



**Marktgemeinde Hinterbrühl
Gießhüblerstraße
Geschwindigkeitsreduktion**

Verkehrstechnische Stellungnahme

Von Anrainern werden vielfache Geschwindigkeitsübertretungen durch Kraftfahrzeuge in der Gießhüblerstraße wahrgenommen und wird dabei im Zusammenhang mit den zur Verfügung stehenden Anlageverhältnissen, auf Gefahrenpotential für den Fußgängerverkehr hingewiesen.

Dabei werden neben der Installierung einer Geschwindigkeitsanzeige, auch verkehrsbremsende Maßnahmen, wie z.B. Bodenschwellen, gefordert.

Die Gießhüblerstraße ist eine Gemeindestraße und hat für die örtliche Erschließung eine Sammelfunktion. Im maßgebenden Bereich zwischen der Waldgasse und dem Übergang zur Dreisteinstraße, ist aufgrund der örtlichen topographischen Verhältnisse eine deutliche Längsneigung vorhanden.

Der Straßenquerschnitt teilt sich in eine Fahrbahn mit einer Breite von ca. 5,50m und beidseitigen Gehsteigen auf. Auf der Seite ON ungerade ist ein Gehsteig in einer Breite von ca. 1,20m durchgehend vorhanden, auf der Seite ON gerade ist ein befestigter Gehsteig nur abschnittsweise in einer Breite von ca. 1,40m vorhanden. In den übrigen Bereichen sind statt des Gehsteiges Grünstreifen vorhanden.

Die vorhandenen Gehsteigbreiten sind punktuell durch Leistungsmaste in ihrer nutzbaren Breite eingeschränkt, wodurch speziell beim durchgehenden Gehsteig auf der Seite ON ungerade, mit einer baulichen Breite von ca. 1,20m, für die Benützung mit Rollstühlen oder Kinderwägen und auch für Fußgänger beim Nebeneinandergehen ein eingeschränkter Benützungskomfort gegeben ist.

Die Gießhüblerstraße befindet sich innerhalb einer Zonenregelung mit einer erlaubten Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h.

Durch die örtlichen Gegebenheiten, kann im Besonderen für den bergabfahrenden Verkehr, ein überhöhtes Geschwindigkeitsniveau, subjektiv wahrgenommen werden.

Mit der Installierung einer Geschwindigkeitsanzeige können zwar die Verkehrsteilnehmer auf die Einhaltung der erlaubten Höchstgeschwindigkeit hingewiesen werden, für die

verkehrstechnische Beurteilung von wirksamen und möglichen Maßnahmen, bilden jedoch die tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten die Grundlage. Dahingehend empfiehlt sich, die Durchführung einer anonymen Geschwindigkeitsmessung.

Sollte sich dabei ergeben, dass das maßgebende allgemeine Geschwindigkeitsniveau, tatsächlich über der erlaubten Höchstgeschwindigkeit liegt, wäre das dann entsprechend verkehrstechnisch zu bewerten und zu beurteilen. Als maßgebendes Beurteilungskriterium wird die s.g. V_{85} herangezogen. Das ist jene Geschwindigkeit die von 85% der Fahrzeuge nicht überschritten wird.

Als geschwindigkeitsbremsende Maßnahmen sind primär optische und/oder bauliche Umgestaltungen im Straßenraum sinnvoll. Die bestehende Fahrbahnbreite von ca. 5,50m lässt zwar die Abwicklung von Begegnungsverkehr problemlos zu, ist aber nicht als extrem breit und somit geschwindigkeitserhöhend anzusehen. In jenen Fällen, wo jedoch kein Begegnungsverkehr stattfindet und Fahrzeuge alleine unterwegs sind, ist durch die vorhandene Fahrbahnbreite im Zusammenhang mit der optischen Wahrnehmung des Straßenraumes kein bremsender Effekt gegeben.

Dahingehend kann z.B. durch punktuelle Einengungen bzw. Fahrstreifenverschwenks eine Geschwindigkeitsreduktion erzielt werden. Wenn an wiederholten Stellen im Straßenverlauf durch punktuelle Fahrbahneinengungen die Abwicklung von Begegnungsverkehr nicht durchgehend möglich ist, hat dies erfahrungsgemäß positive Auswirkungen auf das allgemeine Geschwindigkeitsverhalten.

Dagegen sind Maßnahmen wie z.B. Schwellen, durch die nur punktuell an einer bestimmten Stelle die gefahrenen Geschwindigkeiten reduziert werden, aus verkehrstechnischer Sicht nicht empfehlenswert, da die negativen Auswirkungen gegenüber der punktuellen Geschwindigkeitsreduktion überwiegen. Wenn eine Bodenschwelle mit solchen Anlageverhältnissen ausgeführt wird, dass sie für ein Kraftfahrzeug ein merkbares Hindernis darstellt und dadurch eine deutliche Reduzierung der möglichen Fahrgeschwindigkeit hervorruft, sind damit viele negative Auswirkungen und Begleiterscheinungen verbunden, wie z.B.:

- Erhöhung der Lärmemissionen durch Brems- und Beschleunigungsvorgänge
- Erhöhung der Lärmemissionen bei Überfahung durch unbeladene LKW bzw. Anhänger
- Behinderung für Einsatzfahrzeuge im Einsatz
- Beeinträchtigung des Beförderungskomforts bei Rettungseinsätzen und Krankentransporten durch erhöhte Erschütterungen beim Überfahren
- Sicherheitsdefizite bei der Überfahung mit einspurigen Fahrzeugen (im Besonderen Fahrräder)
- Kein geschwindigkeitsminderndes Hindernis für Geländefahrzeuge (SUV) – Anm: „der Anteil an SUV ist speziell im Bezirk Mödling sehr hoch“

Bei einer baulichen Ausgestaltung solcher Schwellen, wo diese negativen Auswirkungen weitgehend reduziert bzw. minimiert werden, wird der bremsende Effekt immer geringer. Dazu kommt noch, dass im gegenständlichen Bereich, durch die vorhandene Topographie, aus fahrdynamischen und fahrzeugtechnischen Erfordernissen, die „bergseitige“ Anrampung relativ flach und die „talseitige“ Anrampung relativ steil ausgeführt werden müsste. Daraus entsteht in der Benützung für bergabfahrende Fahrzeuge, ein relativ geringer bremsender Effekt und wird die Schwelle zu einer „Sprungschanze“.

Aus verkehrstechnischer Sicht ist zu empfehlen, dass geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen erst nach Erhebung und genauer verkehrstechnischer Analyse des tatsächlichen Geschwindigkeitsverhaltens geplant werden. Dies hat dann primär unter Berücksichtigung der Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs, sowie entsprechend den vorhandenen örtlichen Anlageverhältnissen zu erfolgen.

Perchtoldsdorf, 08.11.2019



Dipl.-HTL-Ing. Michael Kniha
Allgemein beeideter und gerichtlich zertifizierter Sachverständiger
der Fachgebiete Verkehrsplanung, Straßen- und Wegebau