

Terms and Conditions

The Library provides access to digitized documents strictly for noncommercial educational, research and private purposes and makes no warranty with regard to their use for other purposes. Some of our collections are protected by copyright. Publication and/or broadcast in any form (including electronic) requires prior written permission from the Library.

Each copy of any part of this document must contain there Terms and Conditions. With the usage of the library's online system to access or download a digitized document you accept there Terms and Conditions.

Reproductions of material on the web site may not be made for or donated to other repositories, nor may be further reproduced without written permission from the Library

For reproduction requests and permissions, please contact us. If citing materials, please give proper attribution of the source.

Imprint:

Director: Mag. Renate Plöchl

Deputy director: Mag. Julian Sagmeister

Owner of medium: Oberösterreichische Landesbibliothek

Publisher: Oberösterreichische Landesbibliothek, 4021 Linz, Schillerplatz 2

Contact:

Email: [landesbibliothek\(at\)ooe.gv.at](mailto:landesbibliothek(at)ooe.gv.at)

Telephone: +43(732) 7720-53100

Lebensqualität durch Verkehrsberuhigung

– ein Programm für die Salzstraße in Hagenberg?



FOTO: PRIVAT

Von Ludwig Reiter

Das Problem begann vor Jahren damit, dass ein unscheinbarer **Feldweg asphaltiert** wurde – der Verbindungsweg zwischen Salzstraße und Veichter. Seither wird die Salzstraße nicht nur von vielen Autofahrern als **Abkürzung** benutzt. Manche benutzen diese Straße auch als **Rennstrecke** – mit Spitzengeschwindigkeiten bis zu 80 kmh. Deshalb wurde vor einigen Jahren eine **30 kmh Geschwindigkeitsbeschränkung** verhängt. Die Verkehrsexperten des Landes O.Ö. stimmten diesem Vorhaben damals nur widerwillig zu. Die Bedenken wurden damit begründet, dass eine 30 kmh Beschränkung **ohne Zusatzmaßnahmen erfahrungsgemäß nur wenig wirksam** ist. Dies hat sich leider auch **in der Salzstraße bestätigt**. Oft können vor allem Kinder und ältere Verkehrsteilnehmer ihr Leben nur durch Flucht über die Böschung retten, wenn ein Raser unerwartet auf Gegenverkehr trifft.

Was ist zu tun?

Es gibt grundsätzlich 3 verschiedene Wege um in Verbindung mit einer 30-er Beschränkung eine **nachhaltige Verkehrsberuhigung** zu erreichen:

1) Errichtung einer Zone 30 mit Rechtsregel und baulichen Maßnahmen an allen Kreuzungen

Bei dieser Lösung müsste ein **größerer, geschlossener Ortsteil** – etwa Hagenberg östlich der Hagenberger Landesstraße von der Einmündung der Salzstraße bis zum Ortsende in Richtung Veichter – zur **Zone 30** erklärt und **flächendeckend die Rechtsregel** eingeführt werden. **Alle Kreuzungen** müssten durch **bauliche Verengung** der jeweils breiteren Straße so gestaltet werden, dass die Gleichrangigkeit der Einmündungen klar erkennbar ist.

Das ist ein erprobtes und weit verbreitetes Konzept (z.B. Wartberg o.d.A.) das sehr wirksam ist, allerdings auch aufwändig.

Widerstände gibt es in Hagenberg dagegen, weil Behinderungen für Müllabfuhr, Schneeräumung und landwirtschaftliche Großmaschinen befürchtet werden.

2) Ständige Überwachung der 30 kmh Beschränkung

Das Grundproblem aller Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Gemeindestraßen ist, dass eine **Überwachung praktisch nie erfolgt**, weil die Polizei dafür keine Zeit hat. Neben baulichen Maßnahmen (Verengungen, Schwellen, etc.) die motorisierte Verkehrsteilnehmer zum Langsamfahren zwingen, hätte die Gemeinde aber auch die Möglichkeit, **auf eigene Rechnung ständig Geschwindigkeitsmessungen durchzuführen und von Rasern Strafgeder zu kassieren**.

Das wäre sehr **wirkungsvoll und kostengünstig**, weil die Kosten für die Überwachung durch Strafgeder zum Teil wieder herinkämen und sonst keine baulichen Maßnahmen erforderlich wären.

Graz ist übrigens die erste Landeshauptstadt, die gerade dabei ist, in Zone 30 Gebieten flächendeckend Geschwindigkeitskontrollen einzuführen.

3) Optische Verengung der Fahrbahn und Abbremsen durch Kreisverkehre

Ein Problem der Salzstraße ist, dass sie zwar eine einspurige Straße ist (Mindestbreite für eine zweispurige Straße wäre 5,40 m damit auch 2 LKW im Gegenverkehr zügig aneinander vorbeikommen), dass aber offenbar viele Verkehrsteilnehmer glauben, die Straße sei 2-spurig, weil die **Fahrbahn mit ca. 5 m relativ breit** erscheint.

Dem könnte dadurch abgeholfen werden, dass **beidseitig Radfahrstreifen** (je 1,25 m breit) als Mehrzweckstreifen markiert werden und dazwischen ein Mittelfahrstreifen von ca. 2,50 m verbleibt.

Die dafür erforderliche Gesamtbreite von ca. 5,0 m ist in der Salzstraße durchgehend vorhanden.

Bei diesem Konzept wären Behinderungen für Müllabfuhr, etc. ausgeschlossen und es könnte sehr **schnell und stufenweise umgesetzt** werden:

- zunächst **aufmalen der Trennlinie** zwischen Mittelfahrstreifen und Radfahrstreifen als unterbrochene weiße Linie
- Im Zuge von Asphaltanierungen ersetzen des schwarzen Belages durch **farbigen Belag im Bereich der Radfahrstreifen** und Einbau eines **farbigen „Holperstreifens“** zwischen Mittelfahrstreifen und Radstreifen
- Wo erforderlich Einbau von **Geschwindigkeitsbremsen** in den Mittelfahrstreifen (z.B. Querrillen, grobe Pflastersteine, etc.)

Um im Kreuzungsbereich mehr Sicherheit zu schaffen, würde sich die **Errichtung von Kreisverkehren** anbieten.

Kreisverkehre **erhöhen die Sicherheit** dadurch, dass der Querverkehr beim Einfahren nur aus einer Richtung kommt. Kreisverkehre können bei nahezu jeder Straßenbreite eingebaut und so gestaltet werden, dass sie **zur Einhaltung des Tempolimits zwingen**, aber Schwertransporte nicht behindern und eine flüssige Verkehrsführung fördern.

Es ist von Vorteil, einen Straßenzug (wie hier die Salzstraße) **gänzlich auf Kreisverkehre umzustellen**, weil sich dann die Verkehrsteilnehmer **besser daran gewöhnen** (ein isolierter, vielleicht auch etwas missglückter Kreisverkehr kann leicht auf Ablehnung stoßen).

Um in der Salzstraße eine Verkehrsberuhigung zu erreichen, wären **zumindest 3 Kreisverkehre** zu errichten: einer am **nördlichen Ende der Salzstraße**, einer bei der **Einmündung der Dr. Oberreiterstraße** (hier ist ausreichend Platz für einen großzügigen Kreisverkehr) und einer bei der **letzten Kreuzung** vor der Einmündung in die Hagenberger Landesstraße.

Natürlich würde ein Umbau der Einmündung in die Hagenberger Landesstraße zu einem Kreisverkehr **diese gefährliche Kreuzung sehr gut entschärfen**, aber dafür wäre auch die Zustimmung des Landes erforderlich...

Lösungsmöglichkeiten gibt es also genug. Ich bin schon gespannt, ob sich eine Mehrheit im Gemeinderat für eine nachhaltige Problemlösung findet.