes in der umgebenden Landschaft kommt der Grüngestaltung am Dorfplatz aber nur eine untergeordnete Rolle zu.

19. Verbreitung des Gartens Lohninghof

Aufgrund der Ausschwenkung der L 247 in Richtung Dorfplatz wird der Gastgarten vor dem Lohninghof stark vergrößert. Anstelle der einreihigen Tisch-Aufstellung neben dem Gehsteig entsteht jetzt ein rechteckig proportionierter Gastgarten, der Platz für eine 2-reihige Tisch-Aufstellung bietet. Zwischen Gastgarten und Straße entsteht ein breiter Gehbereich mit 2 – 3 m. Als Ersatz für drei Bäume, die aufgrund der Verschwenkung gefällt werden müssen, werden drei Bäume am neuen Straßenrand gepflanzt. Die Verschwenkung der Durchfahrtsstraße weg vom Lohninghof entspricht der historischen Bedeutung dieses wichtigen öffentlichen Kultur- und Gasthauses. Die neue Vorplatzgröße wird dem ehrwürdigen Objekt besser entsprechen. Durch die Bewirtschaftung als Gastgarten wird zukünftig mehr Fläche des Dorfplatzes belebt.



Beispiel für eine optische Verengung der Fahrbahn

Foto: Kuratorium für Verkehrssicherheit

20. Verbreitung des Gehsteiges beim Kaufhaus Dreiseitl

Der bestehende Gehsteig an der L 247 unterhalb der Betonstützmauer ist nur ca. 1 m breit. Bei der Umgestaltung soll die Betonmauer um ca. 1 m näher zum Kaufhaus Dreiseitl versetzt werden. Dadurch entstehen über 2 m Gehsteig und über 2 m Passage entlang der Straßenfassade Dreiseitl. Durch Errichtung einer Stiege am Süden wird die Passage begehbar und die Möglichkeit der Einrichtung von Auslagen, Imbissecke, etc. entsteht. Diese Vorschläge wurden mit Hannes Dreiseitl bereits besprochen. Die Finanzierung der neuen Stützmauer soll im Rahmen der Projektkosten erfolgen. Der Gehsteig ist ein wichtiger Zugang von Süden zum Dorfplatz und zum Geschäft Dreiseitl. Vor allem für Gäste des Hotels Hubertus, des Terrassenwohnhauses und der zukünftigen Wohnbebauung der alten Skiwiese ist dies ein wichtiger Verbindungsweg. Er kann auch als sicherer Schulweg für Kinder der südlichen Nachbarschaft genutzt werden. Mit der Verbreitung des Gehsteiges kommt es zu einem erheblichen Gewinn an Sicherheit und Geläufigkeit des Fußgängerverkehrs.



Grafik: Schmid + Schmid ZTG GmbH

Kreuzung Talstraße

21. **Auflassung der Fahrbahn südöstlich der Hubertuskapelle. Bündelung des Verkehrs an einer Kreuzung nordwestlich der Hubertuskapelle**

Die Fahrbahn südöstlich der Hubertuskapelle wird aufgelassen und als Grün- und Verweilbereich für Fußgänger umgestaltet. Eine neue Kreuzung entsteht nordwestlich der Hubertuskapelle, bei welcher alle Abbiegerelationen konzentriert werden. Damit kommt es zu einer erheblichen Reduktion der Fahrbahn- bzw. Asphaltflächen. Folgende Bushaltestellen werden neu gestaltet:

Bushaltestelle taleinwärts (bei der Schule)

Bushaltestelle Richtung Zell am See (nahe der bestehenden)

Bushaltestelle für (zukünftigen) See-Rund-Kurs (nahe der bestehenden beim Kriegerdenkmal oder am Dorfplatz)

Derzeit hat dieser Bereich keine 'Platz-Wirkung', sondern wird rein funktionell als Verkehrsfläche, bestehend aus drei großflächigen KFZ-Kreuzungen, genutzt. Die bestehende Mittelinsel ist kaum zugänglich und der am Rand liegende, für die Fußgänger vorgesehene, Raum ist viel zu klein dimensioniert. Durch das neue Projekt kommt es zu einem erheblichen Gewinn an Fußgänger-, Verweil- und Grünflächen. Somit wird ein angemessenes Verhältnis der Flächennutzung geschaffen und für alle Verkehrsteilnehmer ein adäquater Raum geschaffen. Durch die Maßnahme kommt es zu einem Gewinn an Sicherheit und Aufenthaltsqualität.

22. **Verlegung der Hubertuskapelle**

Die Hubertuskapelle wird um ca. 10 m in Richtung Südosten (taleinwärts) verlegt. Diese Maßnahme ist notwendig, um die erforderlichen Radien und Schleppkurven für das Bemessungsfahrzeug (15 m Bus) zu erzielen.

23. **Grüngestaltung zwischen Hubertuskapelle und Haus Seeuferstraße 1 und beim Thumersbach**

Die gewonnene Fläche wird in Teilbereichen gepflastert oder asphaltiert (Buswartesteig, Vorplatz Hubertuskapelle sowie Wege). Am Thumersbach wird durch eine Grüngestaltung mit Erlebnisbereich ein Ort mit sehr hoher Aufenthaltsqualität geschaffen. Der zusammenhängende Fußgängerbereich zwischen der Kapelle und dem großen Gebäude an der Ecke Seeuferstraße/Talstraße ist auch durch breite Gehwege mit dem Dorfplatz und der Schule verbunden.

24. Verbesserung der Fußwege beim Wohn- und Geschäftshaus Seeuferstraße 1 (Blaues Haus, Ecke Talstraße)

Durch Neuordnung der Parkplätze der Wohnungseigentümer entstehen angemessen breite Fußwege. Aufgrund der Schulnähe hat die Gewährleistung eines sicheren Schulwegs entlang der L247 und entlang der Talstraße Priorität. Zusätzliche Verweil- und Grünflächen entstehen im Bereich der verlegten Hubertuskapelle im Zusammenhang mit der Auflassung der Fahrbahn unmittelbar beim Haus Seeuferstraße 1.

25. Verschwenkung der L 247 zur Einfahrt Lindenallee

Die bestehende lang gezogene Kurve zwischen der Thumersbach-Brücke und der Hubertuskapelle wird durch eine Verschwenkung entschleunigt. Die Verschwenkung bewirkt im Bereich der Einfahrt Lindenallee eine Gegenkurve. Engere Radien und die Gegenkurve bewirken eine Geschwindigkeitsreduktion, was einen Gewinn an Sicherheit bedeutet.

26. Verdoppelung der Gehsteigbreite entlang der Liegenschaft Besser, Seeuferstraße 2

Durch die Fahrbahnverengung wird eine Verdoppelung der Gehsteigbreite entlang der Liegenschaft „Besser“ ermöglicht. Mittels Umwidmung der übergroßen KFZ-Fahrbahnflächen zu Fußgängerflächen wird die Sicherheit erhöht und Aufenthaltsqualität geschaffen.

27. Einbindung Fuß- und Radwege Nord

Im Bereich der Einfahrt Kurpark/Strandbad wird der projektierte Fuß- und Radweg Nord in die Neuplanung der Kreuzung Talstraße eingebunden. Bei der weiteren Detailplanung soll die Einfahrt Kurpark/Strandbad ebenfalls im Sinne einer Reduzierung der Kfz-Fläche bearbeitet werden. Damit soll ein harmonischer Übergang für die Benutzer des Fuß- und Radweges Nord zur Tempo 30 Zone geschaffen werden. Durch Reduzierung der Kfz-Flächen kommt es zu einer Erweiterung der gesicherten Fußgängerflächen.

28. Einrichtung von Tempo 30 Zonen

Die Tempo 30 Zone wird sich im Norden auf der L 247 ab der Ortstafel Schusterbichl, im Bereich Talstraße ab der Feuerwehr, bis Anfang der Begegnungszone am Dorfplatz (bei Pizzeria `Dorftreff`) erstrecken. Zur Geschwindigkeitsreduzierung werden jeweils Zonenbalken installiert. Die Tempo 30 Zone schafft eine Erhöhung der Sicherheit und Reduktion von Belastungen aller Art (Lärm, Feinstaub, Verschmutzung etc.).

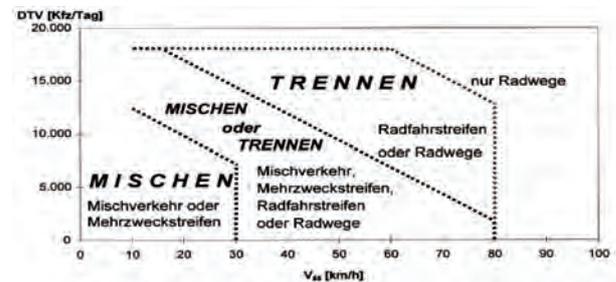


Quelle: Internet

Mobile Geschwindigkeitsanzeige speichert auch die gefahrenen Geschwindigkeiten für statistische Auswertungen.

Radverkehr in der Begegnungszone – Förderung Radverkehr

Die Anbindung des Ortsteiles Thumersbaches an das übergeordnete Radnetz ist ein Ziel und bedarf an einigen Stellen nur eines Lückenschlusses oder einer verbesserten Streckenführung. Ein wichtiger Lückenschluss wird durch das Radwegprojekt Wieshof–Thumersbachbrücke erfolgen. Dieser wird den bestehenden Radweg, der von Zell am See bis zum Wieshof am Seeufer verläuft, ab dort bis zur Thumersbach Brücke fortsetzen. Machbar ist ein separater kombinierter Fuß- und Radweg. Im Ortszentrum, in der Begegnungszone, ist aufgrund des niedrigen Geschwindigkeitsniveaus die Errichtung von separaten Radwegen oder Radfahrstreifen nicht notwendig bzw. vorgesehen. Der Verkehr wird als „Mischverkehr“ geführt und eine friedliche Koexistenz aller Verkehrsteilnehmer wird durch gegenseitige Rücksichtnahme ermöglicht. Um den Radverkehr noch weiter zu stärken, soll auch auf die Radinfrastruktur besonderes Augenmerk gelegt werden. Das bestehende System der Radabstellplätze soll regelmäßig überprüft und gegebenenfalls verbessert werden, da dies wesentlich zur Steigerung der Alltagsnutzung des Fahrrades beiträgt. Hauptkriterien dabei sind die Sicherheit sowie die leichte Zugänglichkeit bzw. die umweglose Nutzbarkeit.



Hinweise für die Mischung bzw. Trennung von Rad- und KFZ-Verkehr in Abhängigkeit von Verkehrsstärke und Geschwindigkeit.

Fahrradabstellplätze

Im Zentrum von Thumersbach gibt es zwar einige Fahrradständer, diese befinden sich jedoch vielfach an abgelegenen Orten, wo sie nur erschwert nutzbar sind. „Felgenkiller“ (= bestimmte Art von Radständern), wie sie leider immer noch oft zu sehen sind, sollten wirklich keinem Fahrrad mehr zugemutet werden. Nicht nur die Gemeinde sollte dies an öffentlichen Plätzen, sondern auch Geschäfts- und Gewerbetreibende sowie Gastronomen sollten dies für ihre Kunden und Besucher berücksichtigen. Zum Beispiel kann ein betriebliches Mobilitätsmanagement Anreize setzen, damit Angestellte mit dem Fahrrad zur Arbeit kommen.



Foto: Robert Krasser

Die „Felgenkiller“ in Thumersbach.



Quelle: Land Salzburg

Das Land Salzburg hat einen Leitfaden Fahrradparken ausgearbeitet. Siehe beiliegende Datenträger. downloadbar unter: http://www.stadt-salzburg.at/pdf/fahrradparken_leifaden_salzburg.pdf

VORGESCHLAGENE MATERIALIEN

Im dritten Workshop wurden unterschiedlichste Materialien vorgestellt. Die Teilnehmer haben sich mehrheitlich dafür ausgesprochen, dass möglichst wenige unterschiedliche Materialien verwendet werden. Weiters wurde entschieden, keinen Porphyr, wie in der bestehenden Gestaltung des Dorfplatzes, zu verwenden, da die Frostsicherheit nicht gegeben ist.

Dorfplatz bzw. künftige Begegnungszone

Der Dorfplatz und auch die Landesstraße im Bereich des Dorfplatzes sollen durchgehend in einem hellbeigen „halbstarren Belag“ ausgeführt werden, die optische Bänderung bzw. Muster erfolgt durch zwei abgestufte Grauwerte. Das Muster wird in der Detailplanung festgelegt. Da der Belag hohen Belastungen standhalten muss, ist eine Gestaltung mit Pflastersteinen nicht möglich (siehe Leitfaden Begegnungszonen) als einzige Alternative bleibt somit ein „halbstarrer Belag“. Der in Österreich gebräuchliche Markenname hierfür ist Confalt oder Fortiphalt. Dieser ist in unterschiedlichsten Strukturen und Texturen herstellbar.

Was ist Confalt bzw. Fortiphalt?

Confalt ist eine fugenlose halbstarre Deckschicht oder ein halbstarrer Belag, der die besten Eigenschaften des hochfesten Zementes mit der Flexibilität eines Asphaltbelages vereint. Dadurch ist Confalt besonders geeignet für Verkehrs- und Lagerflächen, bei denen die Verschleißschicht hohen Belastungen ausgesetzt ist. Häufige Anwendung findet er z.B. für Lagerhallen, Industriefußböden, Straßenkreuzungen, Flughäfen, Standplätze und Parkhäuser. Ein großer Vorteil von Confalt ist, dass er in verschiedensten Farben herstellbar ist.

Einbringung von Confalt

Als erstes wird ein Einkorn-Asphaltbelag aufgebracht. Die Zwischenräume zwischen den Körnern bleiben frei. Anschließend werden die Hohlräume mit dem Confalt-Spezialgemisch ausgegossen. Es entsteht eine hochfeste Deckschicht, die allerdings nicht so starr ist wie Beton und deshalb weniger leicht Risse bildet.

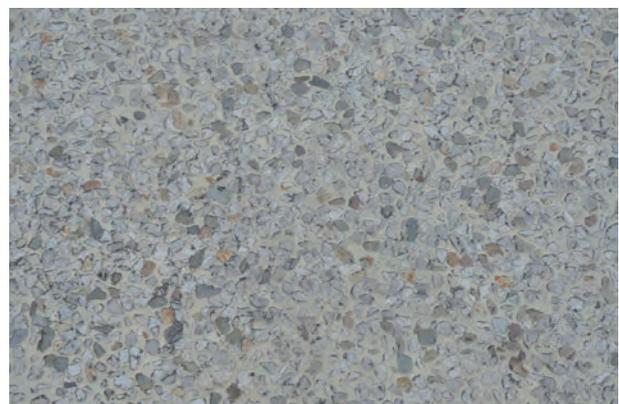
Confalt ist demzufolge hoch belastbar und ermöglicht dem Planer, Bereiche optisch hervorzuheben.

Folgendes sollte man bei der Ausführung beachten: Will man, dass die Confaltfläche zwei oder mehrfärbig ausgeführt wird sollte man auf stärkere Kontraste setzen, da im Laufe der Zeit die Fläche durch die Benutzung etwas stumpfer wird, d.h. sie wird gräulicher. Werden Farben wie rot, blau, grün verwendet, so sollten diese eher mutig und grell gewählt werden.



Confaltfläche bei der Universität Salzburg im Nonntal

Foto: Arch. Thausing



Confalt vor dem Milchhof in Salzburg Itzling

Foto: Robert Krasser

Vorgelagerte Tempo 30-Zonen

Die Fahrbahn wird aus herkömmlichem grauem Asphalt ausgeführt, die Seitenstreifen und Gehsteige aus andersfarbigen Asphalt bzw. Splitt-Mastix-Belag (siehe Foto: Kornmarkt Bregenz). Falls eine zweifarbige Ausführung in Asphalt – da dadurch eine Fuge entsteht – von der Landesstraßenverwaltung nicht erwünscht ist, sollte alles in Confalt ausgeführt werden.

Die vorgelagerten Tempo 30-Zonen der Landesstraße und der Talstraße sind lt. Pkt. 4. der Beschreibung der einzelnen Maßnahmen folgendermaßen geplant:

- Die optische Verengung wird durch Farbwechsel zwischen dem mittleren Fahrbahnbereich (Kernbereich) und den Seitenstreifen hergestellt.
- Die Zonenbalken bei den Einfahrten in die Begegnungszone werden in der Asphaltfarbe der Fahrbahn (Kernbereich) der Landesstraße hergestellt.



Foto: Robert Krasser

Die Begegnungszone beim Kornmarkt in Bregenz. Beiger Splitt-Mastix unterscheidet sich optisch vom herkömmlichen Asphalt.

Poller

Zur Förderung des dörflichen Charakters von Thumersbach werden Poller aus druckimprägnierten Lärchenholz vorgeschlagen. Die Poller außerhalb des Zentrums können auch als Stahlpoller ausgeführt werden.

Bordsteinkanten bzw. Fahrbahnränder

Es gibt prinzipiell vier Möglichkeiten der Randausbildung. Die Wahl, sollte sich nach dem Fußgänger Querungsbedarf und der „Poller-“ bzw. „KFZ-Grenzlinie“ richten. Die KFZ-Grenzlinie bezeichnet die imaginäre Linie, die den Bereich eingrenzt, in dem KFZ zufahren bzw. parken können. Hintergrund ist die Tatsache, dass in den meisten Ortszentren Parkdruck herrscht und sobald dem Autofahrer das Halten ermöglicht wird, dieser den Platz für sich beansprucht. Verwiesen wird in diesem Zusammenhang auf Begegnungszonen, wo das Parken nur auf ausgewiesenen Stellplätzen erlaubt ist. Deshalb soll ohne viel Beschilderung bzw. Verbote eine intuitive Wegeführung angestrebt werden. Die KFZ-Grenzlinie wird immer durch bauliche Maßnahmen (z.B. Poller) begrenzt und kann nur in besonderen Ausnahmefällen entfallen

Bauliche Maßnahmen sind:

- Hochbord > 15 cm
- Poller (diese können auch eine zweite Funktion erfüllen z.B. Sitzpoller)
- Platzeinbauten wie Sitzbänke, Radständer, Fahnenmasten, Plakatständer
- Bepflanzung
- Beleuchtungskörper
- Müllsammelstellen

Bei einem Schrägbord bzw. bei einer 2–3 cm Stufe sind Poller erforderlich. Ausnahmefälle stellen besondere städtische Plätze dar, auf denen die Autofahrer „ohnehin nicht auf die Idee kommen“ zu parken z.B. Zentralplatz in Biel (CH).



Foto: Robert Krasser

Schrägbord am Zentralplatz in Biel (CH)

BEGLEITMASSNAHMEN

Bewusstseinsbildung

Um von Anfang an sicherzustellen, dass die Begegnungszone gut funktioniert und eine breite Akzeptanz in der Bevölkerung erreicht wird, werden neben den baulichen Maßnahmen intensive Informationstätigkeiten empfohlen.

Bereits vor Fertigstellung der baulichen Maßnahmen und vor der Verordnung der Begegnungszone sollte die Bevölkerung über die zukünftigen Änderungen informiert werden. Insbesondere die Schulen und Kindergärten sollten in besonderem Maße eingebunden werden. Zusammen mit der örtlichen Polizei sollte über die Benutzung und die neuen Verhaltensregeln in der Begegnungszone informiert werden. Diese Informationen sollten sich auch über die Gemeindegrenzen hinweg, besonders in Nachbargemeinden, deren Bewohner oft nach oder durch Thumersbach fahren, verbreiten. Auch in der ersten Zeit nach der Einrichtung der Begegnungszone ist eine intensive Zusammenarbeit mit der örtlichen Polizei unbedingt anzuraten.

Die Gemeinde Thalgau kann an dieser Stelle als Vorbild genannt werden. Bei der Neugestaltung des Thalgauper Ortszentrums wurde sehr viel Bedacht auf die Informationsarbeit gelegt und dies führte von Anfang an zu einer sehr guten Akzeptanz der Begegnungszone.

Freiwillig 30

Während der Workshops im Herbst 2013 hatten die Workshopteilnehmer die Idee, eine Aktion mit dem Titel „Ich fahre freiwillig 30“, zu starten. Alle Thumersbacher mögen einen Aufkleber auf dem Heck ihres Autos anbringen der signalisiert, dass sie im Ortszentrum freiwillig 30 fahren. Diese freiwillige Selbstverpflichtung ist bereits im Dezember 2013 angelaufen. Tafeln bei der Orts-einfahrt, die auf die Aktion hinweisen, wurden aufgestellt.



Aktion „Ich fahre freiwillig 30 km/h der Initiative PROThumersbach.AT

MÖGLICHER ZEITPLAN DER REALISIERUNG

2014

- Vorstellung des Projekts in der Gemeindevertretung.
- Festlegung eines Projektverantwortlichen in der Stadtgemeinde Zell am See.
- Seitens der Stadtgemeinde ist eine Budget- und Kostenanalyse durchzuführen
- Es ist ein Terminplan für den Umsetzungsprozess zu erstellen.
- Vorstellung des Projektes in der Landesverkehrsplanung und der Landesstraßenverwaltung.
- Detailabsprachen mit dem Land über die genaue Straßenführung und Zustimmung des Landes zur Abänderung der Geschwindigkeitsbeschränkung auf der L247 im Ortszentrum auf eine 30 km/h Zone, bzw. in eine Begegnungszone auf Basis 30 km/h.

Frühjahr 2015

- Detailplanung durch Architekten in Zusammenarbeit mit der Straßenplanung des Landes.
- Tauschvertrag mit dem Land zur Möglichkeit eines Flächenabtausches im Bereich Zentrum (Ausschwenkung Lohningerhof), Hubertuskapelle sowie, falls erforderlich, die Grund zu Verfügung stellung im Bereich der Fahrbahnteiler.
- Abklärung diverser Parkplatzsituationen.
- Grundstückseigentümer, Anrainer und Mieter, die sich im Planungsgebiet befinden, und im Bürgerbeteiligungsprozess nicht mitgewirkt haben, sind über den Planungsstand zu informieren.
- Detailplanung des Architekten – basierend auf dem Entwurf des Bürgerbeteiligungsprozesses.
- Beleuchtungskonzept für den Bereich der Begegnungszone.
- Abklärung der Gestaltung hinsichtlich Materialien und Möblierung.
- Ausschreibung der Baumaßnahmen.
- Erstellung eines Bauzeitplanes.

2015 / 2016

- Baumaßnahmen–Dorfplatz und Landesstraße.
- Ständige Information der Gemeindebürger.
- Verordnung der Begegnungszone.
- Bewusstseinsbildung in Schulen und bei der Bevölkerung, enge Zusammenarbeit zwischen Polizei, Schulverwaltung, Elternvereinen und Gemeinde.
- Eröffnung–Veranstaltung eines Mobilitätsfestes in Thumersbach.

Kostenrahmen

Die nachfolgende Tabelle gibt den Kostenrahmen lt. ÖNORM B 1801-1 an. Der Kostenrahmen dient als Grundlage für grundsätzliche Wirtschaftlichkeits- und Finanzierungsüberlegungen. Die Schwankungsbreite beträgt +/- 20 %, da in diesem Stadium die genauen Oberflächenmaterialien nicht feststehen. Als Grundlage wurden die tatsächlichen Kosten der Ortsgestaltung Henndorf aus dem Jahr 2012 herangezogen. Die Einheitspreise (m² bzw. m³) enthalten die Kosten für die Planung. Nicht inkludiert sind evtl. Unterbauarbeiten wie Kanal oder andere Leitungsinfrastrukturen.

Um zu einer Umsetzung zu gelangen, bedarf es einer Ausführungs- und Detailplanung.

Dazu gehören neben den bautechnischen Details unter anderem auch die Planung der Ortsmöblierung, Bepflanzung und ein Beleuchtungskonzept.

	BESCHREIBUNG	EP	MENGE	EINHEIT	SUMME
ABBRUCH	Abbruch Pflastersteine, Lagerung bzw. Entsorgung	20,00	1420	m ²	28.400,00
	Abbruch Bitumentragschicht	25,00	1270	m ²	31.750,00
	Abbruch von Bordstein und Randsteinkanten, Lagerung bzw. Entsorgung	15,00	250	lfm	3.750,00
	Abbruch Stützmauer / Dreiseitl	100,00	6,05	m ³	605,00
	Abbruch Stützmauer / Strasser	100,00	12	m ³	1.200,00
	Abtrag Straßeneinläufe	100,00	6	Stk.	600,00
	Abtrag Metallpoller, Lagerung bzw. Entsorgung	100,00	31	Stk.	3.100,00
	Bäume fällen und Holz verwerten	150,00	3	Stk.	450,00
	Schilder, Masten ausbauen und zwischenlagern oder entsorgen	150,00	11	Stk.	1.650,00
UNTERBAU	Planum erstellen	6,5,00	2820	m ²	18.330,00
	Frostschutzmaterial liefern und einbauen	50,00	78,73	m ³	3.936,00
OBERFLÄCHE	Reinigen der Oberflächen	1,00	2820	m ²	2.820,00
	Vorspritzen der Oberflächen	2,00	2820	m ²	5.640,00
	Bitumentragschicht liefern und einbauen	30,00	2820	m ²	84.600,00
	Bitumendeckschicht Confalt, Dorfplatz u. Landesstr, liefern und einbauen	50,00	2820	m ²	141.000,00
	Hochbord G5 / bei Einfahrt Begegnungszonen	52,00	50	lfm	2.600,00
	Leistensteine G5 / Grüninseln westl. Dorfplatz	50,00	33,7	lfm	1.685,00
	Stützmauer Dreiseitl / Gehsteigverbreiterung	750,00	15,55	m ³	11.662,50
	Markierungsarbeiten / Rautenmuster	40,00	726	m ²	29.040,00
	Markierungsarbeiten / Zonenbalken	40,00	72	m ²	2.880,00
GRÜN	Jungbäume liefern und pflanzen	500,00	5	Stk.	2.500,00
PLATZEINBAUTEN	Straßenabläufe, Abwasserschächte verlegen oder liefern und herstellen	300,00	5	Stk.	1.500,00
	Entwässerung Gastgarten Lohninghof	190,00	18,6	lfm	3.534,00
	besteh. Kandelaber geringfügig versetzen	2000,00	1	PA	2.000,00
	Sitzbänke vorhanden				vorhanden
	Mistkübel vorhanden				vorhanden
	Fahrradständer vorhanden				vorhanden
	Holzpoller liefern und versetzen	125	122	Stk.	15.250,00
	Verkehrs-Hinweisschilder bzw. Fahrplantafel liefern und aufstellen bauseits				bauseits
GESAMTSUMME NETTO					400.483,00

Diese Schätzung beinhaltet keine Leitungsbaumaßnahmen im Untergrund. Auskofferungsarbeiten sind beinhaltet.

BAUABSCHNITT	BEREICH	FLÄCHEm ² GERUNDET	€/m ²	SUMME NETTO GERUNDET
Bauabschnitt 1	Nord / Kreuzung Talstraße	3980	100	398.000,00
Bauabschnitt 2	Dorfplatz	2820	142	400.000,00
Bauabschnitt 3	Süd / Terrassensiedlung -Hubertus	1640	100	164.000,00
GESAMTSUMME NETTO				€ 962.000
GESAMTSUMME BRUTTO				€ 1.154.400

Resümee der Moderatoren und des Veranstalters

Durch die gute Vorinformation sowie die persönliche Einladung durch die Gemeinde und der Initiative PROThumersbach.AT konnte bei vielen Bürgern das Interesse zur Teilnahme an den Workshops geweckt werden.

In Summe haben sich 92 Personen aktiv in den Prozess eingebracht; das ist eine erfreulich hohe Beteiligung. Die Teilnehmer haben viele Wünsche, Ideen, aber auch Ängste und Bedenken in Bezug auf die möglichen Verkehrslösungen geäußert und sehr sachlich, manchmal auch emotional, aber immer engagiert und konstruktiv mitgearbeitet. Durch die detailreiche Bestandsaufnahme und die gut lesbaren Pläne von Architekt Schmid konnten sich die Teilnehmer die möglichen Veränderungen bildhaft vor Auge führen und das Verkehrskonzept „am Plan“ Schritt für Schritt entwickeln.

Die Ergebnisse sind beachtenswert und stellen die Gemeinde Zell am See vor große Aufgaben in den nächsten Jahren.

Vielen Dank an alle Teilnehmer für ihr überaus wertvolles Engagement!

WORKSHOPTEILNEHMER

Pos.	Titel	Zuname	Vorname	10/4/2013	10/14/2013	10/28/2013	12/11/2013
1		Ager	Johann				1
2		Altendorfer	Gregor				1
3		Bareiner	Verena				1
4		Besser	Andreas	1			
5		Besser	Bernhard	1			
6	Ing.	Besser	Georg		1		
7		Besser	Gundi		1	1	1
8	Dr.	Brücke	Peter	1	1	1	1
9	DI	Brücke-Schmid	Elisabeth	1	1	1	1
10		Bründlinger	Josef				1
11		Bürki	Angela	1			
12		Bürki	Florian	1			
13		Busch	Ulrike				1
14		Coutinho	Oliver	1	1	1	
15		Dreiseitl	Hannes	1	1	1	1
16		Dürlinger	Edith	1			
17	Ing.	Dürlinger	Ingo				1
18	DI	Eberharter	Günter	1		1	1
19	Dr.	Egger	Erich	1	1	1	
20	Ing.	Egger	Josef	1		1	
21		Fankhauser	Werner		1	1	
22		Fritzenwanker	Monika	1			
23		Frommer	Johann	1	1	1	
24		Gassner	Fritz				1
25		Gassner	Karin	1	1		
26	Ing.	Gruber	Erwin	1	1		
27	DI	Gruber	Erwin	1			
28		Gruber	Gidi			1	
29		Grubinger	Johann	1	1	1	
30		Gschwandtl	Andreas			1	
31		Guggenberger	Birgit	1	1	1	1
32		Guggenbichler	Eduard	1	1	1	1
33		Hahn	Angela				1
34		Hainisch	Barbara	1	1	1	
35	DI	Hartl	Sonja			1	
36		Heiss	Hildegard				1
37	Mag.	Höfels	Thomas	1		1	
38	Mag.	Höfels-Stiegernigg	Beate		1		

39	Ing.	Höll	Max	1			
40		Hollaus	Josef	1	1		
41	Mag.	Holleis	Ulrike			1	
42		Hörandtner	Herta				1
43		Hörandtner	Ernst				1
44		Hörl	Georg				1
45		Hörl	Werner	1		1	
46		Hubner	Gernot	1	1		
47	Dr.	Klümper	Marion	1			1
48		Kordasch	Henriette	1	1	1	1
49	Dr.	Krammel	Fidelius	1	1	1	
50	DI	Krasser	Robert	1	1	1	
51		Laimer	Christian		1		
52		Leitner	Andreas	1	1	1	
53	Mag.	Leitner	Bernhard	1	1	1	
54	Mag.	Leitner	Christine	1	1	1	1
55	DI	Lenz	Silvia	1	1	1	
56		Mayr	Christoph				1
57		Merz	Christa				1
58		Merz	Wolfgang	1			
59		Onz	Manfred	1	1		
60	Bgm.	Padourek	Peter			1	
61		Papst	Frederike			1	
62	Dr.	Papst	Jörg			1	1
63		Pichler	Peter	1	1		
64	Mag.	Pürgy	Sabine				1
65		Reinisch	Franz	1	1	1	1
66		Röhl	Isolde				1
67	Mag.	Rieder	Richard	1	1		1
68	DI	Schmid	Andreas	1	1	1	1
69	DI	Schmid	Oliver	1	1	1	1
70		Schmiderer	Thomas	1	1		
71		Seitz	Stefan	1			
72		Standteiner	Manfred	1	1	1	
73		Steger	Christine	1	1		
74		Steger	Thomas	1	1		
75	DI	Steinbacher-Wimmer	Nina	1	1		1
76		Stöphasius	Wolfram		1		
77		Storz	Achim	1	1	1	1
78		Storz	Barbara	1	1	1	
79		Streitwieser	Karl	1	1	1	

80		Strobel	Herwig	1	1	1	
81	Dr.	Thaler	Christoph			1	
82	Mag.	Thurnhofer	Rita				1
83		Tragatschnig	Jörg	1		1	
84		Tritscher	Gernot	1	1	1	
85		Wallner	Hans			1	1
86		Wieder	Horst	1	1		
87	Dr.	Wimmer	Anton	1	1		
88		Wimmer	Gerhard	1	1	1	1
89	Mag.	Wimmer	Harald		1		
90		Wimmreuter	Andreas		1		
91		Winter	Erika				1
92	Dr.	Wittner	Peter	1	1	1	1
				57	49	44	39

ANHANG

Pläne

- Bestandsplan
- Beschreibung des Entwurfs
- Entwurfsplan Gesamtübersicht, nicht maßstabsgetreu
- Entwurfsplan Detailansicht Dorfplatz, nicht maßstabsgetreu
- Entwurfsplan Detailansicht Bereich Nord-Kreuzungtalstraße, nicht maßstabsgetreu
- Entwurf Schnittprofil, nicht maßstabsgetreu
- Entwurf Schnittprofil, nicht maßstabsgetreu

Digital verfügbare Dokumente

- diese Broschüre, pdf
- Übersichtsplan Bestand Maßstab 1:500, pdf
- Bestandsplan, HTL Saalfelden, Hochbauklasse HTL-Saalfelden im Juni 2013 angefertigt
- Fotos, jpg
- PowerPoint-Präsentationen der Workshops, pdf