

Gemeinde Serfaus

Begegnungszone Ortszentrum und Regelung Ruhender Verkehr

Verkehrstechnisches Gutachten



Auftraggeber:

Gemeinde
Serfaus

Hall i.T., 26.03.2015

Inhalt

1	Einleitung	3
1.1	Auftrag und Aufgabenstellung	3
1.2	Zeitlicher Ablauf	3
1.3	Verwendete Unterlagen	3
2	Rechtliche Grundlagen.....	4
2.1	Begegnungszone in der StVO.....	4
2.2	Funktionalität einer Begegnungszone	5
2.3	Zuständigkeit für die Verordnung einer Begegnungszone und Regelungen für den Ruhenden Verkehr.....	5
3	Befund	5
3.1	Lage im Verkehrsraum und strukturelle Rahmenbedingungen	5
3.2	Bestehende Verkehrsregelungen.....	6
3.3	Fußgänger- und Kraftfahrzeugverkehr	7
3.4	Straßenbau- und verkehrstechnische Merkmale Dorfbahnstraße.....	10
3.5	Straßenbau- und verkehrstechnische Merkmale auf Gemeindestraßen abseits der Dorfbahnstraße.....	12
3.6	Österreichische Richtlinie zur Einrichtung von Begegnungszonen	15
3.7	Internationale Erfahrungen mit Begegnungszonen	17
3.8	Ruhender Verkehr	18
4	Gutachten	18
4.1	Begegnungszone	18
4.2	Regelungen für den Ruhender Verkehr innerhalb der Begegnungszone.....	19
5	Kundmachung der Verordnung	23
5.1	Begegnungszone	23
5.2	Ruhender Verkehr	25
6	Empfohlene Begleitmaßnahmen zur Begegnungszone	25
7	Zusammenfassung	26

Anhang

Ergebnisse der Verkehrserhebungen

Verordnungspläne für Begegnungszone und Regelungen für den Ruhenden Verkehr

Gemeinde Serfaus

Begegnungszone Ortszentrum und Regelung Ruhender Verkehr

Verkehrstechnisches Gutachten

1 Einleitung

1.1 Auftrag und Aufgabenstellung

Die Gemeinde Serfaus beabsichtigt zur weiteren Verbesserung der Aufenthaltsqualität für Fußgänger bzw. Kunden im Ortszentrum eine Verkehrsregelung in Form einer Begegnungszone zu installieren.

Diese Verkehrsregelung soll eine Verbesserung des objektiven und subjektiven Sicherheitsempfindens der Fußgänger durch eine weitere Senkung der Betriebsgeschwindigkeit des Individualverkehrs und eine Angleichung der Verkehrsregelung an bereits gelebte Verhaltensweisen bewirken.

Das von der Gemeinde Serfaus beim Ingenieurbüro Huter-Hirschhuber OG, Hall in Tirol, in Auftrag gegebene verkehrstechnische Gutachten soll die Grundlage für die Verordnung einer Begegnungszone im Rahmen der neuen Verkehrsregelung darstellen.

Darüber hinaus soll im Rahmen der verkehrstechnischen Begutachtung eine Grundlage für die Neuverordnung und Kundmachung der innerhalb der Zone erforderlichen Regelungen für den Ruhenden Verkehr geschaffen werden.

1.2 Zeitlicher Ablauf

Die Ausarbeitung des vorliegenden verkehrstechnischen Gutachtens erfolgt in folgenden Schritten:

- Präsentation der Thematik und Festlegung der weiteren Vorgangsweise im Rahmen einer Informationssitzung am 8.10.2014.
- Erhebung des Befundes im Rahmen eines Ortsaugenscheines einschließlich Anfertigung der Fotodokumentation am 10.2.2015.
- Durchführung von elektronischen Verkehrsdatenerfassungen zur Dokumentation der Stärke und Zusammensetzung des Kfz Verkehrs vom 7. bis 10.2.2015.
- Händische Zählungen des Fußgänger und Kfz Verkehrs an 7 verschiedenen Querschnitten am Dienstag, den 10.2.2015

1.3 Verwendete Unterlagen

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

- Österreichische Straßenverkehrsordnung (StVO) in der letztgültigen Fassung
- Österreichische Forschungsgesellschaft Straße-Schiene-Verkehr, Arbeitspapier Nr. 27 - Einsatzkriterien für Begegnungszonen, 1. Juli 2014
- Literatur und Unterlagen zu bestehenden Regelungen im In und Ausland
- Strukturdaten zur Verfügung gestellt von der Gemeinde Serfaus und den Komperdellbahnen Serfaus
- Ortsplan zur Verfügung gestellt vom Serfaus-Fiss-Ladis-Marketingverband
- Digitale Fotos angefertigt bei dem oben beschriebenen Ortsaugenschein
- Digitales Informationssystem der Tiroler Landesregierung (tiris)

2 Rechtliche Grundlagen

2.1 Begegnungszone in der StVO

Mit Bundesgesetzblatt I vom 25. Februar 2013 – Nr. 39 wurden die Bestimmungen zur neu geschaffenen Begegnungszone in die Straßenverkehrsordnung (StVO) aufgenommen.

Nachfolgende zusätzliche Bestimmungen (auszugsweise) normieren eine Begegnungszone in der StVO und traten mit 31.3.2013 in Kraft:

1. In § 2 Abs. 1 wird nach Z 2 folgende Z 2a eingefügt:

„2a. **Begegnungszone**: eine Straße, deren Fahrbahn für die gemeinsame Nutzung durch Fahrzeuge und Fußgänger bestimmt ist, und die als solche gekennzeichnet ist;“

2. § 23 Abs. 2a lautet:

„(2a) In Wohnstraßen und **Begegnungszonen** ist das Parken von Kraftfahrzeugen nur an den dafür gekennzeichneten Stellen erlaubt.“

3. In § 53 Abs. 1 erhält die Z 9e die Bezeichnung „9g“ und es werden folgende neue Z 9e und 9f eingefügt:

„9e. **BEGEGNUNGSZONE**‘



Dieses Zeichen zeigt den Beginn einer Begegnungszone an und bedeutet, dass hier die besonderen Bestimmungen des § 76c gelten. Wurde in der Begegnungszone die erlaubte Höchstgeschwindigkeit gemäß § 76c Abs. 6 auf 30 km/h erhöht, ist auf dem Zeichen die Zahl „20“ durch die Zahl „30“ zu ersetzen.

9f. **ENDE EINER BEGEGNUNGSZONE**‘

Dieses Zeichen zeigt das Ende einer Begegnungszone an und bedeutet, dass die besonderen Bestimmungen des § 76c nun nicht mehr gelten. Wurde in der Begegnungszone die erlaubte Höchstgeschwindigkeit gemäß § 76c Abs. 6 auf 30 km/h erhöht, ist auf dem Zeichen die Zahl „20“ durch die Zahl „30“ zu ersetzen.“

4. Nach § 76b wird folgender § 76c samt Überschrift eingefügt:

„Begegnungszonen

§ 76c. (1) Die Behörde kann, wenn es der Sicherheit, Leichtigkeit oder Flüssigkeit des Verkehrs, insbesondere des Fußgängerverkehrs, dient, oder aufgrund der Lage, Widmung oder Beschaffenheit eines Gebäudes oder Gebietes angebracht erscheint, durch Verordnung Straßen, Straßenstellen oder Gebiete dauernd oder zeitweilig zu Begegnungszonen erklären.

(2) In Begegnungszonen dürfen die Lenker von Fahrzeugen Fußgänger weder gefährden noch behindern, haben von ortsgelassenen Gegenständen oder Einrichtungen einen der Verkehrssicherheit entsprechenden seitlichen Abstand einzuhalten und dürfen nur mit einer Geschwindigkeit von höchstens 20 km/h fahren. Lenker von Kraftfahrzeugen dürfen auch Radfahrer weder gefährden noch behindern.

(3) In Begegnungszonen dürfen Fußgänger die gesamte Fahrbahn benützen. Sie dürfen den Fahrzeugverkehr jedoch nicht mutwillig behindern.

(4) Die Anbringung von Schwellen, Rillen, Bordsteinen und dergleichen sowie von horizontalen baulichen Einrichtungen ist in verkehrsgerechter Gestaltung zulässig, wenn dadurch die Verkehrssicherheit gefördert oder die Einhaltung der erlaubten Höchstgeschwindigkeit unterstützt wird.

(5) Für die Kundmachung einer Verordnung nach Abs. 1 gelten die Bestimmungen des § 44 Abs. 1 mit der Maßgabe, dass am Anfang und am Ende einer Begegnungszone die betreffenden Hinweiszeichen (§ 53 Abs. 1 Z 9e bzw. 9f) anzubringen sind.

(6) Wenn es der Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs dient und aus Gründen der Sicherheit des Verkehrs keine Bedenken dagegen bestehen, kann die Behörde in der Verordnung nach Abs. 1 die erlaubte Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/erhöhen.“

5. § 83 Abs. 2 lautet:

„(2) Wenn in einer Fußgängerzone, in einer Wohnstraße oder in einer **Begegnungszone** kein Gehsteig vorhanden ist, so gilt die Maßangabe nach Abs. 1 lit. c bezüglich eines Gehsteiges für einen 1,5 m breiten Streifen entlang

der Häuserfronten, für den übrigen Teil der Fußgängerzone, Wohnstraße oder Begegnungszone gilt die Angabe bezüglich der Fahrbahn.“

6. § 88a Abs. 1 Z 2 lautet:

„2. Wohnstraßen, Begegnungszonen und Fußgängerzonen,“

7. § 88a Abs. 3 lautet:

„(3) Rollschuhfahrer haben sich so zu verhalten, dass andere Verkehrsteilnehmer weder gefährdet noch behindert werden; insbesondere haben sie ihre Geschwindigkeit auf Gehsteigen, Gehwegen, Schutzwegen, in Fußgängerzonen, in Wohnstraßen und in **Begegnungszonen** dem Fußgängerverkehr anzupassen. Abgesehen von Abs. 2 haben Rollschuhfahrer die für Fußgänger geltenden Verhaltensvorschriften zu beachten.“

2.2 Funktionalität einer Begegnungszone

Bereits im Vorfeld der Novellierung der StVO im Hinblick auf die Begegnungszone wurde auf die diesbezüglich guten internationalen Erfahrungen hingewiesen. Dies insbesondere, da in den urbanen Zentren neben den Fußgängerzonen- oder Wohnstraßenregelungen mit ihren strikten verkehrsrechtlichen Vorgaben keine Regelungsmöglichkeit bestand, ein möglichst konfliktfreies Nebeneinander von Fußgängern und Kraftfahrzeugverkehr ohne große Einschränkungen anbieten zu können.

So soll in einer Begegnungszone mit einer maximalen Fahrgeschwindigkeit für alle Fahrzeuge von 20 km/h (oder auch 30 km/h) es den Fußgängern erlaubt sein, die Fahrbahn als Begegnungsort zu nutzen und zu betreten.

Dabei gibt es aber keine weiteren Einschränkungen für den Fließverkehr im Hinblick auf das Zu- und Abfahren, der Erreichbarkeit und Nutzung privater Abstellflächen und keine Verkehrsverlagerungen, da das Durchfahren durch Begegnungszonen (im Gegensatz zu Wohnstraßen) nicht verboten ist.

Als deutlicher Unterschied zur Wohnstraßenregelung ist in einer Begegnungszone allerdings das Spielen auf der Fahrbahn nicht erlaubt

2.3 Zuständigkeit für die Verordnung einer Begegnungszone und Regelungen für den Ruhenden Verkehr

Nach den Bestimmungen des § 94 Abs. d StVO sind die Gemeinden für die Verordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Gemeindestraßen nach § 20 und § 43 StVO bzw. Verkehrsregelungen nach §76 StVO zuständig.

Das vorliegende verkehrstechnische Gutachten soll eine Grundlage für die Verordnung einer Begegnungszone und der Regelung des Ruhenden Verkehrs auf den Gemeindestraßen im Ortszentrum der Gemeinde Serfaus darstellen.

3 Befund

3.1 Lage im Verkehrsraum und strukturelle Rahmenbedingungen

Die Gemeinde Serfaus liegt am orographisch linken Ufer des oberen Inntales auf einer Seehöhe von rund 1.400 m auf einem Plateau.

Die Verkehrserschließung erfolgt über die Landesstraße L 19 Serfauser Straße, welche bei km 8,00 von der Reschenstraße B 180 abzweigt. Am nordöstlichen Ortseingang der Gemeinde Serfaus endet die Landesstraße im Bereich eines Großparkplatzes bzw. einer Parkgarage.

Von diesem Parkplatz ist die Zufahrt in das Dorf durch verschiedene Verbote eingeschränkt, gleichzeitig ist für Besucher bzw. Bergbahnbenützer die Möglichkeit gegeben, mittels der Dorfbahn zur Talstation der Bergbahnen zu fahren.

In der Gemeinde Serfaus sind in 387 Haushalten 1.088 Bewohner gemeldet, die touristische Ausrichtung dokumentiert sich an der Zahl von insgesamt rund 6.750 Gästebetten. Am 10.2.2015, dem Tag der Verkehrserhebung, waren in 252 Betrieben 5.261 Betten belegt.

Über die Ortsdurchfahrt Serfaus (ehemals Landesstraße) ist auch eine Buslinie geführt, welche an der Talstation der Bergbahn ihre Endstation hat bzw. in diesem Bereich ist eine Wendeanlage vorhanden. Bei den Haltestellen auf der Dorfdurchfahrt handelt es sich ausnahmslos um Fahrbahnhaltestellen.

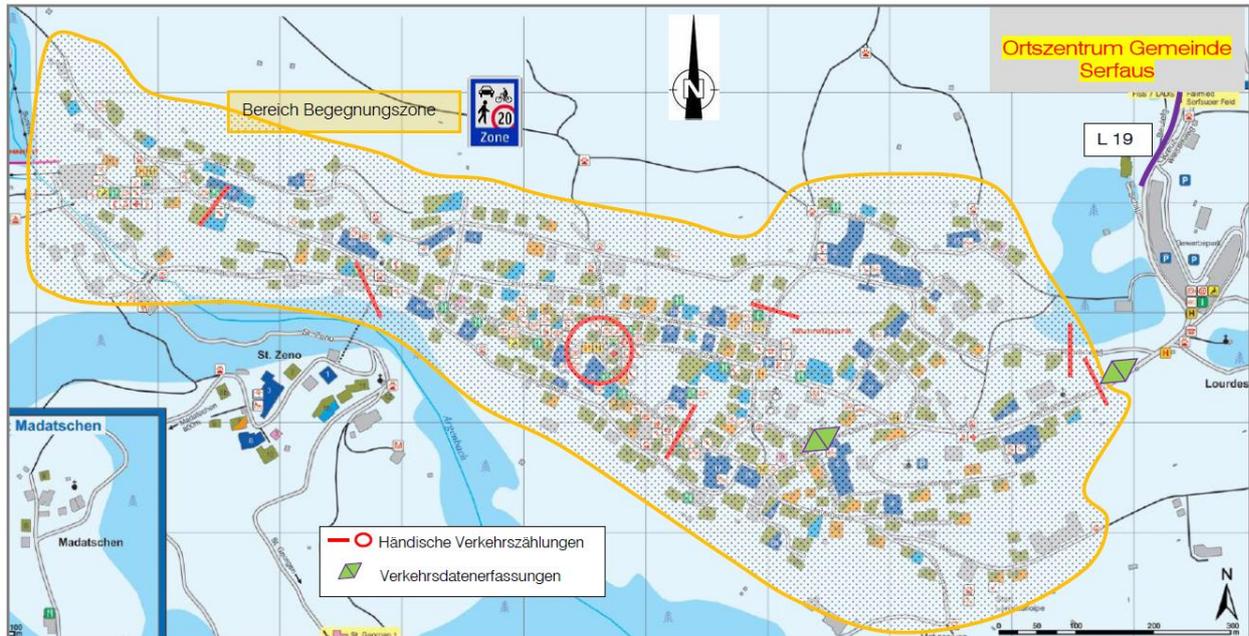


Abbildung 1: Übersicht Ortszentrum Serfaus

3.2 Bestehende Verkehrsregelungen

Am Ortseingang aus Richtung L 19 sind die für die Ortsdurchfahrt bzw. das gesamte Kerngebiet der Gemeinde folgende verordneten Beschränkungen beschildert:

- Schneekettenanlegepflicht mit Zusatztafel „Bei Winterglätte“
- Zone 30 mit der Zusatztafel „Unter 3,5 t GG“ (Gesamtgewicht).
- Zone 20 mit der Zusatztafel „Über 3,5 t GG“.
- Fahrverbot für ein- und mehrspurige Kraftfahrzeuge mit der Zusatztafel „VO-3-825/10 vom 2.12.2011, Bote für Tirol Nr. 827 vom 7.12.2011 – Ausgenommen Berechtigte, Zu- und Abfahrten von im Ort wohnhaften oder beherbergten Personen, Lieferanten Dienstag und Freitag von 8:00 bis 15:00 Uhr“.
- Zone Halten und Parken verboten mit dem Zusatz „Gilt im gesamten Dorfbereich auf allen Straßen und gemeindeeigenen Plätzen“.



Gegenüber der beschriebenen Schrankenanlage ist eine weitere Fahrspur in Fahrtrichtung Dorf zur Verfügung stehend, für diese Spur ist ein Fahrverbot für ein- und mehrspurige Kraftfahrzeuge mit der Zusatztafel „Ausgenommen Busse plus Taxi“ beschildert (dieses Fahrverbot ist lediglich am linken Fahrbahnrand angebracht, am rechten Fahrbahnrand ist ein mobiles Verkehrszeichen ohne Zusatztafel aufgestellt).

Auf der Hinterseite der beschriebenen zonenbezogenen Verkehrszeichen ist lediglich eine Aufhebung des Halte- und Parkverbotes beschildert, die übrigen Beschränkungen weisen keine Aufhebung auf, da sie als Hinweis auf die bestehende Regelung dienen.

Auf den Ortseinfahrten der L 19 und nach St.Zeno aus Richtung Madatschen bzw. St.Georgen sind gleichzeitig mit den Ortstafeln auch die Zone 20 bzw. Zone 30 Beschränkungen mit hinterseitiger Aufhebung beschildert. Gleichzeitig ist jeweils gegenüber der Ortstafeln (am linken Fahrbahnrand) das allgemeine Fahrverbot mit der Zusatztafel „Verordnung-3-825/10 vom 2.12.2011, Bote für Tirol Nr. 827 vom 7.12.2011“ beschildert.

3.3 Fußgänger- und Kraftfahrzeugverkehr

Zur Dokumentation der repräsentativen Verkehrsstärken auf der Ortseinfahrt der Dorfbahnstraße und der unteren Dorfstraße wurde vom Freitag den 6.Februar 2015 12:00 Uhr bis zum Dienstag, den 17.Februar 2015 17:00 Uhr eine Verkehrserhebung mit dem elektronischen Verkehrsdatenerfassungsgerät SR3 der Firma Sierzega durchgeführt. Dabei wurden richtungsgetreunt sowohl die Art der Fahrzeuge (einspurig, Pkw-ähnlich, Lkw-ähnlich) als auch die Fahrgeschwindigkeiten der einzelnen Fahrzeugklassen richtungsgetreunt ermittelt.

Die Ergebnisse dieser Verkehrsdatenerfassungen sind im Anhang in Diagrammform dargestellt und lassen sich wie folgt zusammenfassen:



- Auf der **Ortseinfahrt der Dorfbahnstraße** wurden Ganztagesfrequenzen am Sonntag, den 8. bzw. Montag, den 9.Februar von rund 1.500 Fahrzeugen beider Fahrtrichtung registriert. Der Samstag hingegen schlug sich mit einer Frequenz von mehr als 4.500 Fahrzeugen in beiden Fahrtrichtungen („Urlauberschichtwechsel“) an dieser Zählstelle zu Buche.
- Die Durchschnittsgeschwindigkeit V_D der Pkw-ähnlichen Fahrzeuge wurde in Fahrtrichtung dorfeinwärts mit 26 km/h, in der Gegenfahrtrichtung mit 30 km/h ermittelt. Die V_{85} (jene Geschwindigkeit, die von 85% der Verkehrsteilnehmer nicht überschritten wurde) in Fahrtrichtung Dorf betrug 32 km/h und in Richtung dorfauswärts 37 km/h.
- Die für die Ortseinfahrt der Dorfbahnstraße darüber hinaus im Anhang dargestellte Tagesganglinie der stündlichen Verkehrsstärken am Samstag, den 7.Februar zeigt deutlich eine Verkehrsspitze am Vormittag zwischen 9 und 10 Uhr mit einer stündlichen Frequenz von mehr als 450 Fahrzeugen beider Fahrtrichtungen.



- An der Zählstelle der **Unteren Dorfstraße** im Bereich des Hotel Löwen wurden an den Wochentagen Sonntag, den 8. und Montag, den 9. Februar 2015 Verkehrsstärken in der Größenordnung von 1.100 bis 1.200 Fahrzeuge beider Fahrtrichtungen ermittelt, am Samstag, den 7. Februar 2015 betrug die Frequenz rund 3.000 Fahrzeuge beider Fahrtrichtungen. Bedingt durch die partielle Einbahnführung Dorfbahnstraße-Untere Dorfstraße im Ortskern ist das Verkehrsaufkommen ortsaußwärts an der Zählstelle der Unteren Dorfstraße mehr als 4-mal so groß als in Richtung ortseinwärts. Die mittlere Geschwindigkeit V_D an dieser Zählstelle für die Fahrtrichtung ortseinwärts betrug 21 km/h, für die Gegenfahrtrichtung 25 km/h, Die V_{85} in Fahrtrichtung ortseinwärts 28 km/h und in der Gegenfahrtrichtung 32 km/h.
- Auch für diese Zählstelle ist im Anhang die Tagesganglinie der stündlichen Verkehrsstärken richtungsgetreunt für den Samstag, den 7. Februar 2015 dargestellt, woraus ersehen werden kann, dass in der Zeit von 8:00 bis 9:00 Uhr die Spitzenstunde mit einem Wert von rund 320 Fahrzeugen beider Fahrtrichtungen auftraten.

Zusätzlich zu den elektronischen Verkehrsdatenerfassungen wurden am Dienstag, den 10. Februar 2015 bei Schönwetter an 6 unterschiedlichen Straßenquerschnitten und einer Kreuzung händische Verkehrszählungen in der Zeit von 8 bis 10 Uhr, 11 bis 13 Uhr und 15 bis 17 Uhr durchgeführt. Bei diesen Zählungen an den einzelnen Querschnitten richtungsgetreunt wurde neben der Zahl der Fahrzeuge (unterschieden zwischen Pkw- und Lkw-ähnlichen Fahrzeugen) auch die richtungsgetreunte Fußgängerfrequenz ermittelt. An der Kreuzung der Dorfbahnstraße mit der Unteren Dorfstraße wurden neben den Fußgängerfrequenzen an 3 Querschnitten auch die Verkehrsrelationen im unmittelbaren Kreuzungsbereich ermittelt.

In der Anlage sind die Ergebnisse dieser Verkehrszählungen in tabellarischer Form zusammengefasst und ergeben im Wesentlichen folgende Erkenntnisse:

- An der Ortseinfahrt der Dorfbahnstraße wurden in der Zeit von 8 bis 10 Uhr 269 Fußgänger und 260 mehrspurige Kraftfahrzeuge in beiden Fahrtrichtungen ermittelt. In der Zeit von 11 bis 13 Uhr standen 181 Fußgängern 295 mehrspurigen Kraftfahrzeugen gegenüber. In der Zeit von 15 bis 17 Uhr wurden 332 Fußgänger beider Richtungen ermittelt, demgegenüber standen 211 mehrspurige Kraftfahrzeuge in beiden Fahrtrichtungen.
- An der Kreuzung der Dorfbahnstraße mit der Unteren Dorfstraße wurden neben der querschnittsmäßigen Erhebung der Fußgängerfrequenzen an den jeweiligen Kreuzungszufahrten auch die Relationen des Kraftfahrzeugverkehrs ermittelt. So wurde die Dorfbahnstraße westlich der Kreuzung in der Zeit von 8 bis 10 Uhr von 1.623 Fußgängern in beiden Richtungen frequentiert, gleichzeitig passierten diesen Querschnitt 118 mehrspurige Kraftfahrzeuge. Die Fuß-

gängerfrequenz in dieser Zeit östlich der Kreuzung auf der Dorfbahnstraße betrug 1.225, bei einer Frequenz von 100 mehrspurigen Kraftfahrzeugen.

Auf der Unteren Dorfstraße waren in der Zeit von 8 bis 10 Uhr 1.575 Fußgänger in beiden Richtungen bei einem Verkehrsaufkommen von 93 Kraftfahrzeugen in Fahrtrichtung Untere Dorfstraße unterwegs. Während in der Mittagszeit witterungsbedingt zwischen 11 und 13 Uhr Fußgängerfrequenzen an den ermittelten Querschnitten lediglich in der Größenordnung zwischen 380 und 560 bei einem ebenfalls geringeren Verkehrsaufkommen festgestellt wurde, ist wiederum in der Zeit zwischen 15 und 17 Uhr eine überaus hohe Zahl von Fußgängern gezählt worden.

So wurde der Querschnitt der Dorfbahnstraße westlich der Kreuzung von 2.624 Fußgängern, der Querschnitt östlich der Kreuzung von 1.449 Fußgängern frequentiert. Am Querschnitt der Unteren Dorfstraße wurden 1.673 Fußgänger in diesem Zeitfenster in beiden Richtungen registriert. Das Verkehrsaufkommen an der Kreuzung war im Gegensatz zum Vormittagsverkehr wesentlich geringer, so wurden auf der Kreuzungszufahrt der Dorfbahnstraße aus östlicher Richtung lediglich 58 mehrspurige Kraftfahrzeuge, am Querschnitt westlich der Kreuzung 74 und auf der Unteren Dorfstraße im Querschnitt 48 mehrspurige Kraftfahrzeuge in diesem Zeitrahmen registriert.

Das Verkehrsaufkommen an dieser Kreuzung ist ganz offensichtlich geprägt vom Zugang zur Dorfbahnstation und der auch hinsichtlich der Infrastruktur ausgeprägten Zentrumslage dieser Straßenstelle.

- Am Querschnitt der Dorfstraße unmittelbar vor dem Zugang zur Bergbahn wurden in der Zeit von 8 bis 10 Uhr 2.343 Fußgänger Richtung Bergbahn, 83 in der Gegenrichtung gezählt. Das Verkehrsaufkommen betrug in dieser Zeit in beiden Fahrtrichtungen 72 mehrspurige Fahrzeuge. Im Zeitraum von 15 bis 17 Uhr wurden 2.767 Fußgänger in Richtung Zentrum und 287 in der Gegenrichtung registriert, das Verkehrsaufkommen lag in dieser Zeit bei 57 mehrspurigen Kraftfahrzeugen.
- In der einbahnigen (Fahrtrichtung dorfauswärts, Radfahrer im Gegenverkehr) Unteren Dorfstraße wurde bei der Zählstelle auf Höhe der Volksbank in der Zeit von 8 bis 10 Uhr 695 Fußgänger in beiden Richtungen bei 91 mehrspurigen Kraftfahrzeugen in Fahrtrichtung Unterdorf gezählt. Zusätzlich wurde im weiteren Umfeld (ca. 50 bis 80 m) die Zahl der Querungen von Fußgängern erhoben, so wurde die Untere Dorfstraße in diesem Bereich in der Zeit von 8 bis 10 Uhr von 78 Fußgängern gequert.
- Eine während der verkehrssarmen Mittagszeit (Schönwetter) durchgeführte Verkehrszählung im Bereich Mühlbachweg, Zeno Brücke, ergab für die Zeit von 11 bis 13 Uhr eine Frequenz von 61 Fußgängern beider Richtungen am Mühlbachweg bei gleichzeitig 77 mehrspurigen Kraftfahrzeugen in beiden Fahrtrichtungen. Die Zeno Brücke wurde in diesem Zeitraum von 95 Fußgängern in beiden Richtungen frequentiert.
- Im Bereich Gemeindeamt ergab eine Querschnittszählung auf der Gemeindestraße Herrenanger in der Zeit von 11 bis 13 Uhr eine Gesamtzahl von 242 Fußgängern in beiden Richtungen bei einer Verkehrsfrequenz von 37 mehrspurigen Kraftfahrzeugen in beiden Fahrtrichtungen. Die Gemeindestraße wurde im weiteren Umfeld des Gemeindeamtes von insgesamt 94 Fußgängern gequert. In der Zeit von 15 bis 17 Uhr wurde eine Zahl von 726 Fußgängern beider Richtungen bei einer gleichzeitigen Verkehrsfrequenz von 38 mehrspurigen Kraftfahrzeugen in beiden Richtungen an dieser Zählstelle ermittelt. Die Gemeindestraße Herrenanger wurde im Umfeld des Gemeindeamtes in der Zeit von 15 bis 17 Uhr von 180 Fußgängern gequert.
- Die Verkehrserhebung in der Zeit von 15 bis 17 Uhr am Föhrenweg ergab eine Zahl von 57 Fußgängern beider Richtungen, gleichzeitig war diese Gemeindestraße von 22 mehrspurigen Kraftfahrzeugen frequentiert.

Die durchgeführten Verkehrszählungen zeichnen ein repräsentatives Bild des Verkehrsgeschehens im weiteren Ortszentrum der Gemeinde Serfaus insofern, als dass einer überaus hohen Fußgängerfrequenz eine sehr geringe Zahl von Kraftfahrzeugen gegenübersteht. Dies ist einerseits in der

bereits seit Jahren bestehenden rigorosen Verkehrsbeschränkung und andererseits auch dem Verständnis bzw. der Bereitschaft von Bewohnern und Gästen zu Fuß zu gehen, begründet.

Abgerundet wird das Bild über die Fußgängerfrequenzen durch die ebenfalls ermittelten Zahlen der Benutzer der Dorfbahn, welche den Auffangparkplatz am Ortseingang aus Richtung L 19 mit der Talstation der Bergbahnen am westlichen Ortsrand verbindet. Die zusätzlichen 2 Haltestellen im Ortskern (Einmündung Herrenanger bzw. Dorfstraße/Untere Dorfstraße) stellen ein attraktives Angebot dar, die Talstation der Bergbahnen mit dem öffentlichen Verkehrsmittel zu erreichen. So wurden beispielsweise im Zeitraum vom 24.12.2014 bis 8.1.2015 tägliche Frequenzen der Dorfbahn zwischen rund 6.000 und mehr als 8.000 Fahrgästen registriert. In der Woche vom 7.2.2015 bis 13.2.2015 lag die Zahl der transportierten Personen zwischen 6.385 (9.2.) und 9.739 (11.2.).

Auch während der Sommermonate weist die Dorfbahn durchaus eine hohe Zahl von Fahrgästen auf, so wurden beispielsweise im August 2014 zwischen 2.100 und 6.200 Fahrgästen registriert.



Zugang Dorfbahn Serfaus

3.4 Straßenbau- und verkehrstechnische Merkmale Dorfbahnstraße

Nachfolgend wird die Gemeindestraße Dorfbahnstraße als HAUPTerschließungsstraße des Ortskernes der Gemeinde Serfaus hinsichtlich ihrer verkehrstechnischen und straßenbautechnischen Merkmale beschrieben:

- Ortseinfahrt der Dorfbahnstraße südwestlich der Abzweigung des Föhrenweges, Fahrbahnbreite ca. 6,0 m, südlich angrenzend durchgehender Parkstreifen mit Senkrechtparkordnung. Ca. 100 m südöstlich der Einmündung des Föhrenweges beginnt auch nordwestseitig ein Parkstreifen, südwestseitig ist ein ca. 1,5 m breiter Gehsteig (teilweise eingegrenzt durch parkierende Fahrzeuge) vorhanden. In diesem Bereich besteht eine durchgehende Fahrbahnbeleuchtung.
- Im Bereich Hotel Alpenruh bzw. Hotel Schalber bestehen beidseitige Senkrechstellplätze, nordseitig ein ca. 1,5 m breiter Gehsteig durch Schrägbord getrennt, Fahrbahnbreite in diesem Bereich ca. 5,5 m.
- Im Bereich der Muirengarage Fahrbahnbreite ca. 5,0 m, nordseitig Gehsteig mit Flachbord mit ca. 1,5 m, unmittelbar nachfolgend findet sich eine Fahrbahnhaltestelle und die unregelmäßige Einmündung des Muirenweges (Regelbreite ca. 3,0 m).
- Gegenüber der unregelmäßigen Einmündung der Gemeindestraße Platöll (Regelbreite ca. 4,0 m) mündet ebenfalls ohne Vorrangregelung die Untere Dorfstraße in die Dorfbahnstraße, in diesem Bereich ist auch eine Querpflasterung auf der Dorfbahnstraße vorhanden. Im unmittelba-

ren Kreuzungsbereich ist für die Fahrtrichtung Dorfmitte eine Fahrbahnhaltestelle ausgewiesen. Für die Zufahrt Richtung Untere Dorfstraße ist ein Fahrverbot für Busse mit der Zusatztafel „Keine Wendemöglichkeit“ beschildert.



Dorfbahnstraße Bereich Hotel Schalber



Dorfbahnstraße Bereich Pfarrmuseum

- Im Bereich des Hotels Garni Alpina ist eine Aufpflasterung, gekennzeichnet durch dreiecksförmige Hilfsmarkierungen auf der Dorfbahnstraße vorhanden.
- Im Bereich des Kultursaaes bzw. der Volksschule Serfaus beträgt die Fahrbahnbreite ca. 5,0 m, gegenüber dem öffentlichen Gebäude ist ein Zugang zur Dorfbahn beschildert und durch ein Geländer von der Fahrbahn abgetrennt.
- Unmittelbar westlich des Kulturzentrums münden aus nördlicher Richtung die Gemeindestraße Herrenanger und aus südlicher Richtung die Gemeindestraße Mantschöl ungeregelt in die Dorfbahnstraße.
- Beginnend von der letztgenannten Kreuzung ist die Dorfbahnstraße in südwestliche Richtung als Einbahn beschildert, südseitig ist ein ca. 1,5 m breiter Gehsteig, abgegrenzt zur Fahrbahn mittels Schrägbord vorhanden. Nordseitig grenzen Haus- und Grundstückszufahrten und auch Parkplätze an den Fahrbahnrand.
- Die Einbahnführung der Dorfbahnstraße endet an der Kreuzung mit der Unteren Dorfstraße bzw. dem Darweg, die Einmündung des Darweges ist ungeregelt. Die spitzwinklige, abzweigende Untere Dorfstraße ist als Einbahn in südöstliche Richtung beschildert, der Radverkehr ist durch eine Zusatztafel „Achtung Radfahrer im Gegenverkehr“ ausgenommen. Im unmittelbaren Kreuzungsbereich der beiden Gemeindestraßen ist neben einer Bushaltestelle für beide Fahrtrichtungen auch ein Zugang zur Dorfbahn angeordnet.
- Südwestlich der letztgenannten Kreuzung grenzen teilweise beidseitig Senkrechtstellplätze direkt an die Fahrbahn, der Fußgängerverkehr wird bereits derzeit im Mischprinzip in diesem Bereich abgewickelt. Es befinden sich beidseitig der Dorfbahnstraße touristische Betriebe und Geschäfte.
- Nach der Abzweigung der Gemeindestraße Mühlthal verengt sich der Gesamtquerschnitt der Dorfbahnstraße auf ca. 4,0 bis 5,0 m, der Fahrraum ist teilweise beidseitig begrenzt durch Stützmauern bzw. Zäune.
- Aufgrund des Hauptzuges zur Seilbahn ist in diesem Bereich eine sehr hohe Fußgängerdichte gegeben.
- Im Bereich Hotel Gabriella beginnt der Vorplatz zur Talstation der Bergbahn, gleichzeitig auch die Station der Dorfbahn.
- Im Bereich der Serfaus Mountain-Lodge ist der Hauptzugang zur Bergbahn (Komperdellbahnen) mit Einkaufs- und Restaurantmeile.



Dorfbahnstraße westlich der Kreuzung mit der Unteren Dorfstraße



Dorfbahnstraße westlich der Kreuzung mit dem Mühlbachweg

Die Dorfbahnstraße stellt die Hauptzufahrt in Richtung Bergbahnen bzw. Ortskern der Gemeinde Serfaus dar, weist unterschiedliche Fahrbahnbreiten und über gewisse Bereich nur einen einseitigen Gehsteig auf. Bedingt durch die hohe Beherbergungskapazität der Gemeinde und den daraus resultierenden starken Fußgängerverkehr erfolgt zwangsläufig bereits derzeit die Verkehrsabwicklung im Mischprinzip in einem durchaus geordneten und verträglichen Nebeneinander des Fußgängerverkehrs und des geringen motorisierten Verkehrs.

3.5 Straßenbau- und verkehrstechnische Merkmale auf Gemeindestraßen abseits der Dorfbahnstraße

Nachfolgend werden die weiteren Gemeindestraßen im Ortskern der Gemeinde Serfaus abseits der Dorfbahnstraße hinsichtlich ihrer verkehrstechnischen und straßenbautechnischen Merkmale beschrieben, es handelt sich dabei um eine repräsentative Auswahl von einzelnen Straßenzügen im betreffenden Bereich.

Die Gemeindestraßen **Angerweg** und **Archleweg** verlaufen mehr oder weniger parallel zur Dorfbahnstraße bzw. zur Unteren Dorfstraße am südlichen Dorfrand und dienen der alleinigen Erschließung der angebauten Wohnhäuser bzw. touristischen Betrieben. Auf beiden Straßen erfolgt die Verkehrsabwicklung ausnahmslos im Mischprinzip.

Der **Mühlbachweg** Richtung Ortsteil St. Zeno zweigt im Bereich des Hotels Alpha von der Dorfbahnstraße spitzwinklig ab und weist im Anfangsbereich eine Fahrbahnbreite von rund 5,0 m auf.

Ca. 50 m westlich der Kreuzung führt die im Jahre 2009 errichtete Zeno-Brücke in südwestliche Richtung, für diese Brücke ist ein Fahrverbot mit der Ausnahme des Schiebens von Fahrrädern beschildert (auf der linken Seite).

In den weiterführenden Mühlbachweg münden beidseitig Haus- und Grundstückszufahrten teilweise mit stark beeinträchtigten Sichtbedingungen ein, die Verkehrsabwicklung erfolgt durchgehend im Mischprinzip.

Im Bereich des Hauses „Die Alte Mühle“ ist ein Umkehrplatz für Busse und Lkw vorhanden, in diesem Bereich zweigt die Gemeindestraße Richtung St. Zeno in südliche Richtung ab.



Mühlbachweg



Untere Dorfstraße

Die weiterführende **Gemeindestraße Richtung St.Zeno** mit einer Regelbreite von ca. 4,5 bis 5 m führt an einem Personalhaus mit Tiefgaragenein- und -ausfahrten nördlich vorbei, gegenüber grenzen Senkrechtstellplätze direkt an den Fahrbahnrand.

Die **Gemeindestraße Unterdorf** zweigt von der Dorfbahnstraße spitzwinklig in südöstliche Richtung ab und beschreibt im Bereich des Hotels Furgler eine Fahrbahneinengung auf ca. 4,5 m. In diesem Bereich ist auch eine Haltestelle der Dorfbahn ebenso wie eine Linienbushaltestelle vorhanden. Im Bereich des Hotels Tirolerhof mündet eine Zufahrtsstraße Richtung Archleweg ungeregelt ein, die Sichtbedingungen sind bedingt durch die historische Verbauung stark eingegrenzt.

Auf der weiterführenden unteren Dorfstraße sind beidseitig Handels- und Gewerbebetriebe mit Parkplätzen bzw. Zufahrten direkt auf die Gemeindestraße vorhanden. Lediglich im Bereich des Hauses St. Florian ist ein ca. 25 m langer Gehsteig vorhanden, im übrigen Bereich erfolgt auf der gesamten Unteren Dorfstraße die Verkehrsabwicklung im Mischprinzip.

Gegenüber dem Haus Nr. 17 mündet aus nördlicher Richtung die Gemeindestraße Matschöl ungeregelt in die Untere Dorfstraße.

Ebenso ungeregelt mündet der Archleweg im Bereich des Hotel Drei Sonnen ein. Im Bereich der Kreuzung der unteren Dorfstraße mit der Gemeindestraße **Untere Gasse** besteht mittig ein Dorfbrunnen, welcher aus allen Richtungen umfahren werden kann.

Die weiterführende Untere Dorfstraße steigt zur östlichen Kreuzung mit der unteren Dorfbahnstraße an, im Bereich des Hotel Löwen münden ungeregelt die Gemeindestraße Kirchgasse und Untere Muiren ein.

Die Untere Dorfstraße weist ähnliche Strukturen wie die Dorfbahnstraße auf und hat die Funktion einer innerörtlichen Hauptstraße. Die Verkehrsabwicklung erfolgt mit wenigen Ausnahmen im Mischprinzip, der Fußgängerverkehr ist aufgrund der Handels- und Tourismusbetriebe durchaus als stark zu bezeichnen.

Die Gemeindestraßen **Untere Muiren** sowie **Untergasse** dienen der alleinigen Erschließung der angebauten Wohnobjekte und touristischen Betriebe. Die Fahrbahnbreiten sind höchst unterschiedlich, die Verkehrsabwicklung erfolgt ausnahmslos im Mischprinzip. Die Kreuzung zwischen den beiden Gemeindestraßen ist ebenso wie die Abzweigung des **Gatterweges** (beschildert als Sackgasse) in die Untergasse ungeregelt.



Untergasse



Kreuzung Herrenanger/Malbrettweg/Oberdorfweg

Die Gemeindestraße **Herrenanger** zweigt von der Dorfbahnstraße in nördliche Richtung unregelmäßig ab und erschließt den nördlichen Ortsteil der Gemeinde, welcher aus östlicher Richtung auch über den Föhrenweg angefahren werden kann. Die vom Herrenanger abzweigenden Gemeindestraßen **Gänsackerweg** und **Untere Darre** sowie Darreweg und Oberdorfweg dienen der reinen Erschließung der angebauten Wohnobjekte und touristischen Betriebe, es erfolgt in allen diesen Straßen ausnahmslos die Verkehrsabwicklung im Mischprinzip.

Die Kreuzung der Gemeindestraßen Herrenanger, Malbrettweg/Oberdorfweg ist unregelmäßig, die Sichtbedingungen auf der Kreuzungszufahrt des Malbrettweges stark beeinträchtigt, es ist ein Verkehrsspiegel vorhanden.

Der **Oberdorfweg** weist eine Fahrbahnbreite von rund 5,0 m auf, ist derzeit nur locker verbaut und mündet unregelmäßig in die Gemeindestraße Darreweg.

Der **Darreweg** zweigt von der Dorfbahnstraße im Bereich der Kreuzung mit der Unteren Dorfstraße in nördliche Richtung ab, im Kreuzungsbereich mit dem Oberdorfweg führt dieser in westliche Richtung weiter. Die Fahrbahnbreite beträgt rund 3,5 bis 4,5 m, beidseitig begrenzt durch Garteneinfriedungen bzw. Stützmauern bzw. private Pkw-Stellplätze. Der Abschnitt zwischen Dorfbahnstraße und Kreuzung mit dem Oberdorfweg weist ein Gefälle von rund 20% auf (entsprechende Gefahrenzeichen beschildert).

Westlich des Hotels Noldis führt ein steiler Verbindungsweg vom Darreweg in Richtung Dorfbahnstraße, beschildert mit einem Fahrverbot für ein- und mehrspurige Kraftfahrzeuge am linken Fahrbahnrand.

Der in westliche Richtung weiterführende Darreweg verläuft durch einen beidseitig, eng verbauten Bereich mit größtenteils direkt angrenzenden Pkw-Stellplätzen an den Fahrbahnrand.

Im Bereich des Hotel Yennis Schlössl führt der **Plojenweg** in westliche Richtung weiter und endet im Bereich des Hauses Nr. 5, dem Haus Enzian. Weiter führt lediglich ein Durchgang für Fußgänger in Richtung Bergbahn.

Der Richtung Osten weiterverlaufende Abschnitt der Gemeindestraße Herrenanger beginnend von der Kreuzung Malbrettweg weist einen niveaugleichen Gehsteig in der Breite von ca. 1,5 m auf, die verbleibende Fahrbahnbreite beträgt ca. 4,5 m. Dieser Gehsteig endet im Bereich des Zuganges zum Hotel Cervosa, in diesem Bereich mündet auch die östliche Zufahrt Richtung Malbrettweg unregelmäßig ein.

Der von dieser Kreuzung weiterführende Abschnitt der Gemeindestraße Herrenanger führt durch einen dicht verbauten Bereich mit touristischen Betrieben, südseitig grenzen nahezu durchgehend Senkrechtstellplätze direkt an die ca. 5 m breite Fahrbahn.



Herrenanger Bereich Hotel Cervosa



Gehsteigdurchziehung am Föhrenweg

Gegenüber dem Apartmenthaus Pedross befindet sich ein Spielplatz, in diesem Bereich beginnt ein rund 1,5 m breiter, niveaugleicher Gehsteig, welcher sich auf den weiter verlaufenden **Föhrenweg** fortsetzt. Die Fahrbahnbreite beträgt bei diesem Querschnitt rund 5,0 m. Unmittelbar nördlich des Spielplatzes ist eine Gehsteig-Durchziehung, gekennzeichnet mittels dreiecksförmigen Bodenmarkierungen angebracht.

Zusammenfassend ergibt sich hinsichtlich der Straßen- und Verkehrszustände im Ortskern der Gemeinde Serfaus die Feststellung, dass bereits derzeit innerhalb der Zone 30 bzw. 20-Regelung eine Verkehrsabwicklung im Mischprinzip nach den Idealen einer Begegnungszone gelebt wird.

Dies ist insbesondere begründet in der geringen Verkehrsfrequenz bedingt durch die Fahrbeschränkungen einerseits und den hohen Anteil von Fußgängern andererseits. So weisen auch nur wenige Straßen Gehsteige, gewöhnlicher Weise mit einer Breite von maximal 1,5 m auf und sind nicht geeignet, das hohe Fußgängerverkehrsaufkommen abzuwickeln.

Auch besteht innerhalb des Ortes offensichtlich eine große Bereitschaft sowohl der Einwohner als auch der Gäste fußläufig Wege zurückzulegen, darüber hinaus gibt es ein gutes Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln durch den Bus und die Dorfbahn mit den 2 Haltestellen im unmittelbaren Zentrumsbereich.

3.6 Österreichische Richtlinie zur Einrichtung von Begegnungszonen

Im Arbeitspapier Nr. 27 der Österreichischen Forschungsgesellschaft Straße-Schiene-Verkehr mit dem Titel „Einsatzkriterien für Begegnungszonen“ sind Empfehlungen bzw. Grundsätze für die Einrichtung von Begegnungszonen in Österreich zusammengefasst. Aus dieser Richtlinie ergeben sich im Wesentlichen folgende Erkenntnisse:

- Durch Begegnungszonen ist eine Erhöhung der Aufenthaltsqualität (und Wohnqualität) und Belebung des öffentlichen Straßenraumes möglich.
- Durch vielseitige Nutzung des Straßenraumes und die Bevorzugung des Fußgängerverkehrs kommt es bei Aufrechterhaltung der Zufahrtsmöglichkeit und des Durchgangsverkehrs zu einer fairen Verteilung des Straßenraumes.
- Eine Erhöhung der Verkehrssicherheit soll durch geringe Fahrgeschwindigkeiten, einer Homogenisierung des Geschwindigkeitsniveaus eintreten.

- Begegnungszonen stellen eine Maßnahme zur Attraktivierung des nicht motorisierten Verkehrs dar und tragen zu einer Beseitigung der Trennwirkung von Straßen mit motorisiertem Verkehr bei.
- Begegnungszonen können auf Straßen mit flächigem Querungsbedarf beispielsweise auf Plätzen oder Ortszentren, aber auch im Bereich schmaler Fahrbahnquerschnitte zur Verkehrsberuhigung und zur rechtlichen Absicherung des Fußgängerverkehrs eingesetzt werden.
- Insbesondere für innerörtliche Straßenzüge mit dichter Siedlungs- und Bebauungsstruktur bzw. hoher Bevölkerungs- und Arbeitsplatzdichte eignen sich Straßen für Begegnungszonen, wobei wesentlich eine hohe Fußgänger- und Radfahrerfrequenz in Relation zur Kfz-Verkehrsstärke ist. Das Funktionieren einer Begegnungszone ist vor allem dann gewährleistet, wenn es laufend zu Begegnung zwischen fließendem Kfz-Verkehr und dem Fußgänger- und Radverkehr kommt.
- Grundlage für die Einrichtung von Begegnungszonen sollten jeweils Zählungen bzw. Verkehrserhebungen liefern.
- Die Einrichtung einer Begegnungszone ist auf Straßen, für die eine überregionale Durchleitfunktion für den Fahrzeugverkehr als Ziel festgelegt wurde und auf Straßen, deren Leistungsfähigkeit mehr als einen Fahrstreifen pro Richtung erfordert, nicht geeignet. Für Begegnungszonen ist die intensive Nutzung der Fahrbahnränder hin zur Straße besonders bedeutsam, so stellen bereits bestehende Aufenthaltsflächen (Flächen zum Sitzen oder allgemeinen Verweilen) beste Voraussetzung für die Umsetzung einer Begegnungszone dar.
- Begegnungszonen können auch bei durchaus höheren Kfz-Frequenzen eingerichtet werden, wobei entscheidend für die Leistungsfähigkeit einer Begegnungszone das Verhältnis des Fußgänger- und Radverkehrs zum Kfz-Verkehr ist.
- Für den Einsatz von Begegnungszonen sind sowohl die Querungen als auch Längsbewegungen des Fußgänger- und Radfahrverkehrs relevant, je flächiger die Straßen gequert werden, umso mehr spricht dies für die Einrichtung einer solchen Zone.
- Verkehrserhebungen sind an den maßgeblichen Tageszeiten sowohl für den Kfz-Verkehr als auch für den Fußgänger- und Radverkehr durchzuführen. Insbesondere in Geschäftsstraßen können die Spitzenstunden des Fußgänger- und Kfz-Verkehrs zu unterschiedlichen Zeiten auftreten.
- Als Richtwerte für die Einsatzkriterien von Begegnungszonen wird eine Zahl von Fußgänger- und Radfahrerquerungen pro Stunde und 100 m Länge von 50 bis 500 bei einer maximalen Verkehrsfrequenz von 1.000 Kfz pro Stunde angegeben. Bei noch größeren Fußgänger- und Radfahrerquerungen pro Stunde als 500 sind gesonderte, vertiefende Eignungsprüfungen erforderlich.
- Zusätzlich zu den Querungen ist auch die Anwesenheitsquote der nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer (Fußgänger und Radfahrer) von mindestens 20% der Kfz anzustreben. Dieser Quote sollte nicht nur in der Spitzenstunde, sondern auch außerhalb derselben zu untersuchen und zu bewerten sein. Als Indikator für die Eignung als Begegnungszone kann ein Fußgängeraufkommen von mindestens 3 Fußgängern pro 100 m² herangezogen werden.
- Das Halten und Parken für Kfz ist in Begegnungszonen nur an gekennzeichneten Stellen gestattet, daher sind Stellplätze für Kraftfahrzeuge eindeutig als solche zu kennzeichnen, auch stellen zu viele Stellplätze einen Widerspruch zu den Intentionen einer Begegnungszone dar. Durchgehende Parkstreifen sind in Begegnungszonen zu vermeiden und die Sichtbeziehungen von abgestellten Kfz für den Fußgängerverkehr sind zu berücksichtigen.
- Nachdem das Halten in Begegnungszonen auf der Fahrbahn im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen erlaubt ist, sollten Bereiche, in welchen das Halten von Fahrzeugen unerwünscht ist, mit Hilfe geeigneter Maßnahmen, wie z.B. Möblierungselemente verhindert werden.
- Es ist durchaus möglich, den öffentlichen Verkehr durch Begegnungszonen zu führen, jedoch sind die jeweiligen Auswirkungen genau zu prüfen (Fahrzeit – Einhaltung des Fahrplanes)

- Im Bereich von Haltestellen von öffentlichen Verkehrsmitteln ist auch in Begegnungszonen aufgrund des barrierefreien Fahrgastwechsels ein erhöhter Randstein (Hochbord) auszubilden. Daher ist die Lage von Haltestellen in Begegnungszonen sorgfältig zu wählen.
- Der Radverkehr ist für die Beurteilung der Funktionalität einer Begegnungszone eher unbedeutend, da generell der Radverkehr von solchen Regelungen durch die Angleichung der unterschiedlichen Geschwindigkeitsniveaus profitiert.
- Je länger eine Begegnungszone ist, desto stärker sinkt die Akzeptanz der Fahrzeuglenker, die niedrige erlaubte Höchstgeschwindigkeit einzuhalten, was sich wiederum negativ auf die Verkehrssicherheit der Fußgänger und Radfahrer auswirkt.
- Als ideale Länge gelten Abschnitte zwischen 100 und 500 m, bei größeren Längen sind entsprechende bauliche Maßnahmen zu setzen, um die Akzeptanz der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und somit die Wirkung über den gesamten Abschnitt zu sichern.
- Im Rahmen der Umsetzung einer Begegnungszone ist die Partizipation aller Beteiligten bzw. Betroffenen von großer Bedeutung. Damit können auch die Anforderungen der künftigen Benutzer bzw. Nutznießer in der Planungsphase berücksichtigt werden. Wichtig ist auch die künftigen Benutzer über die Regeln und Auswirkungen einer Begegnungszone umfassend zu informieren.
- Nur mit einer geeigneten Gestaltung kann ein hohes Maß an Qualität und Verkehrssicherheit für die Benutzer einer Begegnungszone sichergestellt werden, daher ist davon auszugehen, dass die Errichtung einer Begegnungszone eine Umgestaltung des Straßenraumes erfordert. Unabhängig von der Länge sollten der Beginn und das Ende einer Begegnungszone gestalterisch deutlich erkennbar sein (Portalwirkung).
- Im Zuge von Gestaltungsmaßnahmen darf in Begegnungszonen die Sicht im Straßenraum nicht eingeschränkt werden (vor allem durchgehende seitliche Sichteinschränkungen wie z.B. Längsparkstreifen oder blickdichte Bepflanzungen stellen ein erhöhtes Sicherheitsrisiko dar)
- Grundsätzlich widerspricht insbesondere aufgrund der Benutzungspflicht die Einrichtung eines Schutzweges den Grundprinzipien einer Begegnungszone. Da in einem solchen Bereich ein flächiges Queren der Fußgänger möglich sein soll. Bei der Planung von Begegnungszonen sind die Anforderungen mobilitätseingeschränkter Personen zu berücksichtigen.
- Grundsätzlich sind Begegnungszonen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h aufgrund der positiven Sicherheitsbeeinflussung für alle Verkehrsteilnehmer zu verordnen. Im Falle der Anhebung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h in einer Begegnungszone hat dies unter Nachweis mittels Gutachten zu erfolgen.

Angewandt auf die aktuelle Fragestellung im Zusammenhang mit der Einrichtung einer Begegnungszone in der Gemeinde Serfaus sprechen nahezu alle angeführten Kriterien für die Einrichtung einer solchen Regelung. Lediglich die Ausdehnung der Begegnungszone ist hinsichtlich der Geschwindigkeitsregelung mit 20 km/h zu argumentieren, was allein durch die hohe Frequenz des Fußgängerverkehrs (unverhältnismäßiger starker Fußgängerverkehr im Verhältnis zum Kfz-Verkehr) und das bereits gelebte friedliche Nebeneinander aller Verkehrsarten unter Beweis gestellt werden kann.

3.7 Internationale Erfahrungen mit Begegnungszonen

Mit der Eidgenössischen Verordnung vom 28. September 2001 wurde in der Schweiz die gesetzliche Grundlage für sogenannte „Begegnungszonen“ geschaffen. Diese sollte anstelle der Wohnstraßenregelung, allerdings ohne Einschränkung der Möglichkeit der Installierung von Tempo 30 Zonen und Fußgängerzonen, insbesondere „Straßen in Wohn- und Geschäftsbereichen, auf denen die Fußgänger die ganze Verkehrsflächen benützen dürfen“ signalisieren. Dabei sind gemäß dem Schweizer Recht die Fußgänger gegenüber den Fahrzeugführern Vortritt berechtigt, dürfen jedoch die Fahrzeuge nicht unnötig behindern. Die Höchstgeschwindigkeit in solchen Begegnungszonen ist mit 20 km/h limitiert.

Nach einer Aufstellung der Institution „Fußverkehr Schweiz, Fachverband der Fußgängerinnen und Fußgänger“ gibt es mittlerweile in der Schweiz mehr als 200 solcher Begegnungszonen.

Als erstes Land nach der Schweiz wurde in **Belgien** im Oktober 2005 die Begegnungszone eingeführt.

In **Frankreich** wurde mit 13. Februar 2008 beschlossen, das Regime der Begegnungszone im französischen Straßenverkehrsrecht aufzunehmen. In der gesetzlichen Regelung wird „den Fußgängern der Vortritt gewährt, wobei diese nicht verpflichtet sind, die Trottoirs zu benutzen“. Auch die Geschwindigkeit der motorisierten Fahrzeuge wird auf 20 km/h beschränkt.

3.8 Ruhender Verkehr

Die Straßen der Gemeinde Serfaus sind, vor allem auch aufgrund der touristischen Bedeutung der Gemeinde, einem erhöhten Parkdruck des Ruhenden Verkehrs ausgesetzt. Insbesondere an An- und Abreisetagen der Gäste soll einerseits das Halten erlaubt sein, andererseits aber das Abstellen von Fahrzeugen über einen längeren Zeitraum verboten werden, um den Straßenraum nicht unnötig durch solcherart länger abgestellte Fahrzeuge einzuengen bzw. eine Behinderung des starken Fußgängerverkehrs abzuwenden.

Des Weiteren besteht die Absicht, Parkplätze im Bereich Gewerbepark, bei der Zeno-Brücke und bei der Mühlbrücke in der Nacht von parkenden Fahrzeugen freizuhalten um einerseits insbesondere in Wintermonaten die Schneeräumung ordnungsgemäß durchführen zu können und andererseits diese Parkplätze von Dauerparkern freizuhalten.

Eine Vielzahl von einpendelnden Arbeitskräften sind für die An- und Abfahrt auf das eigenen Kraftfahrzeug angewiesen, was zudem die Freihaltung von Stellplätzen für diese Nutzergruppe erforderlich macht.

4 Gutachten

4.1 Begegnungszone

In den Punkten 3.1 bis 3.8 wurde eingehend auf die örtlichen Verkehrsverhältnisse und die Eignung der Gemeindestraßen im Ortskern der Gemeinde Serfaus für eine Begegnungszonenregelung im Detail eingegangen, daraus ergeben sich zusammengefasst nachfolgende Erkenntnisse:

- Die beschriebenen Gemeindestraßen im Ortskern der Gemeinde Serfaus weisen in erster Linie eine Erschließungsfunktion für die angebauten Wohnobjekte und einer Vielzahl von touristischen Betrieben und infrastruktureller Einrichtungen auf.
- Die gemessen an der Einwohnerzahl große touristische Kapazität der Gemeinde Serfaus mit mehr als 6.000 Gästebetten führt insbesondere während der Fremdenverkehrssaisonen zu einem überaus starken Fußgängerverkehrsaufkommen mit einer flächigen Nutzung des Straßenraumes.
Die bereits seit vielen Jahren vorgegebenen und auch gelebten massiven Einschränkungen des motorisierten Individualverkehrs haben bereits jetzt zu einem geordneten und überwiegend konfliktfreien Nebeneinander aller Verkehrsarten geführt.
- Die durchgeführten umfangreichen Messungen und Erhebungen zeigen deutlich einerseits die geringe Dimension des motorisierten Individualverkehrs auf den Gemeindestraßen von Serfaus mit Ausnahme des An- bzw. Abreise-Wochentages Samstag und andererseits die enorme Zahl von Fußgängern, welche die Gemeindestraßen größtenteils im Mischprinzip frequentieren.
- Dazu kommen die durchaus den derzeitigen Vorgaben entsprechenden Geschwindigkeitskennwerte, welche aus den bestehenden Regelungen resultieren. Der bestens funktionierende öffentliche Verkehr in Form der Dorfbahn mit täglichen Fahrgastzahlen von 6.000 bis 9.000 während der Wintersaison und bis zu rund 6.000 im Sommer ist ein weiterer Beweis für die Be-

reitschaft der Bewohner, Gäste und Besucher von Serfaus auf motorisierte Individualfahrzeuge zu verzichten.

- Die neuen einschlägigen Österreichischen Richtlinien zum Thema Begegnungszone zeigen deutlich, dass die behandelten Gemeindestraßen im Ortskern der Gemeinde Serfaus sehr gut für die Einrichtung einer Begegnungszonenregelung geeignet sind. Selbst die große Ausdehnung der Zone kann angesichts der hohen Fußgängerfrequenzen und des bereits beschriebenen Verkehrsverhaltens kein Hindernis für eine solche Regelung, selbst mit einem vorgegebenen Geschwindigkeitsniveau von 20 km/h darstellen.
Die Unterstützung der Begegnungszonenregelung durch bauliche Maßnahmen kann einen weiteren wesentlichen Beitrag zur qualitativen Aufwertung einer solchen Zonenregelung darstellen.
- Bereits derzeit gibt es im Sinne der Zone 30-Regelung für Fahrzeuge unter 3,5 t und Zone 20-Regelung über 3,5 t höchstzulässigem Gesamtgewicht punktuelle bauliche Einrichtungen zur Geschwindigkeitsbeeinflussung.

Aufgrund der beschriebenen bestehenden verkehrstechnischen und straßenbautechnischen Rahmenbedingungen ist die Verordnung einer Begegnungszonen-Regelung im Sinne des § 76 lit.c StVO für die beschriebenen Gemeindestraßen bzw. innerhalb des in Abbildung 1 dargestellten Bereiches befindlichen Straßen im Ortskern der Gemeinde Serfaus als wirkungsvolle Maßnahme zur Erhöhung der Verkehrssicherheit anzusehen.

Wie nachvollziehbar im Befund beschrieben, weisen die gegenständlichen Gemeindestraßenabschnitte sowohl im Hinblick auf die strukturellen Bedingungen als auch die Verkehrsmerkmale beste Voraussetzungen für die Installierung einer Begegnungszone auf.

Selbst die große Ausdehnung des betreffenden Gebietes rechtfertigt insbesondere im Hinblick auf das bereits bestehende positive Verkehrsverhalten und gelebte Nebeneinander aller Verkehrsarten die Installierung einer Begegnungszone mit einer maximalen Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h.

Eine solche Regelung ist von der Gemeinde Serfaus nach § 43 StVO zu verordnen und mit dem Verkehrszeichen laut § 53 Abs.1 lit.9e StVO „Begegnungszone“ bzw. § 53 Abs.1 lit.9f StVO „Ende einer Begegnungszone“ kundzumachen.

Im Falle der Verordnung der Begegnungszonenregelung bleibt die bestehende Verordnung und Kundmachung der Zone 30 bzw. Zone 20 für Lkw für die Straßenbereiche außerhalb der neuen Zonenregelung (St. Zeno, Lourdessiedlung, etc.) bei Beibehaltung der bestehenden Beschilderung an den Ortstafeln aufrecht.

Die genauen Aufstellungsorte für die erforderlichen Verkehrszeichen der Begegnungszonen Regelung sind im nachfolgenden Punkt 5.1 beschrieben.

4.2 Regelungen für den Ruhender Verkehr innerhalb der Begegnungszone

Durch die umfassende Modifizierung der Verkehrsregelung in Serfaus, ist auch die Regelung des Ruhenden Verkehrs nach den Bestimmungen der Straßenverkehrsordnung in Bezug auf die Begegnungszone, zu überarbeiten.

Die Straßenverkehrsordnung führt unter §23 Z2a aus, dass in einer Begegnungszone das Parken von Kraftfahrzeugen nur an den dafür gekennzeichneten Stellen erlaubt ist. Dieser Umstand erfordert nunmehr die eindeutige Kennzeichnung von Parkflächen innerhalb der Begegnungszone für berechnigte Nutzergruppen.

Nachfolgende Straßenstellen sind durch Regelungen für den Ruhenden Verkehr betroffen:

Bezug zu Planbeilage:	Art der Regelung	Wer ist zum Parken berechtigt? Wann darf geparkt werden?	Begründung
2 – Kastenegg - Dorfbahnstraße 17	3 Bereiche mit Parkverbot entlang der Dorfbahnstraße Verordnung nach §52 Z13a	Nur Fahrzeuge mit Berechtigungskarte der Gemeinde Ser- faus von 6:00 bis 24:00	Diese Parkflächen sind für Be- rechtigte freizuhalten, damit ins- besondere Berufspendler Abstell- flächen für ihre Fahrzeuge vorfin- den.
3 – Kirche - Gemeindeamt	Halte- und Parkver- bot vor der Kirche auf eine Länge von 10m Verordnung nach §52 Z13b	Kirchen-und Fried- hofsbesucher (keine zeitliche Einschrän- kung)	Dieser Parkstreifen ist für Kirchen- und Friedhofsbesucher freizuhal- ten.
3 – Kirche - Gemeindeamt	Halte- und Parkver- bot am Parkplatz östlich des Ge- meindeamtes auf eine Länge von 12,5m Verordnung nach §52 Z13b	Parteien des Ge- meindeamtes, des Tourismusbüros und der Postpartnerstelle (keine zeitliche Ein- schränkung)	Dieses Halte- und Parkverbot ist erforderlich um den Parteienver- kehr in den genannten Einrich- tungen zu begünstigen.
5 - Dorfbahn- straße 68-72	Parkverbot entlang der Dorfbahnstraße Verordnung nach §52 Z13a	Alle Fahrzeuge im Zeitraum vom 15.4. bis 15.12. eines je- den Jahres in der Zeit zwischen 11:30 bis 13:30	Hier wird das Abstellen von Fahr- zeugen außerhalb der Wintersai- son während der Mittagspause ermöglicht.
6 - Mühlbach- brücke - Perso- nalhaus	Zone „Parken ver- boten“ im Bereich der Busumkehr- schleife nördlich der Mühlbrücke. Verordnung nach §52 Z11a in Verbin- dung mit §52 Z13a	Ausgenommen sind Fahrzeuge mit Be- rechtigungskarte der Gemeinde Serfaus in der Zeit von 6:00 bis 24:00.	Diese Parkstreifen entlang der Busumkehrschleife sollen von 6:00 bis 24:00 für berechtigte Fahrzeuge freigehalten werden, von 0:00 bis 6:00 ist ein Abstellen von Fahrzeugen zur Durchfüh- rung der Schneeräumung verbo- ten, auch sollen Dauerparker von diesen Stellplätzen ferngehalten werden.

6 - Mühlbachbrücke - Personalhaus	Parkverbot auf eine Länge von 20m östlich des Personalhauses Verordnung nach §52 Z13a	keine Ausnahmen	Mit diesem Parkverbot soll im Anschluss an das Personalhaus, vor dem Beginn eines privaten Parkstreifens (welcher als solcher beschildert ist) ein Abschnitt entlang der öff. Straße freigehalten werden, um eine Schneeräumung in Richtung Bachböschung zu ermöglichen.
6 - Mühlbachbrücke - Personalhaus	2 Parkverbote nordwestlich der Personalhäuser auf Gp. 1708/1 mit Längserstreckungen von 14m und 20m Verordnung nach §52 Z13a	Ausgenommen sind Fahrzeuge mit Berechtigungskarte der Gemeinde Serfaus in der Zeit von 6:00 bis 24:00.	Diese Parkflächen sind einerseits in Wintermonaten in den Nachtstunden von abgestellten Fahrzeugen freizuhalten, um eine ordnungsgemäße Schneeräumung durchführen zu können, andererseits soll der Parkplatz ganzjährig von Dauerparkern freigehalten werden, um Tagesgästen aus den Ortsteilen St. Zeno und Madatschen ausreichend Abstellplätze anbieten zu können. Dauerparkern stehen die Parkplätze bzw. die Garage am Ortseingang zur Verfügung.

4.3 Regelungen für den ruhender Verkehr außerhalb der Begegnungszone

Bezug zu Planbeilage:	Art der Regelung	Wer ist zum Parken berechtigt? Wann darf geparkt werden?	Begründung
1 – Gewerbestraße	Zone „Parken verboten“ in der Zeit von 0:00 bis 6:00, Verordnung nach §52 Z11a in Verbindung mit §52 Z13a	Alle Fahrzeuge von 6:00 bis 24:00	Diese Parkflächen sind einerseits in Wintermonaten in den Nachtstunden von abgestellten Fahrzeugen freizuhalten, um eine ordnungsgemäße Schneeräumung durchführen zu können, andererseits soll der Parkplatz ganzjährig von Dauerparkern freigehalten werden, um Tagesbesuchern ausreichend Abstellplätze anbieten zu können. Dauerparkern stehen die Parkplätze bzw. Garage am Ortseingang zur Verfügung

4 – Zeno-Brücke	Parkverbot in der Zeit von 0:00 bis 6:00 auf eine Länge von 18m Verordnung nach §52 Z13a	Alle Fahrzeuge von 6:00 bis 24:00 mit Berechtigungskarte der Gemeinde Serfaus.	Dieser Parkstreifen soll von 6:00 bis 24:00 für berechnigte Fahrzeuge aus dem Ortsteil St. Zeno freigehalten werden, von 0:00 bis 6:00 ist ein Abstellen von Fahrzeugen zur Durchführung der Schneeräumung verboten, auch sollen Dauerparker von diesen Stellplätzen ferngehalten werden. Dauerparkern stehen die Parkplätze bzw. Garage am Ortseingang zur Verfügung
-----------------	---	--	---

4.4 Parkflächen für Fahrzeuge mobilitätsbeeinträchtigter Personen

Bezug zu Planbeilage:	Art der Regelung	Wer ist zum Halten und Parken berechnigt? Wann darf geparkt werden?	Begründung
3 – Kirche - Gemeindeamt	Halte- und Parkverbot mit Ausnahme von Fahrzeugen mobilitätsbeeinträchtigter Personen entlang der östlichen Gebäudeflucht des Gemeindeamtes, auf eine Länge von 25m Verordnung nach §52 Z13b	Nur Fahrzeuge mobilitätsbeeinträchtigter Personen von 0:00 bis 24:00	Freihaltung für diese besondere Nutzergruppe von Verkehrsteilnehmern.
5 - Dorfbahnstraße 68-72	Halte- und Parkverbot mit Ausnahme von Fahrzeugen mobilitätsbeeinträchtigter Personen am nordöstlichen Eck des Mehrzweckgebäudes (Talstation Komperdellbahn); auf eine Länge von 7m Verordnung nach §52 Z13b	Nur Fahrzeuge mobilitätsbeeinträchtigter Personen von 0:00 bis 24:00	Freihaltung für diese besondere Nutzergruppe von Verkehrsteilnehmern.

5 Kundmachung der Verordnung

5.1 Begegnungszone

Wie bereits im Punkt 4.1 beschrieben, soll die für das Ortszentrum der Gemeinde Serfaus zu verordnende Begegnungszone mittels den Verkehrszeichen nach § 53 Abs.1 lit.9e StVO kundgemacht werden, hinterseitig ist jeweils die Aufhebung mittels dem Verkehrszeichen laut § 53 Abs.1 lit.9f StVO zu beschildern.

Im Anhang ist die notwendige Beschilderung der neuen Verkehrsregelung in Form von Fotomontagen dargestellt, die entsprechenden Verkehrszeichen sind an folgender Stelle anzubringen:

- Für die Fahrtrichtung Ortszentrum auf der Dorfbahnstraße am rechten Fahrbahnrand unmittelbar vor der Abzweigung des Föhrenweges.
Der genaue Standort des Verkehrszeichens ist in der Beilage in Plan Nr. 2 mit den entsprechenden Koordinaten nach Gauss-Krüger M 28 dargestellt.

Hinterseitig ist das Verkehrszeichen „Ende einer Begegnungszone“ für die Gegenfahrtrichtung anzubringen.



Gleichzeitig wäre die Regelung durch die Anbringung des Verkehrszeichens als Piktogramm als Bodenmarkierung zu verdeutlichen.

- Auf der Gemeindestraße Weglange für die Fahrtrichtung Ortszentrum am rechten Fahrbahnrand östlich der Zufahrt zum Haus Nr.13 .
Der genaue Standort des Verkehrszeichens ist in der Beilage in Plan Nr. 2 mit den entsprechenden Koordinaten nach Gauss-Krüger M 28 dargestellt.

Hinterseitig ist das Verkehrszeichen „Ende einer Begegnungszone für die Gegenfahrtrichtung anzubringen



- Auf der Gemeindestraße aus Richtung Ortsteil St. Zeno für die Fahrtrichtung Ortszentrum am rechten Fahrbahnrand gegenüber dem neu errichteten Mitarbeiterhaus ca.50m südlich der Brücke über den Argenbach.
Der genaue Standort des Verkehrszeichens ist in der Beilage in Plan Nr. 6 mit den entsprechenden Koordinaten nach Gauss-Krüger M 28 dargestellt.
Hinterseitig ist das Verkehrszeichen „Ende einer Begegnungszone für die Gegenfahrtrichtung anzubringen



Im Falle der Verordnung der Begegnungszonenregelung wären alle im beschriebenen Bereich vorhandenen geschwindigkeitsregelnde Verkehrszeichen und auch Bodenmarkierungen ersatzlos zu entfernen.

Die Anbringung der Verkehrszeichen zur Kundmachung der Verkehrsregelungen im Sinne des vorliegenden Gutachtens soll möglichst gut sichtbar erfolgen und der Aufstellungsort maßgenau für die Verordnung definiert werden.

Auch ist es unbedingt notwendig, nach Anbringung der Verkehrszeichen einen entsprechenden Aktenvermerk anzufertigen.

5.2 Ruhender Verkehr

Die exakten Aufstellungsorte, die Art der Verkehrszeichen und Zusatztafeln die Drehrichtung der Verkehrszeichen, einschließlich der Angabe der Verortung in Form von Koordinaten im System Gauß-Krüger M28, können den im Anhang befindlichen Plänen entnommen werden.

Die Bezeichnung der Pläne lautet folgendermaßen:

- 1 – Bereich Gewerbebepark
- 2- Kastenegg bis Dorfbahnstraße HNr. 17
- 3 – Kirche – Gemeindeamt
- 4 – Zeno-Brücke
- 5 – Dorfbahnstraße
- 6 – Mühlbrücke - Personalhaus

Als Bearbeitungsgrundlage wurde der Katasterlageplan der Gemeinde Serfaus und geocodierte Luftbilder verwendet, beides wurde von der Geodatenverwaltung des Amtes der Tiroler Landesregierung zur Verfügung gestellt.

6 Empfohlene Begleitmaßnahmen zur Begegnungszone

Wie auch in den zitierten Richtlinien dringend empfohlen sollten auch für die Begegnungszone in der Gemeinde Serfaus Gestaltungsmaßnahmen zur optischen und baulichen Unterstützung der Regelung umgesetzt werden.

Dazu kommen nachfolgende Maßnahmen in Frage:

- ✚ Errichtung von Portalanlagen jeweils am Beginn der Zone – darunter sind möglichst beidseitige bauliche und vor allem straßenräumliche Einengungen (Baumpflanzungen) an den Zonenzufahrten zu verstehen.
- ✚ Räumliche Umgestaltung der Fahrbahnen der Gemeindestraße in der Begegnungszone mit dem Ziel, die Mischverkehrsabwicklung zu unterstützen (Entfernung der Gehsteige) und das „klassische Straßenbild“ zu verändern.
- ✚ Platzartige Gestaltung der großflächigen Kreuzungen, z.B. Dorfbahnstraße/Untere Dorfstraße, wobei auch Begrünungen und eine überlegte Möblierung der Straße wichtiger Bestandteil der Maßnahmen sein sollen.

Insbesondere im Rahmen der laufenden Sanierungen der Gemeindestraße sollten diese Grundsätze sukzessive berücksichtigt werden, wobei die Befahrbarkeit der Straßen insbesondere für Einsatzfahrzeuge, die Zulieferung und kommunale Fahrzeuge jedenfalls zu gewährleisten ist.

7 Zusammenfassung

Die Installierung einer Begegnungszone im Bereich des Ortszentrums der Gemeinde Serfaus stellt eine sinnvolle und den örtlichen Verkehrsbedürfnissen entsprechende Verkehrsregelung dar.

Im Prinzip stellt diese Regelung eine Anpassung der neuen rechtlichen Rahmenbedingungen an ein bereits gelebtes, bestens funktionierendes innerörtliches Verkehrssystem dar.

Vor allem die Bereitschaft von Bewohnern und Gästen auf ein motorisiertes Fahrzeug weitgehend zu verzichten, sind beste Voraussetzungen für eine konfliktfreie und den Intuitionen eines Tourismusortes entsprechende zeitgerechte Verkehrslösung.

Hall i. T., 26.März 2015


Ing. Helmut Hirschhuber


Ing. Gerhard Huter

Anhang

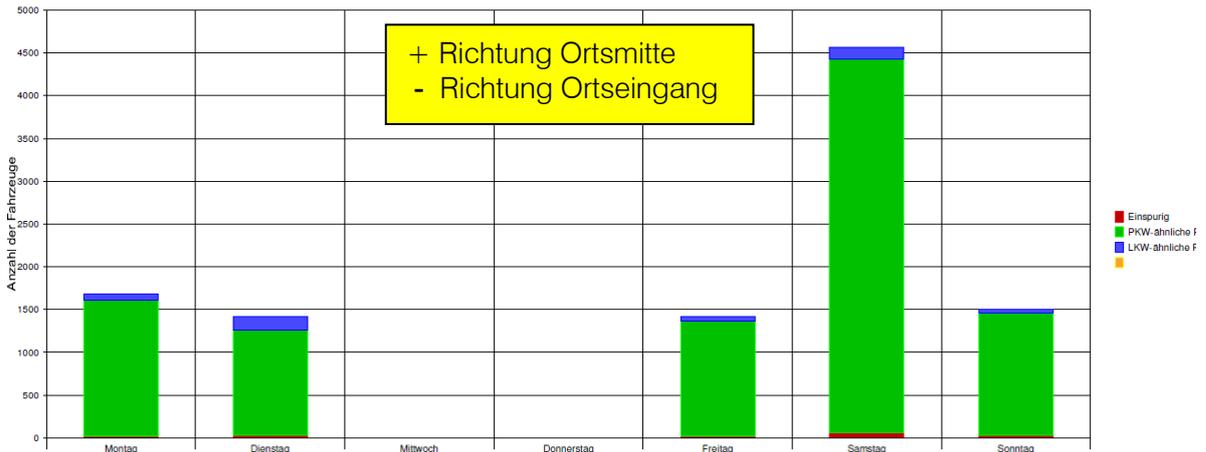
Ergebnisse der Verkehrserhebungen

Verordnungspläne für Begegnungszone und Regelungen für den Ruhenden Verkehr

ANHANG 1: Ergebnisse der Verkehrserhebungen

Verkehrsdatenerfassung Serfaus
Ortseinfahrt Dorfbahnstraße

Freitag 6. Feber 12:00 Uhr bis Dienstag 10. Feber 17:00 Uhr
Verkehrsaufkommen nach Wochentagen und Fahrzeugarten



Statistik

Zeitraum: Freitag, 06. Februar 2015, 12:00 Uhr bis Dienstag, 10. Februar 2015, 17:00 Uhr

	Anzahl +	%	Anzahl -	%	Gesamt	%	V15 +	Vd +	V85 +	Vmax +	V15 -	Vd -	V85 -	Vmax -	
Geschwindigkeitsübertretung: 30 %	77	1,4	75	1,4	152	1,4	9	19	28	43	10	25	34	52	
Durchschnittl. Abstand: 1,3 sec	5067	94,2	4910	94,1	9977	94,1	20	26	32	59	23	30	37	64	
Kolonnenverkehr: 7 %	236	4,4	232	4,4	468	4,4	19	25	34	65	20	25	30	45	
DTV: 2518	0	0	0	0	0	0									
Schwerverkehrsanteil: 4 %	Gesamt	5380	50,8	5217	49,2	10597	100	20	26	32	65	23	29	37	64

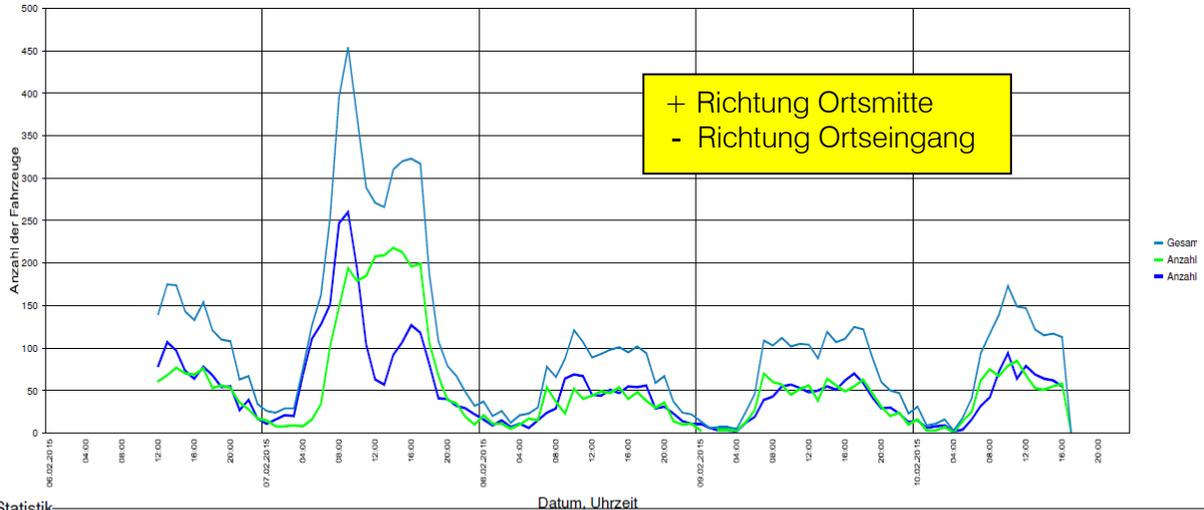
SIERZEGA



Ortseinfahrt Dorfbahnstraße

Freitag 6.Februar 12:00 Uhr bis Dienstag 10.Februar 17:00 Uhr

Ganglinien der stündlichen Verkehrsstärken



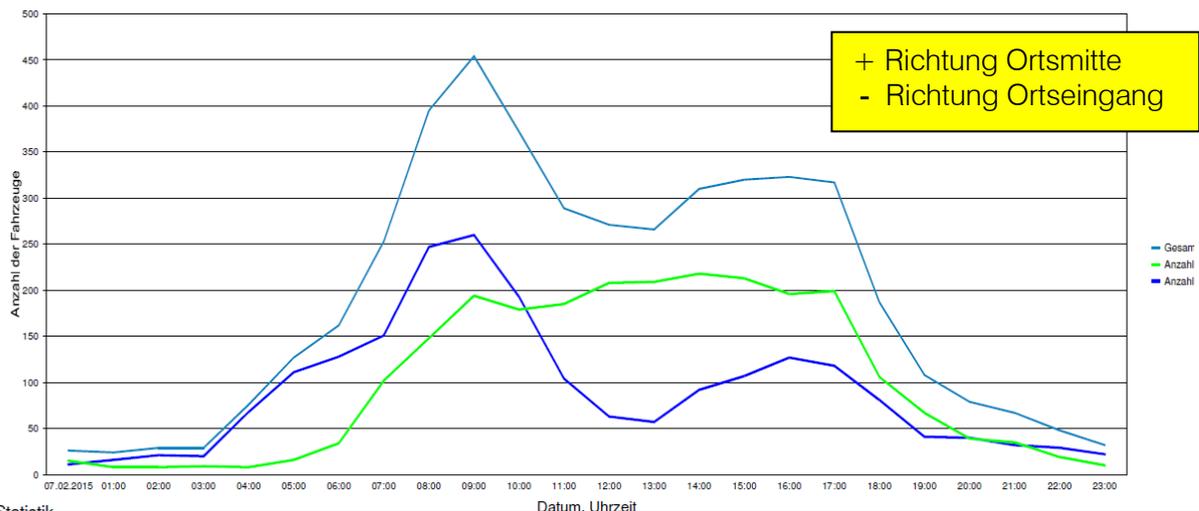
Statistik

Zeitraum: Freitag, 06. Februar 2015, 12:00 Uhr bis Dienstag, 10. Februar 2015, 17:00 Uhr

	Anzahl +	%	Anzahl -	%	Gesamt	%	V15 +	Vd +	V85 +	Vmax +	V15 -	Vd -	V85 -	Vmax -	
Geschwindigkeitsübertretung: 30 %	Einspurig	77	1,4	75	1,4	152	1,4	9	19	28	43	10	25	34	52
Durchschnittl. Abstand: 1,3 sec	PKW-ähnlich	5067	94,2	4910	94,1	9977	94,1	20	26	32	59	23	30	37	64
Kolonnenverkehr: 7 %	LKW-ähnlich	236	4,4	232	4,4	468	4,4	19	25	34	65	20	25	30	45
DTV: 2518		0	0	0	0	0	0								
Schwerverkehrsanteil: 4 %	Gesamt	5380	50,8	5217	49,2	10597	100	20	26	32	65	23	29	37	64

Samstag 7.Februar 2015 0:00 bis 24:00 Uhr

Ganglinien der stündlichen Verkehrsstärken



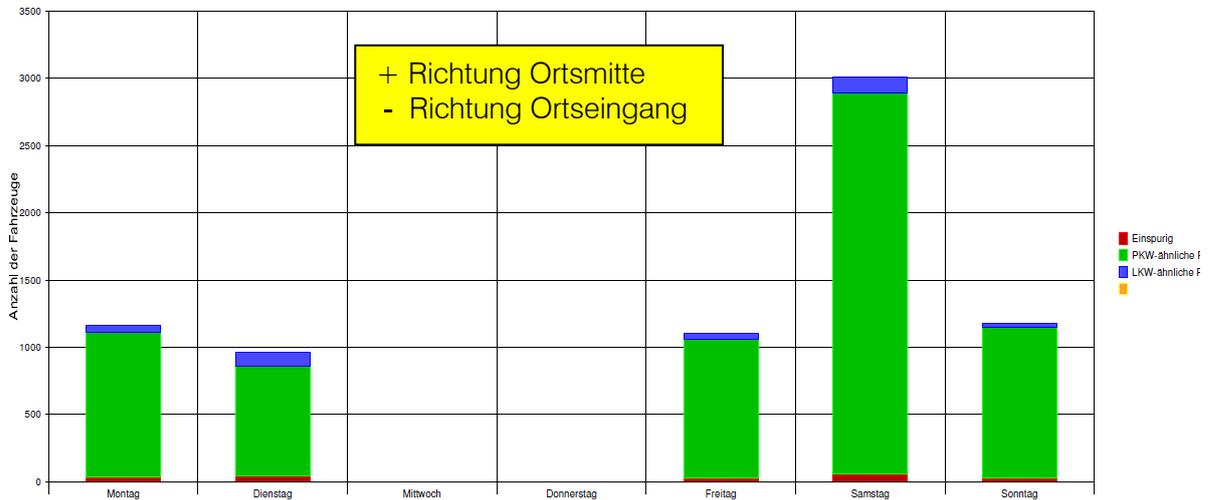
Statistik

Zeitraum: Samstag, 07. Februar 2015, 00:00 Uhr bis Samstag, 07. Februar 2015, 23:59 Uhr

	Anzahl +	%	Anzahl -	%	Gesamt	%	V15 +	Vd +	V85 +	Vmax +	V15 -	Vd -	V85 -	Vmax -	
Geschwindigkeitsübertretung: 22 %	Einspurig	31	1,3	27	1,3	58	1,3	9	19	29	41	20	27	33	38
Durchschnittl. Abstand: 1,4 sec	PKW-ähnlich	2343	96,6	2033	95	4376	95,9	19	25	30	59	22	28	34	63
Kolonnenverkehr: 9 %	LKW-ähnlich	51	2,1	79	3,7	130	2,8	21	26	34	50	17	24	30	39
DTV: 4567		0	0	0	0	0	0								
Schwerverkehrsanteil: 3 %	Gesamt	2425	53,1	2139	46,9	4564	100	19	25	30	59	22	28	34	63

Verkehrsdatenerfassung Serfaus Untere Dorfstraße

Freitag 6. Feber 12:00 Uhr bis Dienstag 10. Feber 17:00 Uhr
Verkehrsaufkommen nach Wochentagen und Fahrzeugarten



Statistik:

Zeitraum:

Freitag, 06. Februar 2015, 12:00 Uhr bis Dienstag, 10. Februar 2015, 17:00 Uhr

		Anzahl +	%	Anzahl -	%	Gesamt	%	V15 +	Vd +	V85 +	Vmax +	V15 -	Vd -	V85 -	Vmax -
Geschwindigkeitsübertretung: 21 %	Einspurig	73	5,1	114	1,9	187	2,5	16	25	32	44	18	28	36	63
Durchschnittl. Abstand: 1 sec	PKW-ähnlich	1317	92	5570	93	6887	92,8	15	22	28	39	19	26	33	61
Kolonnenverkehr: 36 %	LKW-ähnlich	41	2,9	305	5,1	346	4,7	13	17	24	27	16	22	27	44
DTV: 1763		0	0	0	0	0	0								
Schwerverkehrsanteil: 5 %	Gesamt	1431	19,3	5989	80,7	7420	100	15	22	28	44	19	26	33	63

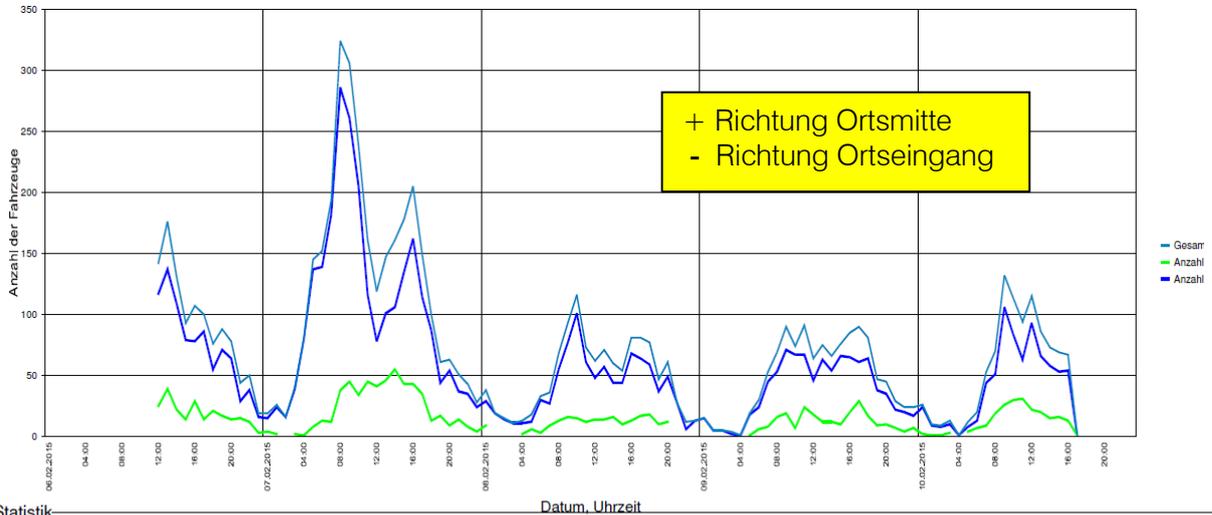
SIERZEGA



Untere Dorfstraße

Freitag 6.Feber 12:00 Uhr bis Dienstag 10.Feber 17:00 Uhr

Ganglinien der stündlichen Verkehrsstärken



Statistik

Zeitraum:

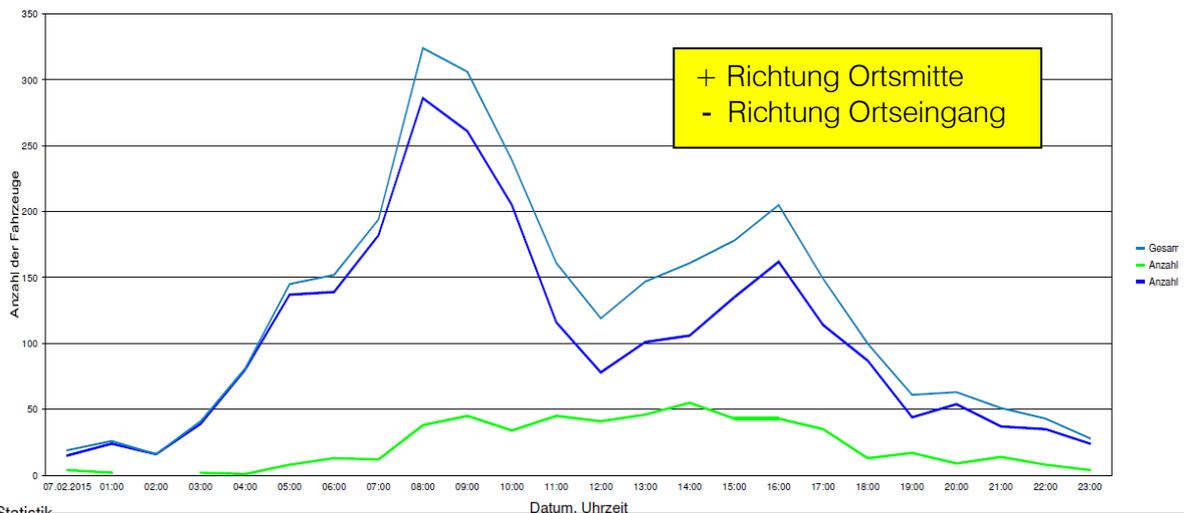
Freitag, 06. Februar 2015, 12:00 Uhr bis Dienstag, 10. Februar 2015, 17:00 Uhr

	Anzahl +	%	Anzahl -	%	Gesamt	%	V15 +	Vd +	V85 +	Vmax +	V15 -	Vd -	V85 -	Vmax -	
Geschwindigkeitsübertretung: 21 %	Einspurig	73	5,1	114	1,9	187	2,5	16	25	32	44	18	28	36	63
Durchschnittl. Abstand: 1 sec	PKW-ähnlich	1317	92	5570	93	6887	92,8	15	22	28	39	19	26	33	61
Kolonnenverkehr: 36 %	LKW-ähnlich	41	2,9	305	5,1	346	4,7	13	17	24	27	16	22	27	44
DTV: 1763		0	0	0	0	0	0								
Schwerverkehrsanteil: 5 %	Gesamt	1431	19,3	5989	80,7	7420	100	15	22	28	44	19	26	33	63

SIERZEGA

Samstag 7.Feber 2015 0:00 bis 24:00 Uhr

Ganglinien der stündlichen Verkehrsstärken



Statistik

Zeitraum:

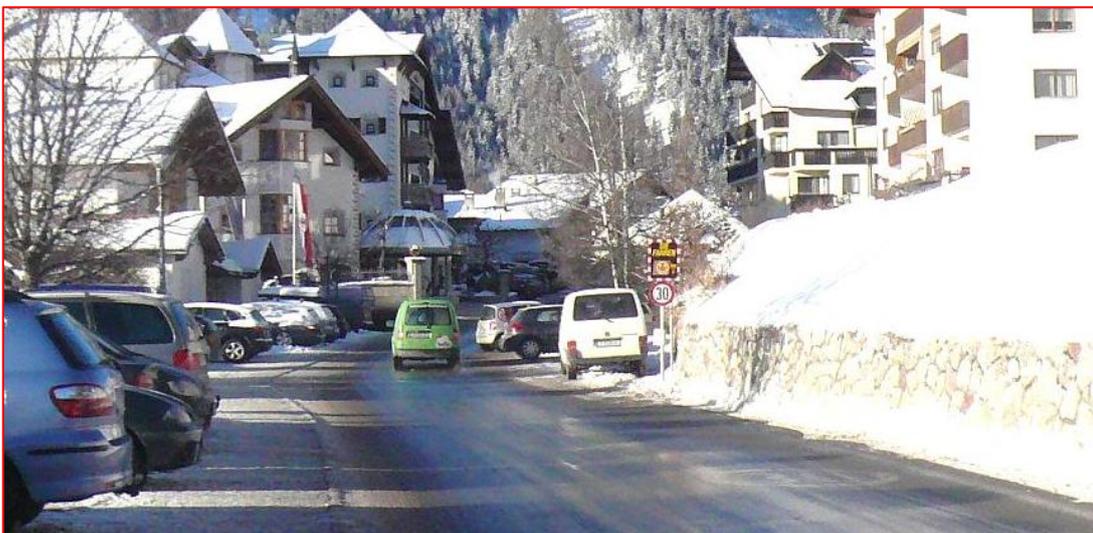
Samstag, 07. Februar 2015, 00:00 Uhr bis Samstag, 07. Februar 2015, 23:59 Uhr

	Anzahl +	%	Anzahl -	%	Gesamt	%	V15 +	Vd +	V85 +	Vmax +	V15 -	Vd -	V85 -	Vmax -	
Geschwindigkeitsübertretung: 16 %	Einspurig	26	4,9	33	1,3	59	2	16	25	32	44	18	27	35	63
Durchschnittl. Abstand: 1 sec	PKW-ähnlich	494	92,9	2339	94,4	2833	94,2	14	21	28	39	19	25	32	56
Kolonnenverkehr: 37 %	LKW-ähnlich	12	2,3	105	4,2	117	3,9	9	17	21	24	17	22	27	40
DTV: 3011		0	0	0	0	0	0								
Schwerverkehrsanteil: 4 %	Gesamt	532	17,7	2477	82,3	3009	100	14	21	28	44	18	25	31	63

SIERZEGA

Verkehrszählung Dorfbahnstraße - Ortseingang Dienstag 10. Feber 2015

Zeit von-bis (1/4Std-Intervall)	Fußgänger		Richtung ortseinwärts			Richtung ortsauswärts		
	Ri. ortseinwärts	Ri. ortsauswärts	Motorrad, Pkw und Pkw-ähnliche (PKWÄ)	Radf.	Lkw und Lkw- ähnliche LKWÄ	Motorrad, Pkw und Pkw-ähnliche PKWÄ	Radf.	Lkw und Lkw- ähnliche LKWÄ Bus
8:00-8:15	11	3	13	4	8	8		4
8:15-8:30	7	20	14		1	10	1	2
8:30-8:45	2	21	11		2	6		2
8:45-9:00	5	48	12		3	11		2
9:00-9:15	9	33	12	2	7	15		4
9:15-9:30	10	27	17	1	2	19		2
9:30-9:45	7	37	10	1	1	11		3
9:45-10:00	7	22	18			26		4
8:00-10:00	58	211	107	8	24	106	1	23
11:00-11:15	3	10	10		3	14		4
11:15-11:30	17	28	14	1	6	12		1
11:30-11:45	5	17	25	1	2	17		3
11:45-12:00	7	14	20	1	1	8	2	5
12:00-12:15	10	9	18		2	17		8
12:15-12:30	7	12	12			15		2
12:30-12:45	6	19	16		1	14		3
12:45-13:00	5	12	12	1	1	26	1	3
11:00-13:00	60	121	127	4	16	123	3	29
15:00-15:15	16	18	17		1	12		1
15:15-15:30	23	16	10		1	8	1	
15:30-15:45	19	30	7		1	16		
15:45-16:00	13	18	11			11	1	2
16:00-16:15	31	19	9			16		
16:15-16:30	20	19	10	1		15	2	
16:30-16:45	23	26	18		1	10		1
16:45-17:00	26	15	16		2	15	1	



Verkehrszählung Kreuzung Dorfbahnstraße/Untere Dorfstraße Dienstag 10. Feber 2015

Zeit von - bis (1/4Std-Intervall)	Querschnitt Fußgänger Dorfbahnstr. Bergbahn	Querschnitt Fußgänger Dorfbahnstr. Parkplatz	Querschnitt Fußgänger Untere Dorfbahnstr.	Relation 1		Relation 2		Relation 3	
	Beide Ri	Beide Ri	Beide Ri	Motorrad, Pkw und Pkw-ähnliche (PKWÄ)	Lkw und Lkw- ähnliche LKWÄ	Motorrad, Pkw und Pkw-ähnliche PKWÄ	Lkw und Lkw- ähnliche LKWÄ	Motorrad, Pkw und Pkw- ähnliche (PKWÄ)	Lkw und Lkw- ähnliche LKWÄ
8:00-8:15	40	21	34	5	8	3	2		2
8:15-8:30	111	96	127	9		1		2	6
8:30-8:45	171	151	190	3	2	2			2
8:45-9:00	190	158	172	7	3	4		3	1
9:00-9:15	180	160	212	6	5	4		7	3
9:15-9:30	473	349	461	4	1	4	2	8	2
9:30-9:45	286	172	252	8		1	2	1	2
9:45-10:00	172	118	127	7	1	5	1	7	3
8:00 -10:00	1623	1225	1575	49	20	24	7	28	21
11:00-11:15	64	48	57	4	4	1		10	3
11:15-11:30	73	62	44	10	4	1	2	3	
11:30-11:45	55	41	29	11	1	3		8	3
11:45-12:00	80	68	58	10	2	2		6	2
12:00-12:15	86	50	68	7		2	5	3	3
12:15-12:30	58	30	43	6			1	6	
12:30-12:45	77	52	41	5	2	2		8	2
12:45-13:00	73	44	41	6	5	4	2	9	2
11:00-13:00	566	395	381	59	18	15	10	53	15
15:00-15:15	132	73	88	3	1	1		4	
15:15-15:30	224	116	164	8		4		3	
15:30-15:45	215	118	106	6		2		7	
15:45-16:00	266	150	165			1			1
16:00-16:15	363	214	240	8		3		5	
16:15-16:30	495	260	291	3		1		4	
16:30-16:45	487	255	367	4		1		3	
16:45-17:00	442	263	252	8	1	3		5	
15:00-17:00	2624	1449	1673	40	2	16		31	1



Verkehrszählung Dorfbahnstraße, Bereich Zugang Bergbahn

Dienstag 10. Feber 2015

Zeit von-bis (1/4Std- Intervall)	Fußgänger		Richtung Bahn		Richtung Zentrum	
	Ri. Bahn	Ri. Zentrum	Motorrad, Pkw und Pkw-ähnliche (PKWÄ)	Lkw und Lkw- ähnliche LKWÄ	Motorrad, Pkw und Pkw-ähnliche PKWÄ	Lkw und Lkw- ähnliche LKWÄ
8:00-8:15	25	8	5	3		1
8:15-8:30	105	6	10	1		1
8:30-8:45	275	5	2	1	1	3
8:45-9:00	353	19	5	1	4	3
9:00-9:15	326	12	4	1	3	
9:15-9:30	414	7	4	3	3	2
9:30-9:45	453	17	2		2	2
9:45-10:00	392	9	9		4	2
Summe	2343	83	41	10	17	14

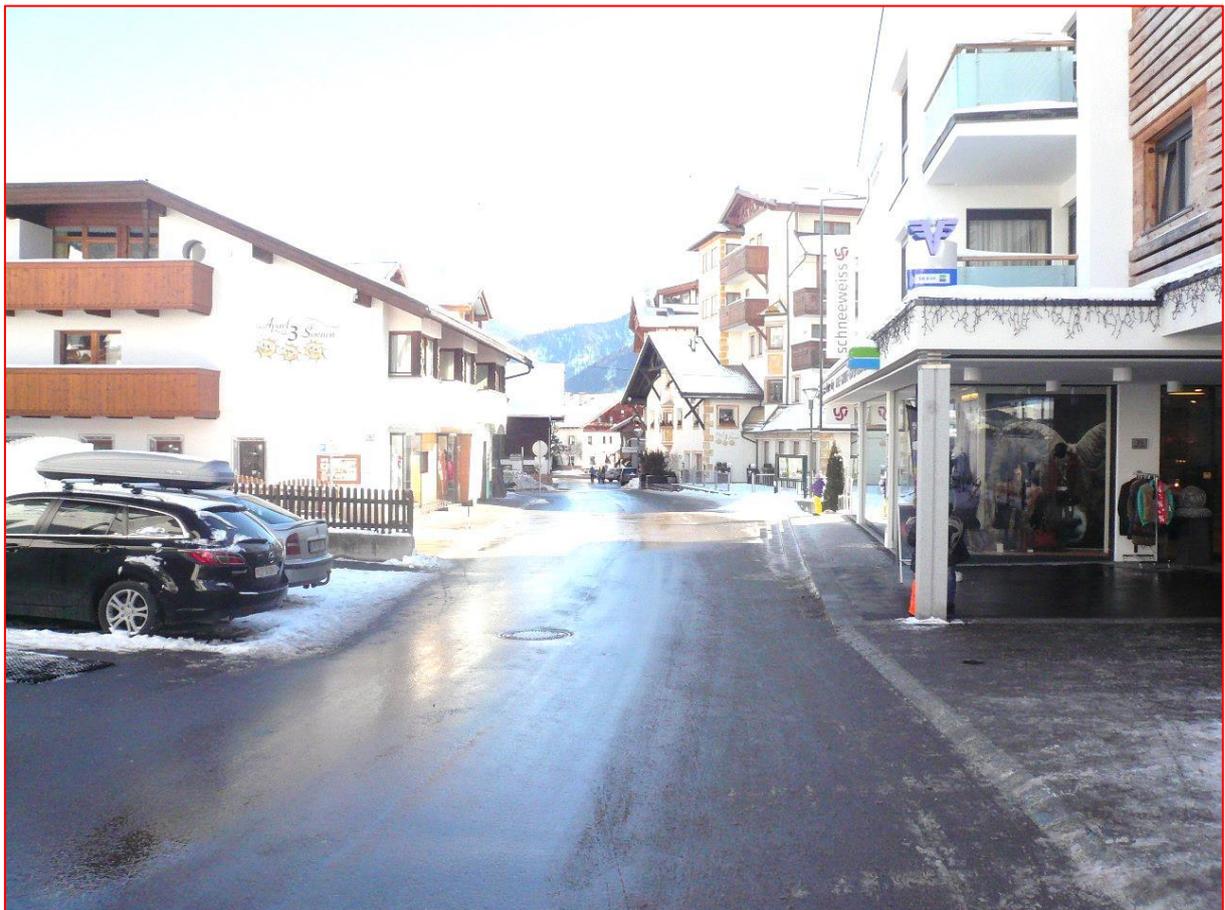


Zeit von-bis (1/4Std-Intervall)	Fußgänger		Richtung Bahn		Richtung Zentrum		Radf.	Roller
	Ri. Bahn	Ri. Zentrum	Motorrad, Pkw und Pkw- ähnliche (PKWÄ)	Lkw und Lkw- ähnliche LKWÄ	Motorrad, Pkw und Pkw- ähnliche PKWÄ	Lkw und Lkw- ähnliche LKWÄ	Radf.	Roller
15:00-15:15	32	133	4	1	5			
15:15-15:30	28	181	7		2		1	1
15:30-15:45	26	250			3		1	1
15:45-16:00	27	383	5	1	5	2	1	2
16:00-16:15	38	481	3		3			
16:15-16:30	50	472	4		3		2	2
16:30-16:45	54	472	3		1		1	2
16:45-17:00	32	395	3	1	1		6	5
Summe	287	2767	29	3	23	2	12	13

Verkehrszählung Untere Dorfstraße

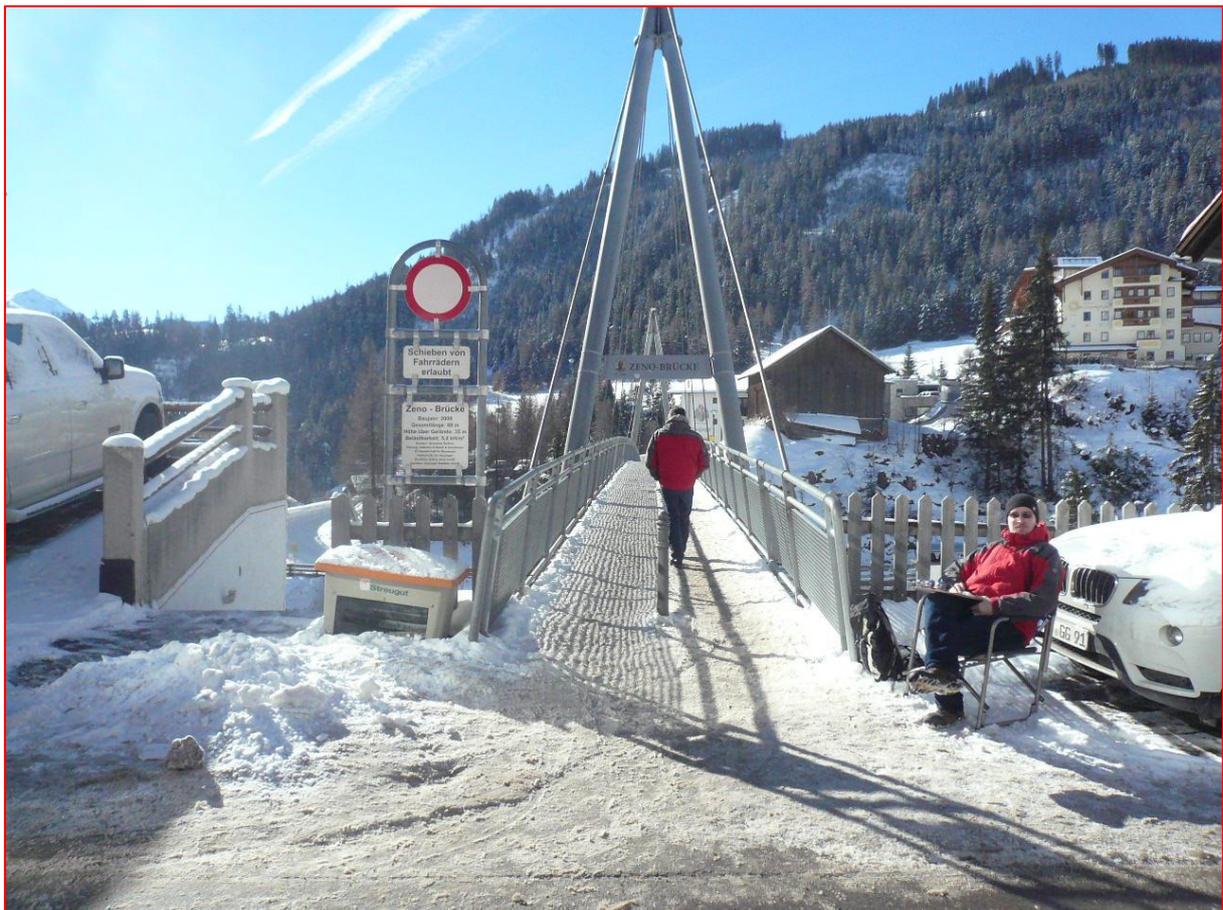
Dienstag 10. Feber 2015

Zeit von-bis (1/4Std- Intervall)	Fußgänger		Richtung Unterdorf		Fußgänger Querungen
	Ri. Unterdorf	Ri. Dorfbahnstr.	Motorrad, Pkw und Pkw -ähnliche (PKWÄ)	Lkw und Lkw - ähnliche LKWÄ	
8:00-8:15	16	54	3	4	19
8:15-8:30	4	40	4	5	21
8:30-8:45	5	73	5	2	19
8:45-9:00	8	87	5	1	14
9:00-9:15	7	107	10	8	31
9:15-9:30	13	103	10	4	17
9:30-9:45	12	125	9	2	27
9:45-10:00	13	28	10	9	8
Summe	78	617	56	35	78



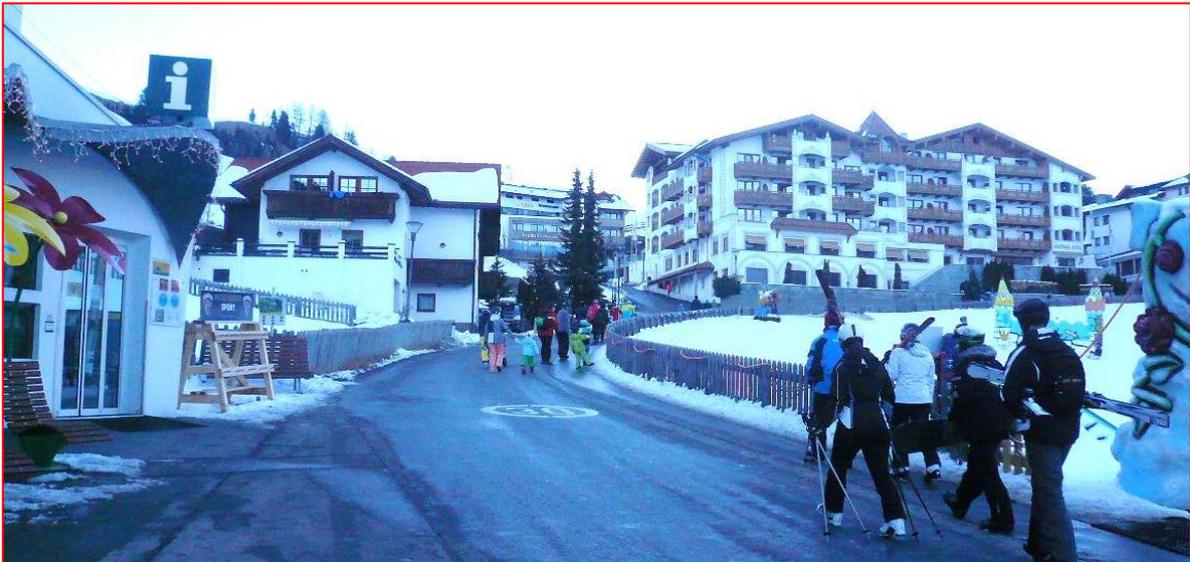
Verkehrszählung Mühlbachweg, Bereich Zeno Brücke
Dienstag 10. Feber 2015

Zeit von-bis (1/4Std-Intervall)	Fußgänger		Richtung taleinwärts		Zeno Brücke		Richtung Zentrum	
	Ri. taleinwärts	Ri. Zentrum	Motorrad, Pkw und Pkw-ähnliche (PKWÄ)	Lkw und Lkw- ähnliche LKWÄ	Ri. Zentrum	Ri. St. Zeno	Motorrad, Pkw und Pkw- ähnliche PKWÄ	Lkw und Lkw- ähnliche LKWÄ
11:00-11:15	1	7	4	3	7	6	3	1
11:15-11:30	6	2	4	1	6	7	4	1
11:30-11:45	1	5	2	1	7	10	4	2
11:45-12:00	9	1	1	1	7	4	2	1
12:00-12:15	2	2	6	3	4	11	1	2
12:15-12:30	7		5		7	5	5	
12:30-12:45	3	4	5		9	1	8	
12:45-13:00	8	3	1	2	3	1	4	
Summe	37	24	28	11	50	45	31	7



Verkehrszählung Herrenanger, Bereich Gemeindeamt
Dienstag 10. Feber 2015

Zeit von-bis (1/4Std-Intervall)	Fußgänger		Richtung bergwärts			RichtungDorfbahns		Fußgänger
	Ri. Dorfbahnstr.	Ri. Berg	Motorrad, Pkw und Pkw - ähnliche (PKWÄ)	Lkw und Lkw - ähnliche LKWÄ		Motorrad, Pkw und Pkw - ähnliche PKWÄ	Lkw und Lkw - ähnliche LKWÄ	Querungen
11:00-11:15	10	17		1		4	1	14
11:15-11:30	7	39	1			1	2	21
11:30-11:45	14	16	1	2		1		13
11:45-12:00	8	33	3			2	1	11
12:00-12:15	17	25	1			1	1	17
12:15-12:30	14	12	3			1	2	9
12:30-12:45	6	3	2	1		2		3
12:45-13:00	10	11	1			2		6
Summe	86	156	12	4		14	7	94



Zeit von-bis (1/4Std-Intervall)	Fußgänger		Richtung bergwärts			Richtung Dorfbahn		Fußgänger
	Ri. Dorfbahnstr.	Ri. bergauf	Motorrad, Pkw und Pkw - ähnliche (PKWÄ)	Lkw und Lkw - ähnliche LKWÄ		Motorrad, Pkw und Pkw - ähnliche PKWÄ	Lkw und Lkw - ähnliche LKWÄ	Querungen
15:00-15:15	24	31	2			5		11
15:15-15:30	25	35	2			1		18
15:30-15:45	9	49	1			4		18
15:45-16:00	38	41	2			1		15
16:00-16:15	53	89	1			2		33
16:15-16:30	44	64	2	2		2		29
16:30-16:45	37	74	5			3	2	38
16:45-17:00	35	78				1		18
Summe	265	461	15	2		19	2	180

Verkehrszählung Föhrenweg

Dienstag 10. Feber 2015

Zeit von-bis (1/4Std-Intervall)	Fußgänger		Richtung Herrenanger			Richtung Dorfbahnstr.	
	Ri. Herrenanger	Ri. Dorfbahnstr.	Motorrad, Pkw und Pkw-ähnliche (PKWÄ)	Lkw und Lkw- ähnliche LKWÄ		Motorrad, Pkw und Pkw-ähnliche PKWÄ	Lkw und Lkw- ähnliche LKWÄ
15:00-15:15	3		3				
15:15-15:30	3	4					
15:30-15:45		2	1			1	
15:45-16:00						2	
16:00-16:15	9	1	1	3		2	
16:15-16:30	6	6	1			1	
16:30-16:45	11	4	1			1	1
16:45-17:00	5	3	2			2	
Summe	37	20	9	3		9	1

