



Marktgemeinde  
Reutte

**Verordnung  
des Gemeinderates der Marktgemeinde Reutte vom 14.09.2023, mit der eine  
Fahrradstraße im Lärchenweg erlassen wird.**

Der Gemeinderat der Marktgemeindegemeinde Reutte hat in seiner Sitzung vom 14.09.2023, aufgrund § 94d Z. 8b iVm § 67 der Straßenverkehrsordnung 1960 (StVO 1960), BGBl. Nr. 159/1960, zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 90/2023, im Interesse der Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs, insbesondere des Fahrradverkehrs folgende Verordnung erlassen:

**§ 1**

1. Der gesamte Straßenverlauf der Gemeindestraße Lärchenweg, von der Einfahrt der Lindenstraße / B198 bis zur Kreuzung des Kleinfeldweges, wird gemäß dem verkehrstechnischen Gutachten (Anlage 1) des Ingenieurbüros für Verkehrswesen PLANOPTIMO Büro Dr. Köll ZT-GmbH, vom November 2021, zur Fahrradstraße gemäß § 67 StVO 1960 erklärt.
2. Dem Anrainerverkehr der gesamten Knittelstraße wird aufgrund der örtlichen Gegebenheiten die Durchfahrt durch die Fahrradstraße, gemäß § 67 Abs. 2 StVO 1960, gestattet.

**§ 2**

1. Die Kundmachung der Verordnung erfolgt durch das Aufstellen der Verkehrszeichen gemäß § 53 Z. 26 StVO 1960 „Fahrradstraße“ und durch das Aufstellen der Verkehrszeichen gemäß § 53 Z. 29 StVO 1960 „Ende einer Fahrradstraße“ entsprechend der in der Anlage enthaltenen Beschilderungsplan (Anlage 2).

**§ 3**

1. Diese Verordnung tritt mit dem Ablauf der Kundmachungsfrist und mit der Aufstellung der Verkehrszeichen in Kraft.

Reutte, am 15.09.2023

Für den Gemeinderat

Mag. (FH) Mag. Günter Salchner  
Bürgermeister

Angeschlagen am: 15.09.2023  
Abzunehmen am: 02.10.2023



**PLANOPTIMO**

Büro Dr. Köll ZT-GmbH



Marktgemeinde Reutte

## **Gefahrenstelle Knoten Lärchenweg - Knittelstraße**

Verkehrstechnisches Gutachten

November 2021

# Gefahrenstelle Knoten Lärchenweg - Knittelstraße

## Verkehrstechnisches Gutachten

im Auftrag der

Marktgemeinde Reutte

21-387



**PLANOPTIMO**  
Büro Dr. Köll ZT-GmbH



A-6103 Reith bei Seefeld · Lus 88  
Tel. +43 (0) 52 12 52 6 35-0  
Fax +43 (0) 52 12 52 6 35-5  
office@planoptimo.at · www.planoptimo.at

verfasst von

Dipl.-Ing. Dr. Helmut Köll  
Ingenieurkonsulent für Bauwesen

Dipl.-Ing. Markus Pichler, MAS

Reith bei Seefeld, im November 2021

## INHALTSVERZEICHNIS

### Verwendete Abkürzungen

|     |   |    |
|-----|---|----|
| 1   | AUFTRAG UND AUFGABE .....                               | 1  |
| 2   | BEFUND .....  | 2  |
| 2.1 | Systemabgrenzung.....                                   | 2  |
| 2.2 | Erhebung der Anlageverhältnisse.....                    | 2  |
| 2.3 | Unfallanalyse .....                                     | 4  |
| 2.4 | Kfz-Verkehr .....                                       | 5  |
| 3   | MASSNAHMEN .....  | 6  |
| 3.1 | Fahrradstraße Lärchenweg.....                           | 6  |
| 3.2 | Umkehr Einbahnrichtung Lärchenweg .....                 | 7  |
| 3.3 | Änderung Vorrang Knoten Lärchenweg – Knittelstraße..... | 9  |
| 3.4 | Benachrangung Lärchenweg am Knoten Kleinfeldweg .....   | 10 |
| 4   | VERKEHRSTECHNISCHE BEGUTACHTUNG UND EMPFEHLUNG .....    | 11 |
|     | QUELLENVERZEICHNIS .....                                | 15 |



## Verwendete Abkürzungen

|     |   |
|-----|---|
| Kfz | Kraftfahrzeug                             |
| m   | Meter                                     |
| Pkw | Personenkraftwagen (einschl. Lieferwagen) |
| t   | Tonnen                                    |
| UPS | Unfälle mit Personenschaden               |



## 1 AUFTRAG UND AUFGABE

Der Knoten Lärchenweg – Knittelstraße gilt als Gefahrenstelle. AnrainerInnen berichten von gehäuft auftretenden gefährlichen Situationen, Beinaheunfällen und Unfällen an dieser Stelle. Die Sichtverhältnisse am Knoten aus Fahrtrichtung Lärchenweg in Richtung Osten sind sehr eingeschränkt. Da im Knotenbereich der Lärchenweg in Einbahnrichtung abschüssig verläuft, besteht im Winter bei glatter Fahrbahn eine erhöhte Rutschgefahr und FahrzeuglenkerInnen können vor dem hier verordneten „Halt“ ihr Fahrzeug nicht mehr rechtzeitig anhalten. Ein zusätzliches Gefahrenpotenzial besteht darüber hinaus, dass RadfahrerInnen gegen die Einbahn in Richtung Lindenstraße fahren, obwohl diese zurzeit für den Radverkehr nicht geöffnet ist.

Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sollen nunmehr Maßnahmen erarbeitet werden, die zu einer Verbesserung der bestehenden Situation führen können. Diese Maßnahmen werden beschrieben und hinsichtlich ihrer Wirkungen auf die Verkehrssicherheit und Auswirkungen auf das Verkehrsnetz beurteilt. Die Maßnahme oder das Maßnahmenbündel mit dem höchsten Wirkungsgrad wird zur Umsetzung empfohlen.



## 2 BEFUND

### 2.1 Systemabgrenzung

Das Planungsgebiet umfasst den Lärchenweg über die gesamte Länge, zwischen Lindenstraße und Kleinfeldweg. Die Abbildung 2-1 zeigt das Planungsgebiet.

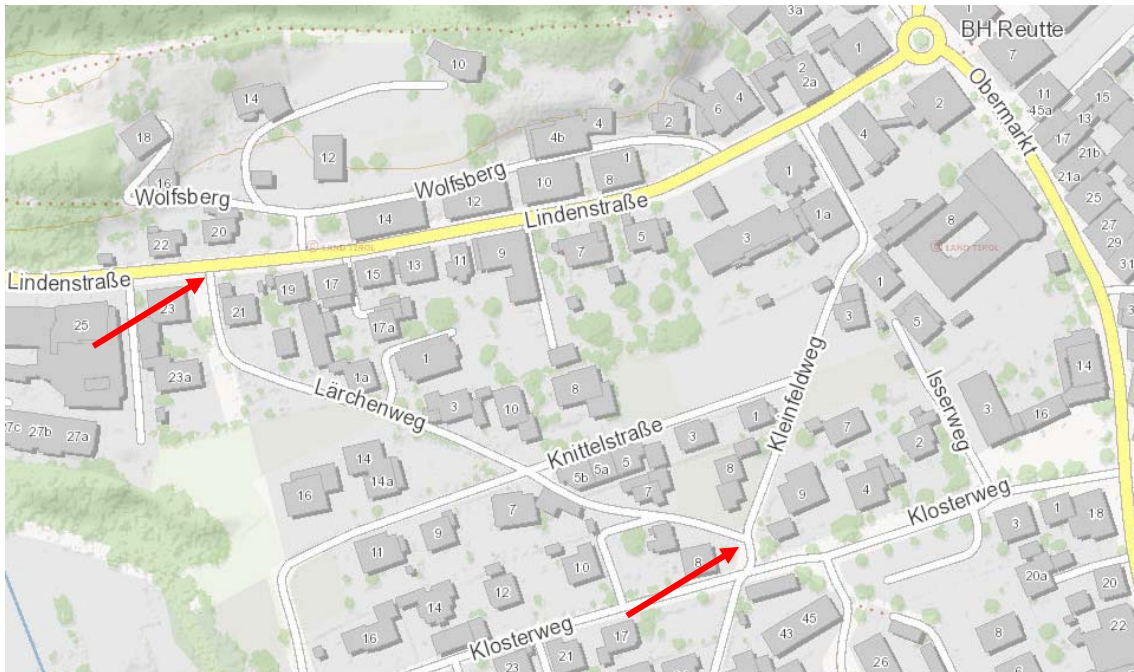


Abbildung 2-1: Planungsgebiet [1]

Die Erhebung der Anlageverhältnisse fand am 20. Oktober 2021 statt. Das Gutachten selbst bezieht sich auf die vorgefundenen Gegebenheiten. Allfällig zukünftige Straßenumbauten können nicht berücksichtigt werden.

### 2.2 Erhebung der Anlageverhältnisse

Im Ortsgebiet von Reutte gilt flächendeckend Tempo 40. Eine Ausnahme dazu bilden die Vorrangstraßen.

Der Lärchenweg verläuft zwischen Lindenstraße und Kleinfeldweg und ist vom Straßentyp den Anliegerstraßen zuzuordnen. Bei Stauerscheinungen in der Lindenstraße oder im Obermarkt wird der Lärchenweg auch als Schleichweg in Richtung südlicher Obermarkt von den Kfz-LenkerInnen genutzt.

Der Lärchenweg wird in Fahrtrichtung Südosten als Einbahnstraße geführt. Auf dem Straßenzug gilt ein Fahrverbot für Fahrzeuge mit über 3,5 t Gesamtgewicht, eine Ausnahme besteht für Anrainerverkehre.

Der Straßenquerschnitt im Lärchenweg ist mit rund 4,0 m gering (siehe Abbildung 2-2 linkes Bild), der sich jedoch auf kurzen Abschnitten bis auf 3,0 m weiter reduziert (siehe Abbildung 2-2 rechtes Bild).



Abbildung 2-2: Straßenquerschnitte Lärchenweg (Fotos: Planoptimo)

Der Lärchenweg ist gegenüber der Knittelstraße mit „Halt“ benachrangt.

Das östlich des Lärchenwegs im Bereich des Knotens Knittelstraße gelegene Grundstück ist gegenüber dem Straßenniveau rund 1,0 m erhöht und wird zur Straße hin durch eine Mauer begrenzt. Entlang der Mauerkrone ist eine Gartenhecke gepflanzt. Die Sichtverhältnisse in die Knittelfeldstraße sind dadurch stark eingeschränkt. Die hier angebrachten Verkehrsspiegel sollen die Sichtverhältnisse verbessern. Die Anfahrtssicht im Lärchenweg in Richtung Osten muss dennoch als schlecht beurteilt werden, in Richtung Westen als ausreichend.

Die beiden Fotos in Abbildung 2-3 zeigen den beschriebenen Knoten, das linke Bild aus Richtung Lärchenweg, das rechte aus Richtung Knittelstraße.





Abbildung 2-3: Knoten Lärchenweg – Knittelstraße (Fotos: Planoptimo)

Aufgrund der überwiegend geradlinigen Führung des Lärchenwegs sind die Haltesichtweiten gut, auch die Grundstückszufahrten sind ausreichend einsehbar.

Für den Fuß- und Radverkehr ist weder im Lärchenweg noch in der Knittelstraße eine eigene Infrastruktur vorhanden; diese werden gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr im Mischverkehr geführt.

### 2.3 Unfallanalyse

Zur Beurteilung der Verkehrssicherheit wurden die Unfälle mit Personenschäden (UPS) im Planungsgebiet für den Zeitraum 2017 bis 2020 ausgewertet. Basis hierfür lieferten die Daten der Verkehrsunfallkarte der Statistik Austria [2].

Im Untersuchungszeitraum 2017 – 2020 ereignete sich ein UPS im Planungsgebiet. Der Unfall fand im Dezember 2017 am Knoten Lärchenweg – Knittelstraße statt. Beteiligt waren dabei nur Pkw. Vom Unfalltyp handelte es sich um „rechtwinkelige Kollision auf Kreuzungen beim Queren (zwei oder mehr Beteiligte)“.

Die Abbildung 2-4 zeigt die Unfallkarte für das Jahr 2017.

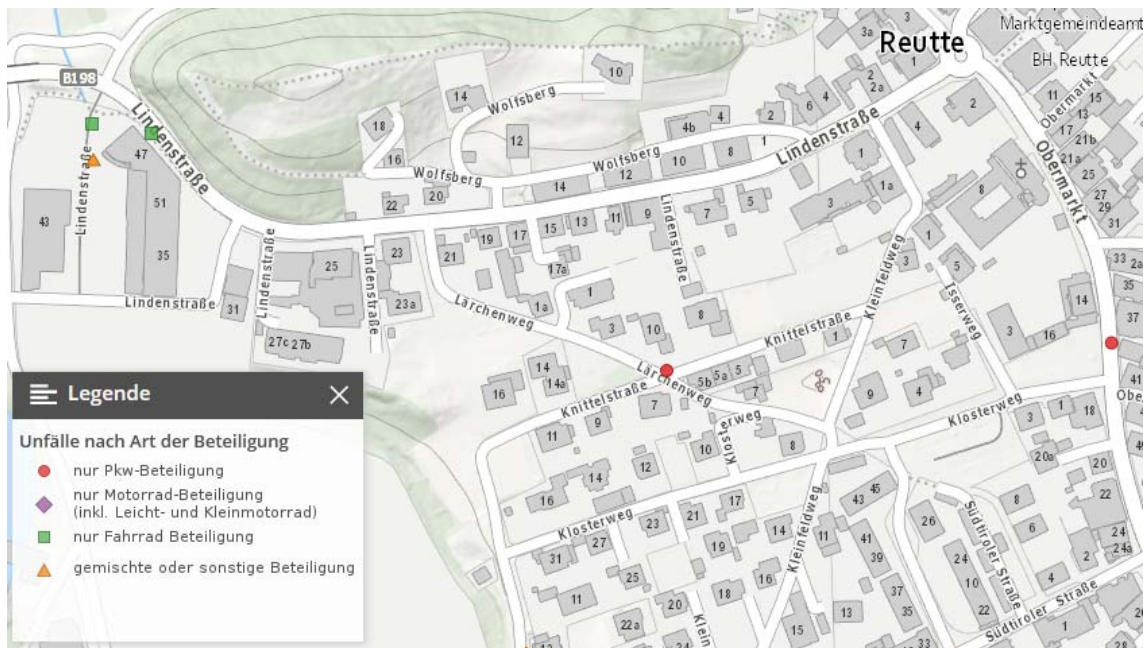


Abbildung 2-4: Lage UPS 2017 [2]

## 2.4 Kfz-Verkehr

Die Beurteilung des Kfz-Verkehrs beruht auf Beobachtungen am Erhebungstag. Aufgrund einer Baustelle am Knoten Lärchenweg – Knittelstraße und der dadurch verursachten Durchfahrtsperre des Lärchenwegs, kann dazu nur eine bedingte Aussage getroffen werden. Daher wurden auch die Aussagen der Vertreter der örtlichen Bauabteilung dazu für den Befund mitaufgenommen.

Der Kfz-Verkehr beschränkt sich im Lärchenweg im überwiegenden Maße auf Anrainerverkehre. Lediglich beim Auftreten von Stauerscheinungen auf der Lindenstraße und/oder im Obermarkt wird der Lärchenweg als Schleichweg zwischen Lindenstraße und Obermarkt verwendet. Schwerverkehr ist aufgrund der Tonnagenbeschränkung auf 3,5 t Gesamtgewicht mit Ausnahme Anrainerverkehr so gut wie nicht vorhanden. Fahrzeuge des Öffentlichen Verkehrs befahren den Lärchenweg nicht.

Insgesamt kann der Kfz-Verkehr im Planungsgebiet als sehr gering bezeichnet werden.

Auf die gefahrenen Geschwindigkeiten im Lärchenweg können aufgrund der Sperre beim Lokalausgang keine Aussagen getroffen werden. Unter Berücksichtigung des geringen Straßenquerschnitts kann jedoch davon ausgegangen werden, dass die erlaubte Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h überwiegend eingehalten wird.



### 3 MASSNAHMEN

Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit im Planungsgebiet, insbesondere am Knoten Lärchenweg – Knittelstraße, werden Maßnahmen vorgeschlagen und hinsichtlich ihrer Wirkungen beurteilt. Die Maßnahmen können entweder einzeln oder auch in Kombination als Maßnahmenbündel umgesetzt werden.

#### 3.1 Fahrradstraße Lärchenweg

Der Lärchenweg wird über die gesamte Länge zwischen Lindenstraße und Kleinfeldweg als Fahrradstraße ausgewiesen. Der Kfz-Verkehr wird wie im Bestand ab der Lindenstraße in südöstlicher Richtung als Einbahn geführt. Dem Radverkehr wird hingegen das Fahren in beide Richtungen ermöglicht - Radfahren gegen die Einbahn. Die grafische Darstellung der Maßnahme und die notwendige Beschilderung zeigt Abbildung 3-1.



Abbildung 3-1: Fahrradstraße Lärchenweg

Fahrradstraßen dienen der deutlichen Sichtbarmachung von RadfahrerInnen im Straßenraum. Fahrradstraßen sind durch eigene Verkehrsschilder und Piktogramme auf der Fahrbahn gekennzeichnet. Das Nebeneinanderfahren der RadfahrerInnen ist erlaubt. In der Fahrradstraße gilt Tempo 30 und ein Durchfahrverbot für Kfz (Quell- und Zielverkehr z.B. für AnrainerInnen, Lieferanten, etc. ist erlaubt). Durch eine Bevorrangung gegenüber einmündenden Straßen und den

niedrigen Kfz-Geschwindigkeiten werden ein gleichmäßiger Verkehrsfluss und hohe Reisege-  
schwindigkeiten im Radverkehr erreicht.

Beurteilung Maßnahme: Die Einrichtung einer Fahrradstraße im Lärchenweg wird als positiv  
beurteilt. Der Radverkehr wird durch diese Maßnahme gefördert. Das Geschwindigkeitsniveau  
wird durch Tempo 30 gesenkt und die Verkehrssicherheit erhöht. Darüber hinaus kann der  
Durchgangsverkehr (Schleichverkehr), in Folge des Durchfahrtsverbots in Fahrradstraßen –  
Kontrollen vorausgesetzt -, vermieden werden. Der Kfz-Verkehr verringert sich somit auf dem  
Straßenzug.

Durch die alleinige Umsetzung einer Fahrradstraße wird sich die Verkehrssicherheit am Knoten  
Lärchenweg – Knittelstraße nur bedingt, aufgrund von Tempo 30 und des Wegfalls des Schleich-  
verkehrs, verbessern. Es sind daher zusätzliche Vorkehrungen zu treffen, die dazu beitragen, die  
Verkehrssicherheit weiter zu heben.

### 3.2 Umkehr Einbahnrichtung Lärchenweg

Im Lärchenweg wird zwischen Lindenstraße und Knittelstraße die Fahrtrichtung der bestehen-  
den Einbahn umgekehrt; d.h. Fahrzeuge können nur noch in Richtung Lindenstraße fahren.  
Davon ausgenommen wird der Radverkehr, der in beide Richtungen fahren darf (Radfahren  
gegen die Einbahn). Im südöstlichen Teil des Lärchenwegs zwischen Knittelstraße und Kleinfeld-  
weg wird die bestehende Fahrtrichtung beibehalten. Auch hier wird ein Radfahren gegen die  
Einbahn ermöglicht. Die Maßnahme ist in Abbildung 3-2 grafisch dargestellt.



Abbildung 3-2: Umkehr Einbahn Lärchenweg

Beurteilung Maßnahme: Im Lärchenweg können bei rutschiger Fahrbahn Fahrzeuge oftmals nicht rechtzeitig vor der Haltelinie am Knoten Lärchenweg – Knittelstraße anhalten, wodurch gefährliche Situationen mit dem querenden Verkehr entstehen. Durch den Wechsel der Fahrtrichtung im Lärchenweg kann dies vermieden werden. Auch die Sichtverhältnisse am Knoten werden durch diese Maßnahme deutlich verbessert, da Fahrten aus Richtung Lindenstraße, mit einer schlechten Einsicht in den Knoten, nicht mehr stattfinden. Ein Einfahren in den Lärchenweg – in beide Richtungen - kann nur noch aus der Knittelstraße erfolgen. Diese Fahrrelationen weisen ausreichende Sichtverhältnisse auf. Weiters kann mit dieser Maßnahme der Schleichverkehr zwischen Lindenstraße und Obermarkt unterbunden werden. Eine Durchfahrt im Lärchenweg ist nicht mehr möglich.

Am Knoten Lärchenweg – Lindenstraße bestehen bei der Ausfahrt aus dem Lärchenweg in Richtung Westen eingeschränkte Sichtverhältnisse. Diese sind durch die beengten Straßenverhältnisse sowie die Bepflanzung am angrenzenden Grundstück gegeben. Die beschriebene Situation veranschaulichen die beiden Fotos in Abbildung 3-3, wobei das rechte Foto die Sichtverhältnisse in Richtung Westen zeigt.



Abbildung 3-3: Eingeschränkte Sichtverhältnisse Knoten Lärchenweg – Lindenstraße (Fotos: Planoptimo)

Durch den Wechsel der Einbahnrichtung würden sich auch Probleme im Winterdienst ergeben. Bei der Fahrt im Lärchenweg von der Knittelstraße in Richtung Lindenstraße bestehen – laut Aussage von Bauhofmitarbeitern - keine ausreichenden Platzverhältnisse zum Ablegen des Schnees. Eine Ausfahrt in die Lindenstraße ist – ebenfalls laut Aussagen von Bauhofmitarbeitern - nur in Richtung Osten möglich. Aufgrund der beengten Platzverhältnisse, kommt der Schneepflug auf dieser Relation aber in den Gegenverkehrsbereich.

### 3.3 Änderung Vorrang Knoten Lärchenweg – Knittelstraße

Am Knoten Lärchenweg – Knittelstraße wird der Vorrang geändert. Die Knittelstraße wird mit „Halt“ nach § 52 lit. c Zif. 24 StVO 1960 gegenüber dem Lärchenweg benachrangt. Das Stoppschild im Lärchenweg wird entfernt. Die Maßnahme zeigt Abbildung 3-4.

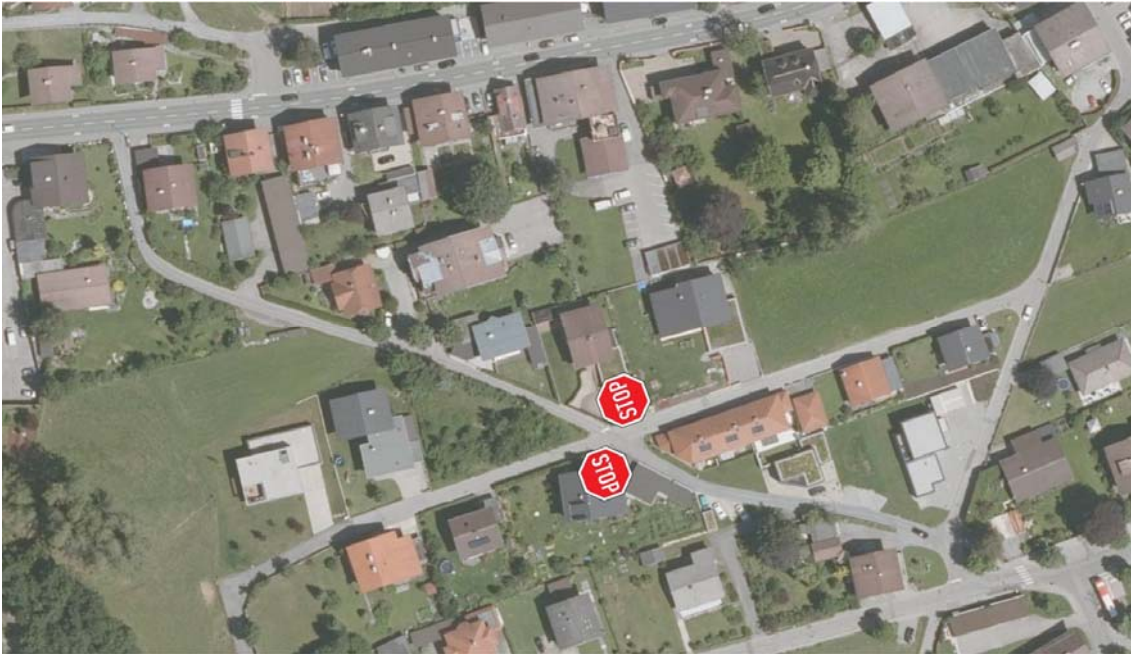


Abbildung 3-4: Änderung Vorrang Knoten Lärchenweg – Knittelstraße

Beurteilung Maßnahme: Durch die Änderung des Vorrangs werden die Sichtbeziehungen am Knoten Lärchenweg – Knittelstraße verbessert, da die Anfahrtssicht auf der Knittelstraße besser ist, als am Lärchenweg. Bei rutschiger Fahrbahn hat das bergab fahrende Fahrzeug im Lärchenweg nunmehr Vorrang, gefährliche Situationen können damit reduziert und die Verkehrssicherheit erhöht werden, da FahrzeuglenkerInnen auf der eben verlaufenden Knittelstraße bei derartigen Fahrbedingungen leichter vor dem Knoten halten können.

Negative Auswirkungen konnten bei dieser Maßnahme keine festgestellt werden. Die Umstellung des Vorrangs muss jedoch im Vorfeld kommuniziert werden und durch eine geeignete Beschilderung in der ersten Phase der Umstellung darauf hingewiesen werden.

### 3.4 Benachrangung Lärchenweg am Knoten Kleinfeldweg

Der Lärchenweg wird am Knoten Lärchenweg – Kleinfeldweg mit „Vorrang geben“ nach § 52 lit. c Zif. 23 StVO 1960 gegenüber der Kleinfeldweg benachrangt. In Abbildung 3-5 ist die beschriebene Maßnahme grafisch dargestellt.



Abbildung 3-5: Vorrang geben Knoten Lärchenweg – Kleinfeldweg

Beurteilung Maßnahme: Die Maßnahme dient der Temporeduktion im Knotenbereich. Vom Lärchenweg kommende Fahrzeuge reduzieren vor der Einfahrt in den Knoten aufgrund des Nachrangs ihre Fahrgeschwindigkeit, wodurch die Verkehrssicherheit erhöht wird.

Negative Auswirkungen konnten bei dieser Maßnahme keine festgestellt werden.

## 4 VERKEHRSTECHNISCHE BEGUTACHTUNG UND EMPFEHLUNG

In einem nicht formalisierten, gutachterlichen Abwägungsprozess ist ein Ergebnis hinsichtlich der Erhöhung der Verkehrssicherheit im Lärchenweg, mit besonderem Augenmerk auf den Knoten Lärchenweg - Knittelstraße, auf Basis der erhobenen und ermittelten Daten abzuleiten.

Aufgrund der vorhandenen Sichtverhältnisse und des abschüssigen Verlaufs des Lärchenwegs gilt der Knoten Lärchenweg - Knittelstraße als Gefahrenstelle. Ein zusätzliches Gefahrenpotenzial besteht darüber hinaus, dass RadfahrerInnen gegen die Einbahn in Richtung Lindenstraße fahren, obwohl diese für den Radverkehr nicht geöffnet ist.

Der Lärchenweg ist in Fahrtrichtung Südosten als Einbahnstraße ausgeführt. So wie im übrigen Straßennetz von Reutte, mit Ausnahme von Vorrangstraßen, gilt Tempo 40. Aufgrund der geringen Straßenquerschnitte zwischen 3,0 m und 4,0 m wird der Fuß- und Radverkehr gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr im Mischverkehr geführt. Entsprechend der RVS 03.02.12 Fußverkehr [3], soll auf Straßenabschnitten, in denen der Fußverkehr im Mischverkehr geführt wird, Tempo 30 verordnet werden.

Die Haltesichtweiten im Lärchenweg sind über die gesamte Länge ausreichend, ebenso sind die Grundstücksausfahrten ausreichend einsehbar. Am Knoten mit der Knittelstraße ist der Lärchenweg durch „Halt“ benachrangt. Die Anfahrtssichtweite ist trotz der hier aufgestellten Verkehrsspiegel in Richtung Osten schlecht. Bei einer verordneten Geschwindigkeit von 40 km/h muss laut RVS 03.05.12 Knoten [4] die Schenkellänge für die Anfahrtssicht mindestens 50 m betragen. Wie in Abbildung 4-1 dargestellt, beträgt diese rund 15 m in Richtung Osten. In Richtung Westen ist die Anfahrtssicht mit mehr als 50 m ausreichend.







Abbildung 4-1: Anfahrtssichtweiten Knoten Lärchenweg - Knittelstraße [1]

Im Zeitraum 2017 bis 2020 ereignete sich ein UPS am Knoten Lärchenweg - Knittelstraße. Entsprechend den Aussagen von AnrainernInnen ereignen sich am Knoten Lärchenweg - Knittelstraße aber immer wieder Unfälle mit Blechschäden sowie Beinaheunfälle, die in der Unfallstatistik jedoch nicht angeführt werden.

Die Kfz-Verkehrsstärken im Lärchenweg sind gering und beschränken sich auf den Anrainerverkehr. Bei Stauerscheinungen auf der Lindenstraße bzw. im Obermarkt kommt es zu Schleichverkehren im Lärchenweg.

Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit wird ein Maßnahmenbündel aus folgenden Einzelmaßnahmen vorgeschlagen:

- Verordnung einer **Fahrradstraße** im Lärchenweg mit **Radfahren gegen die Einbahn**,
- **Änderung Vorrang** Knoten Lärchenweg - Knittelstraße und
- **Benachrangung** Lärchenweg am Knoten Kleinfeldweg.

Eine Fahrradstraße trägt zur Förderung des Radverkehrs, durch Sichtbarmachung des Radverkehrs, bei. Die in Fahrradstraßen verordnete Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h führt zur Erhöhung der Verkehrssicherheit im Radverkehr aber auch im Fußverkehr, der im Lärchenweg - so wie der Radverkehr - im Mischverkehr geführt wird. Durch die geringere Geschwindigkeit wird auch die Situation am Knoten Lärchenweg - Knittelstraße verbessert, da sich entsprechend RVS 03.05.12 Knoten [4] die notwendige Anfahrtssichtweite von 50 m bei einer verordneten Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h, auf 30 m bei Tempo 30 reduziert. Durch die Öffnung der

Einbahn für RadfahrerInnen können diese zukünftig legal gegen die vorgeschriebene Fahrtrichtung fahren. Auch dies trägt im Vergleich zum Bestand zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bei, im Wissen der Kfz-LenkerInnen, dass ihnen RadfahrerInnen entgegen kommen können. Neben den obligatorischen Piktogrammen am Beginn von Fahrradstraßen wird vorgeschlagen, in regelmäßigen Abständen Sharrows gegen die Fahrtrichtung des Kfz-Verkehrs im Lärchenweg aufzubringen. Dies soll zur zusätzlichen Sichtbarmachung von Radfahren gegen die Einbahn und zur weiteren Erhöhung der Verkehrssicherheit im Radverkehr beitragen.

Am Knoten Lärchenweg - Knittelstraße soll der Vorrang geändert werden. Die Knittelstraße erhält durch das Verkehrszeichen „Halt“ Nachrang gegenüber dem Lärchenweg. Das im Bestand befindliche „Halt“ im Lärchenweg wird entfernt. Durch eine Änderung des Vorrangs können die Sichtverhältnisse am Knoten verbessert werden, da die Anfahrtssicht von der Knittelstraße besser ist, als vom Lärchenweg. Die Umstellung des Vorrangs muss im Vorfeld kommuniziert werden und durch eine geeignete Beschilderung in der ersten Phase der Umstellung darauf hingewiesen werden. Darüber hinaus können Fahrzeuge bei rutschigen Fahrbahnbedingungen auf der eben verlaufenden Knittelstraße leichter vor dem Knoten gestoppt werden, als auf dem hier bergabführenden Lärchenweg. Der Radverkehr auf der Fahrradstraße im Lärchenweg erhält dadurch Vorrang gegenüber dem Querverkehr und damit eine durchgängige Befahrbarkeit ohne Anhalten, das zu einer Qualitätserhöhung der Fahrradstraße beiträgt.

Die Benachrangung des Lärchenwegs mit „Vorrang geben“ gegenüber dem Kleinfeldweg soll das Geschwindigkeitsniveau bei der Einfahrt in den Kleinfeldweg senken und damit die Verkehrssicherheit erhöhen. Dies ist insbesondere im Zusammenhang mit dem Ende der Fahrradstraße zu sehen.

Die vorgeschlagenen Maßnahmen sind in der Abbildung 4-2 grafisch dargestellt.





Abbildung 4-2: Vorgeschlagene Maßnahmen Lärchenweg [1]



## QUELLENVERZEICHNIS

- [ 1 ] AMT DER TIROLER LANDESREGIERUNG: tirisMaps, Abfrage November 2021
- [ 2 ] STATISTIK AUSTRIA VERKEHRSUNFALLKARTE:  
<https://www.statistik.at/verkehrsunfallkarte/>, Abfrage November 2021
- [ 3 ] ÖSTERREICHISCHE FORSCHUNGSGESELLSCHAFT STRASSE – SCHIENE - VERKEHR: RVS  
03.02.12 Fußgängerverkehr, Wien 2015
- [ 4 ] ÖSTERREICHISCHE FORSCHUNGSGESELLSCHAFT STRASSE SCHIENE VERKEHR FSV:  
„Richtlinien und Vorschriften für den Straßenbau RVS 03.05.12 Knoten – Plangleiche  
Knoten – Kreuzungen, T-Kreuzungen“, Wien 2007



# Anlage 2 zur Verordnung Fahrradstraße Lärchenweg / Beschilderungsplan

