

Ortskernentwicklung Sölden

Projektverlauf 2007-2010



**Bericht der Projektgruppe
unter dem Vorsitz von Bgm. Mag. Ernst Schöpf**

Inhaltsverzeichnis

1	VORARBEITEN, AUFTRAG, ZIELE UND PROJEKTORGANISATION	4
1.1	IMAD-Umfrage unter Einheimischen und Gästen	4
1.2	Projektauftrag	5
1.3	Projektziele	5
1.4	Projektorganisation und Einbindung der Landesbaudirektion	5
2	VERKEHRSPLANUNG	6
2.1	Verkehrsplanungsunternehmen	6
2.2	Evaluierung früherer Umfahrungsvarianten	6
2.3	Studium von Umsetzungsbeispielen	6
2.4	Verkehrszählungen und Modellrechnungen	7
2.5	Variantenstudien	8
3	ROHPLANUNG DER VERKEHRSANLAGEN	10
3.1	Geologische Voruntersuchungen	10
3.2	Belüftungsstudie	10
3.3	Tunnelvorstudie und Kostenvergleich der Varianten	10
3.4	Endgültige Festlegung der Vorschlagstrasse	10
3.5	Planung der Portalanbindungen	10
3.6	Bauphasen und Aushubdeponie	12
4	BEGLEITENDE GUTACHTEN	12
4.1	Hochwassersituation	12
4.2	Quellbeweissicherungen	13
4.3	Meteorologische Untersuchungen	13
4.4	Lärmausbreitung	13

5	INNERÖRTLICHE VERKEHRSORGANISATION	13
5.1	Verkehrsberuhigte Zonen	13
5.2	Fließender Verkehr	14
5.3	Ruhender Verkehr	14
6	GESTALTUNG DER VERKEHRSBERUHIGTEN ZONEN	15
6.1	Rahmenbedingungen	15
6.2	Auswahl des Planungsbüros	15
6.3	Portalbereich Nord	16
6.4	Portalbereich Mitte (Postplatz)	17
6.5	Neugestaltung der Straßenzüge	17
7	KOSTEN-NUTZEN-BETRACHTUNG	18
7.1	Kostenschätzung Tunnel und Kreisverkehrsanlagen	18
7.2	Kostenschätzung Innerörtliche Gestaltung	18
7.3	Bisherige Planungs- und Entwicklungskosten	19
7.4	Finanzierung	20
7.5	Ökonomisches Wirkungsszenario	20
8	ÖFFENTLICHKEITSARBEIT	21
8.1	Gemeinderat	21
8.2	Informationsarbeit	22
8.3	Häufige Fragen und Bedenken	22
9	NÄCHSTE SCHRITTE	22
10	ANHANG 1: INNERÖRTLICHE VERKEHRSORGANISATION	24
11	ANHANG 2: FRAGEN UND ANTWORTEN	32

1 Vorarbeiten, Auftrag, Ziele und Projektorganisation

1.1 IMAD-Umfrage unter Einheimischen und Gästen

Im März 2007 wurde vom IMAD-Institut unter Gästen und Einheimischen eine Befragung durchgeführt, um sicherzugehen, dass die beiden Zielgruppen in der gegenständlichen Frage einen ähnlichen Handlungsbedarf sehen wie die Gemeindeführung. Die beiden wichtigsten Ergebnisse der Umfrage lauteten wie folgt:

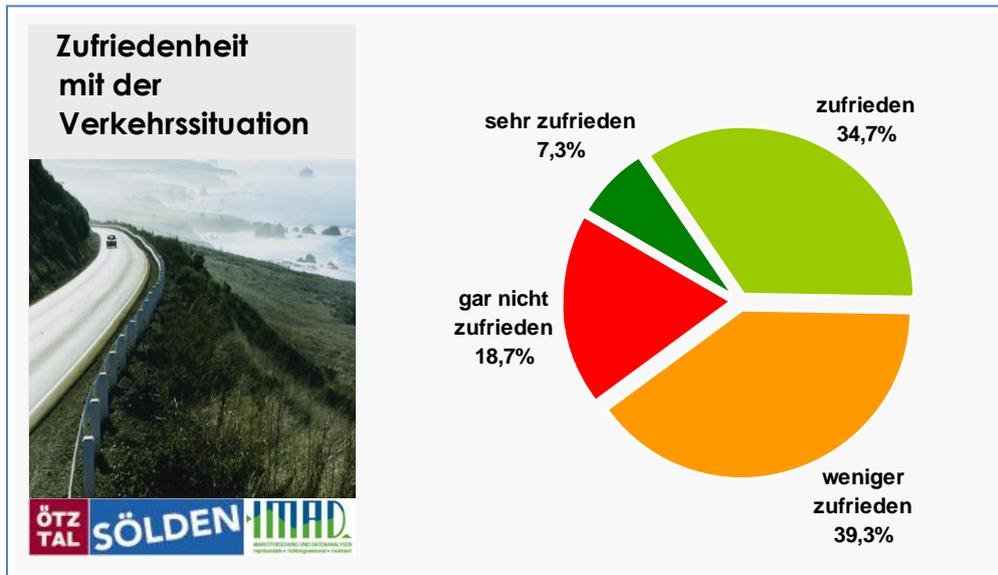


Abbildung 1: Ergebnis aus der Bevölkerungsumfrage (Wintersaison) Grafik: IMAD-Institut, 6020 Innsbruck

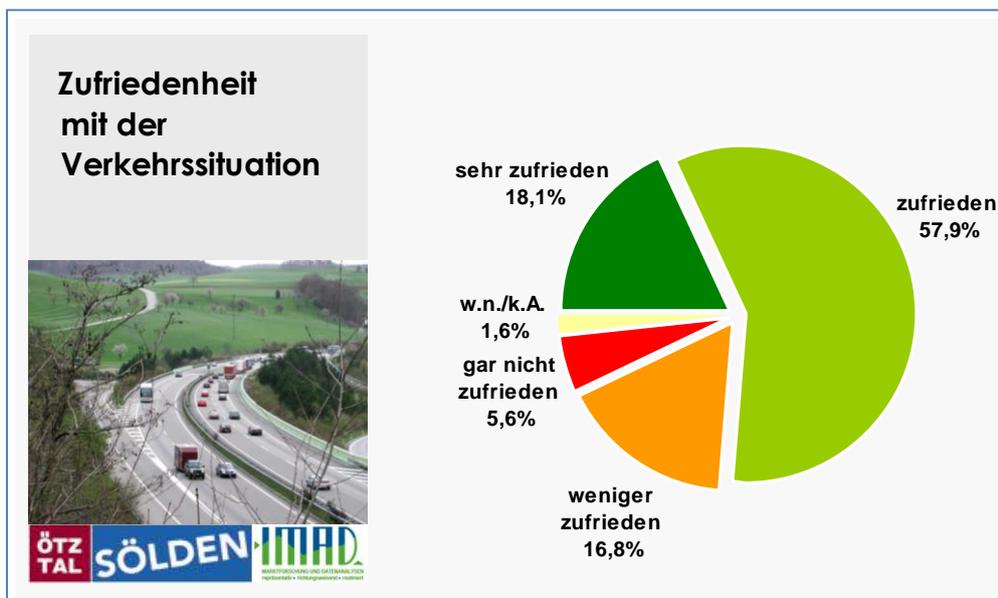


Abbildung 2: Ergebnis aus der Umfrage unter den Feriengästen (Wintersaison); Grafik: IMAD-Institut, 6020 Innsbruck

Auffallend war, dass die Unzufriedenheit unter den Einheimischen deutlich größer war als unter den Gästen. Dies lässt sich damit begründen, dass die meisten Gäste aus großen Ballungsgebieten stammen und hohe Verkehrsbelastungen gewohnt sind. Außerdem halten sich die Gäste während des Tages großteils im Skigebiet auf, weshalb die Verkehrssituation im Ort nicht im Vordergrund steht.

1.2 Projektauftrag

In seiner Sitzung vom 3. Mai 2007 erteilte der Gemeinderat von Sölden dem Bürgermeister den einstimmigen Auftrag, ein Projekt zur Untersuchung der Entwicklungsmöglichkeiten für ein verkehrsberuhigtes Ortszentrum mit hoher Aufenthaltsqualität in Gang zu setzen und als ersten Schritt eine Variantenstudie zu erstellen.

1.3 Projektziele

Die strategischen Ziele des Projekts lauten wie folgt:

Ausarbeitung eines innovativen und ganzheitlichen Konzepts zur Entwicklung eines attraktiven Ortszentrums von Sölden durch

- die wesentliche Reduktion und Beruhigung des motorisierten Verkehrs
- eine deutliche Erweiterung der Fußgängerbereiche
- eine spürbare Verbesserung des Orts- und Straßenbildes
- die Schaffung von verkehrsberuhigtem neuem Ortsraum mit „Flaniermeile“ als Rahmenbedingung für einen ausgewogenen Mix an Gastronomie- Shopping- und Unterhaltungsangebot
- die Bereitstellung eines attraktiven Parkplatzangebotes für Besucher

Weiters sollen die Voraussetzungen geschaffen werden, dass die Orte und Ortsteile südlich des Zentrums möglichst staufrei erreicht und verlassen werden können.

1.4 Projektorganisation und Einbindung der Landesbaudirektion

Ein schlankes Projektteam hat den Auftrag, das Projekt unter dem Vorsitz des Bürgermeisters E. Schöpf voranzutreiben und nach Bedarf geeignete Experten beizuziehen. Jochl Grießer hat dabei die Aufgabe, den Entwicklungsprozess zu koordinieren und zu administrieren.

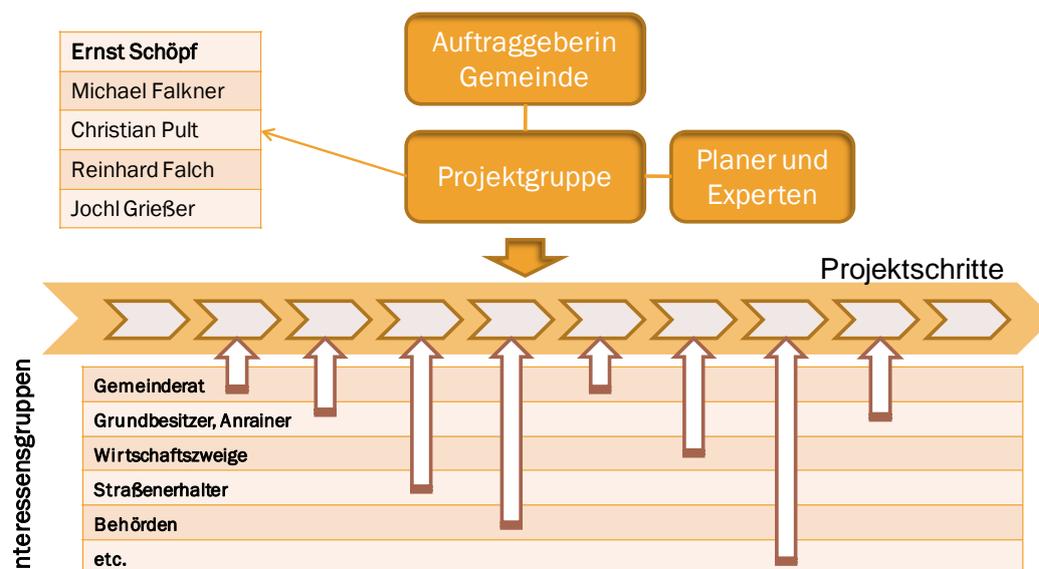


Abbildung 3: Aufbau- und Ablauforganisation

Sämtliche Planungsschritte hinsichtlich der Umfahrung sind im Einvernehmen mit der Landesbaudirektion als Erhalterin der Landesstraße B186 zu setzen. Kontaktpersonen sind

- HR DI Robert Müller und DI Robert Zach (Abteilung Straßenbau)
- DI Siegmund Fraccaro (Abteilung Brücken- und Tunnelbau)
- HR DI Günther Heppke (Baubezirksamt Imst)

2 Verkehrsplanung

2.1 Verkehrsplanungsunternehmen

Im Wege einer Ausschreibung und eines nachfolgenden Hearings wurde das Verkehrsplanungsunternehmen Dr. Helmut Köll aus Reith bei Seefeld (<http://www.koell.at>) engagiert, um eine fachlich fundierte Verkehrsplanung sicherzustellen.

2.2 Evaluierung früherer Umfahrungsvarianten

In den Neunzigerjahren des vorigen Jahrhunderts wurden folgende Umfahrungsvarianten untersucht, die jedoch in weiterer Folge nicht zur Umsetzung gekommen sind:

- Plattegg-Katzenlöcher
- Ecosign-Variante (Ostumfahrung Windau)
- Variante Baubezirksamt Imst
- Variante „Input“

Zu Beginn der Planungsarbeiten im Jahr 2007 sind diese Varianten vom Verkehrsplaner und der Projektgruppe nochmals evaluiert worden. Das Ergebnis war, dass diese Trassen aus heutiger Sicht vor allem im Hinblick auf den innerörtlichen Verkehr und die Investitionskosten die nunmehrigen Zielsetzungen nicht erfüllen können und daher nicht mehr weiterverfolgt wurden.

2.3 Studium von Umsetzungsbeispielen

Nach der Konstituierung der Projektgruppe erfolgten im Sommer 2007 Exkursionen nach Mayrhofen, Saalbach-Hinterglemm und St. Anton a. A., wo ähnliche Projekte bereits umgesetzt worden sind. In allen drei Gemeinden wurde sowohl seitens der Gemeinde- und TVB-Vertreter als auch von der ansässigen Unternehmerschaft bestätigt, dass sich die Verkehrsberuhigungsmaßnahmen im Zusammenhang mit der Neugestaltung des Ortsraumes sehr positiv ausgewirkt haben.

In Saalbach wurde der Umfahrungstunnel mit einer Mittelausfahrt versehen, mit der man sehr gute Erfahrungen gemacht hat, da das Ortszentrum damit nicht nur von den beiden Enden der Fußgängerzone aus erreichbar ist.



Abbildung 4: Fußgängerzone in Saalbach

2.4 Verkehrszählungen und Modellrechnungen

Um eine verlässliche Basis für die weiteren Planungen vorzufinden, wurden im Jahr 2008 insgesamt vier großangelegte Verkehrszählungen mit jeweils 11 über den Ort verteilten Zählstellen durchgeführt. Dabei wurde auf das System der „Kennzeichenverfolgung“ zurückgegriffen, sodass die Verkehrsbewegungen über mehrere Zählstellen hinweg nachverfolgt und dokumentiert werden konnten.

Die Zählungen fanden an ausgewählten Tagen statt, welche die Verkehrsfrequenzen zu unterschiedlichen Saisonzeiten wiedergeben:

- 9. Februar 2008 (Samstag vor dem Faschingswochenende)
- 19. März 2008 (Mittwoch in der Karwoche)
- 16. April 2008 (Mittwoch in der Winter-Nachsaison)
- 28. Juli 2008 (Montag in der Sommer-Hauptsaison)

Die Zählungen erfolgten jeweils über einen Zeitraum von 4 Stunden. Auf Basis der dabei erfassten Daten wurden die Tagesfrequenzen (24 Stunden) im Wege von Hochrechnungen ermittelt. Als Spitzenwerte im Ortszentrum wurden rund 13.000 Fahrzeugbewegungen pro Tag ermittelt, wobei der Anteil von Schwerfahrzeugen (LKW, Busse) etwa 4% beträgt.

Wie wichtig die gut fundierten Zählungen als Basis für die Verkehrsstromanalysen und die daraus folgenden Erfahrungen waren, zeigt der Anteil des innerörtlichen Verkehrs, der in der subjektiven Wahrnehmung ursprünglich weit unterschätzt worden war. Wie aus der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen ist, betrug der Anteil des Durchgangsverkehrs im Zentrum beispielsweise am Samstag des Faschingswochenendes lediglich 45%, während 55% (!) dem innerörtlichen, also „hausgemachten“ Verkehr zuzurechnen sind. Diese Erkenntnis führte schlussendlich zum Ergebnis, dass eine großräumige Umfahrung des Ortskernes nicht in ausreichendem Maß zu einer Verkehrsberuhigung beitragen würde und daraus folgend eine direkte Anbindung des Zentrums von der Umfahungsstrecke vorzusehen war. Die folgende Tabelle zeigt die wichtigsten Ergebnisse der Verkehrszählungen.

Eckdaten Erhebung vom	09.02.2008		19.03.2008		16.04.2008		28.07.2008	
erfasste Kennzeichen	17.341	4 Stunden	15.413	4 Stunden	8.622	4 Stunden	11.656	4 Stunden
Anzahl Wege	6.725	4 Stunden	6.015	4 Stunden	3.410	4 Stunden	4.544	4 Stunden
hochgerechnete Wege	23.247	24 Stunden	20.231	24 Stunden	12.393	24 Stunden	14.029	24 Stunden
Anteil Lkw-ähnliche	4%		4%		6%		4%	
Tagesverkehr Zst 8123	13.572	Kfz/24h	7.811	Kfz/24h	4.776	Kfz/24h	6.716	Kfz/24h
max Tagesverkehr 2007	13.286	Kfz/24h	13.286	Kfz/24h	13.286	Kfz/24h	13.286	Kfz/24h
Querschnitt B186 Nord	12.776	Kfz/24h	9.079	Kfz/24h	5.473	Kfz/24h	7.022	Kfz/24h
Querschnitt B186 Zentrum	12.905	Kfz/24h	11.386	Kfz/24h	7.310	Kfz/24h	8.451	Kfz/24h
Querschnitt B186 Süd	11.171	Kfz/24h	10.042	Kfz/24h	6.054	Kfz/24h	7.350	Kfz/24h
Durchgangsverkehr	5.805	Kfz/24h	4.260	Kfz/24h	2.548	Kfz/24h	3.731	Kfz/24h
Anteil Querschnitt Zentrum	45%		37%		35%		44%	
Querschnitt Wohlfahrtsstraße	1.283	Kfz/24h	1.462	Kfz/24h	906	Kfz/24h	976	Kfz/24h
Querschnitt Widnaustraße	490	Kfz/24h	451	Kfz/24h	438	Kfz/24h	341	Kfz/24h
Querschnitt Lärchenstraße	1.920	Kfz/24h	2.305	Kfz/24h	1.194	Kfz/24h	1.070	Kfz/24h
Querschnitt Freizeitarena	2.106	Kfz/24h	2.348	Kfz/24h	1.785	Kfz/24h	2.056	Kfz/24h
Querschnitt Brücke Waldelestr.	1.009	Kfz/24h	692	Kfz/24h	314	Kfz/24h	369	Kfz/24h
Querschnitt Gemeindestraße	869	Kfz/24h	508	Kfz/24h	504	Kfz/24h	384	Kfz/24h
Querschnitt Rechenaustraße	720	Kfz/24h	516	Kfz/24h	334	Kfz/24h	397	Kfz/24h

Abbildung 5: Die wichtigsten Eckdaten der 4 Verkehrszählungen (Quelle: Ingenieurbüro Köll, 6103 Reith bei Seefeld)

2.5 Variantenstudien

Zunächst wurden im Jahr 2008 insgesamt sieben grundsätzlich denkbare Varianten von Verkehrsführungen ermittelt, die auf Entlastungseffekte schließen ließen. Auf der Basis der erwähnten Verkehrszählungsdaten wurden für alle diese Varianten Modellrechnungen durchgeführt, um die Entlastungseffekte entlang der Hauptstraße einerseits und die innerörtlichen Verkehrsverlagerungseffekte andererseits beurteilen zu können. Dabei wurden neben reinen Tunnellösungen auch gemischte Varianten mit Tunnel- bzw. Unterflurtrassen untersucht.

Wie bereits in Punkt 2.4 erwähnt, stellte sich aufgrund der Analysen eindeutig heraus, dass der innerörtliche Verkehr, welcher deutlich mehr als 50% der Frequenz im Ortskern ausmacht, nur unter folgenden Voraussetzungen auf die Umfahrungsspange(n) umgeleitet werden kann:

- Direkte Anbindung des Ortszentrums an die Umfahrungsspange(n)
- Beschränkte Länge der Umfahrungsspange(n)
- Sperre der Ortsdurchfahrten (mit Ausnahmeregelungen)
- Bequem erreichbare Parkmöglichkeiten im Ortszentrum

Aus vielen Gesprächen mit Anrainern ging der Wunsch hervor, die Zulaufstrecken zur Umfahrung kurz zu halten und die Portale möglichst weit im Norden bzw. Süden zu vorzusehen. Eine derartige Lösung hätte aber aus oben erwähnten Gründen nicht funktioniert. Zudem würden die Bau- und

Betriebskosten, die wegen der Sicherheitsauflagen mit zunehmender Länge extrem ansteigen, bei einer Variante mit weiträumiger Umfahrung weit außerhalb der Finanzierbarkeit liegen.

Nach einer sorgfältigen Bewertung und Gegenüberstellung der sieben Varianten wurden in einem ersten Schritt folgende zwei Möglichkeiten in die engere Wahl gezogen:

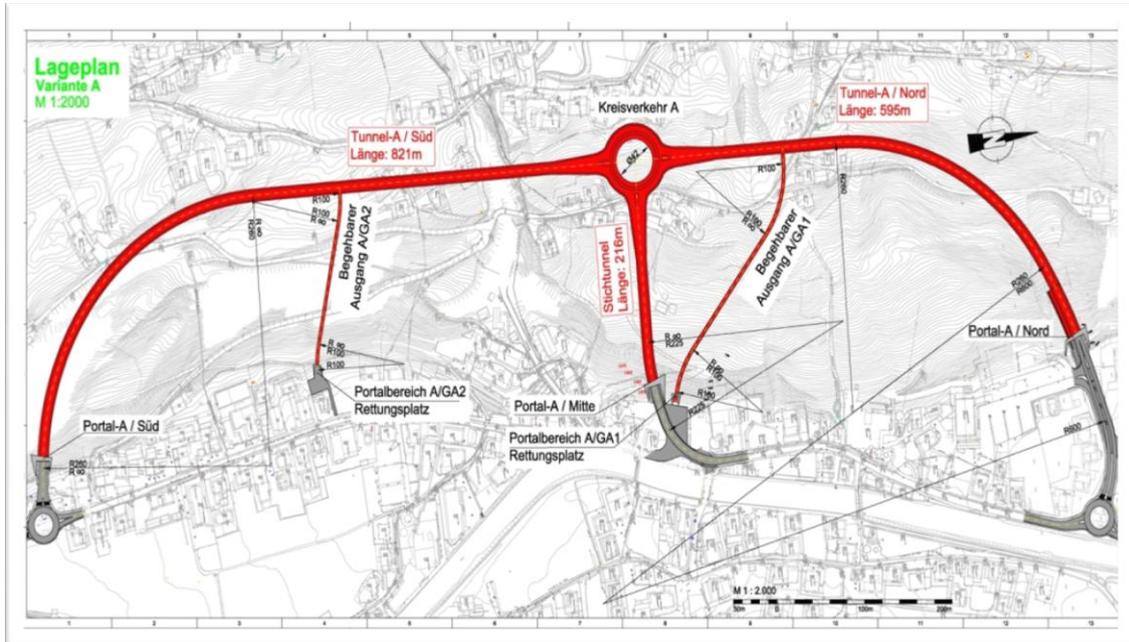


Abbildung 6: 1-Tunnel-Variante mit Mittelausfahrt zum Postplatz (Grafik: Bernard Ingenieure, 6600 Hall in Tirol)

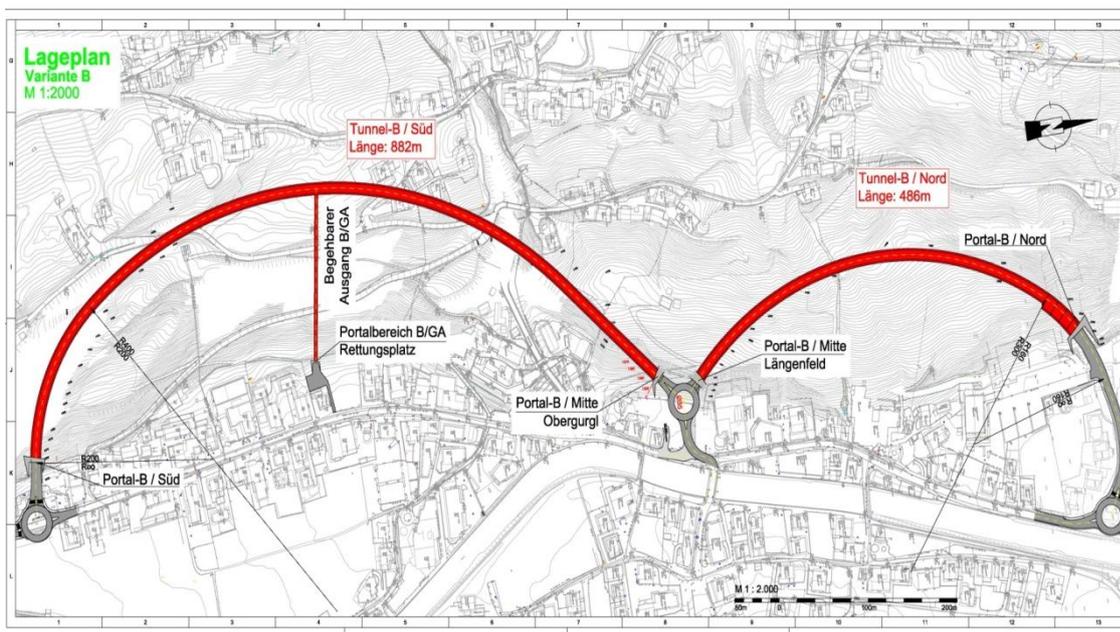


Abbildung 7: 2-Tunnel-Variante mit Doppelportal am Postplatz (Grafik: Bernard Ingenieure, 6600 Hall in Tirol)

3 Rohplanung der Verkehrsanlagen

3.1 Geologische Voruntersuchungen

Um nähere Aussagen über die tunnelbaulichen Voraussetzungen treffen zu können, wurde das Büro p+w geo-zt GmbH (Dr. Gerhard Poscher) aus Hall i. T. im Jahr 2008 beauftragt, die Bodenverhältnisse der Tunnelbereiche für beide Varianten zu untersuchen. Das Ergebnis war, dass die hohen Lockersteinanteile in den Portalbereichen zwar Erschwernisse mit sich bringen, jedoch technisch beherrschbar sind.

3.2 Belüftungsstudie

Eine weitere Voraussetzung für die weiterführende Planung war die Erstellung einer Belüftungsstudie für beide Tunnelvarianten. Mit der Erstellung dieser Studie wurde 2008 ein Ziviltechnikerbüro beauftragt. Ein Ergebnis dieser Studie war, dass die Abluft am Doppelportal Mitte mittels einer Kaminlösung über die Dächer des umliegenden Bestandes geführt werden soll.

3.3 Tunnelvorstudie und Kostenvergleich der Varianten

Um eine seriöse Aussage über die zu erwartenden Tunnel-Baukosten treffen zu können, war es notwendig, eine Vorstudie über die technische Ausführung der Tunnelanlagen, jeweils für beide noch offenen Varianten, erstellen zu lassen. Der Auftrag für diese Studie wurde 2009 an das Büro Bernard Ingenieure aus Hall i. T. erteilt (<http://www.bernard-ing.com>).

Der Regelquerschnitt wurde für zwei Fahrstreifen mit einer Breite von je 4 m und je einem fahrbahnebenen Seitenstreifen von 0,25 m gewählt. Weiters ist beidseitig je ein erhöhter Seitenstreifen von 1 m Breite vorgesehen.

Der Südtunnel erfordert aus damaliger Sicht zwei Notausgänge, der Nordtunnel einen. Zwischenzeitlich konnte durch weitere Trassenoptimierungen und die damit verbundenen Kürzungen der Tunnelängen erreicht werden, dass im Südtunnel mit einem Notausgang das Auslangen gefunden werden kann und der Nordtunnel ohne Notausgang errichtet werden kann.

Der Vergleich der Baukosten für beide Varianten hat ergeben, dass die 2-Tunnel-Variante um ca. 5,5 Mio. € günstiger kommt als die 1-Tunnel-Variante. Bei der 1-Tunnel-Variante sind der aufwändige Kreisverkehr im Bergesinneren (Kavernenbauweise) und die hohen Sicherheitsauflagen die wesentlichen Kostentreiber. Nähere Details zu den Kosten finden sich in Kapitel 7.

3.4 Endgültige Festlegung der Vorschlagstrasse

Nachdem sich bei weitgehend neutraler Verkehrswirkung gemäß oben genanntem Kostenvergleich eindeutige Vorteile für die 2-Tunnel-Variante ergeben, wurde die 1-Tunnel-Variante im Einvernehmen mit der Landesbaudirektion ausgeschieden.

3.5 Planung der Portalanbindungen

Um die drei Tunnelportale (Süd, Nord und Doppelportal Mitte) bestmöglich an die Landesstraße B186 sowie an den umliegenden Gebäudebestand anzubinden, waren auf Basis der bereits vorliegenden Verkehrsstromanalysen umfangreiche und teils sehr komplexe Planungen notwendig, welche

das Ingenieurbüro Köll 2009 unter Einbindung der Landesbaudirektion, der Projektgruppe und den betroffenen Grundbesitzern bzw. Anrainern vornahm.

Der aktuelle Stand dieser Planungen, die aber mit den Grundbesitzern noch nicht endgültig fixiert sind, ist aus den nachfolgenden Planskizzen ersichtlich:



Abbildung 8: Kreisverkehr Portalbereich Nord (Planausschnitt: Ingenieurbüro Köll, 6103 Reith b. S.)

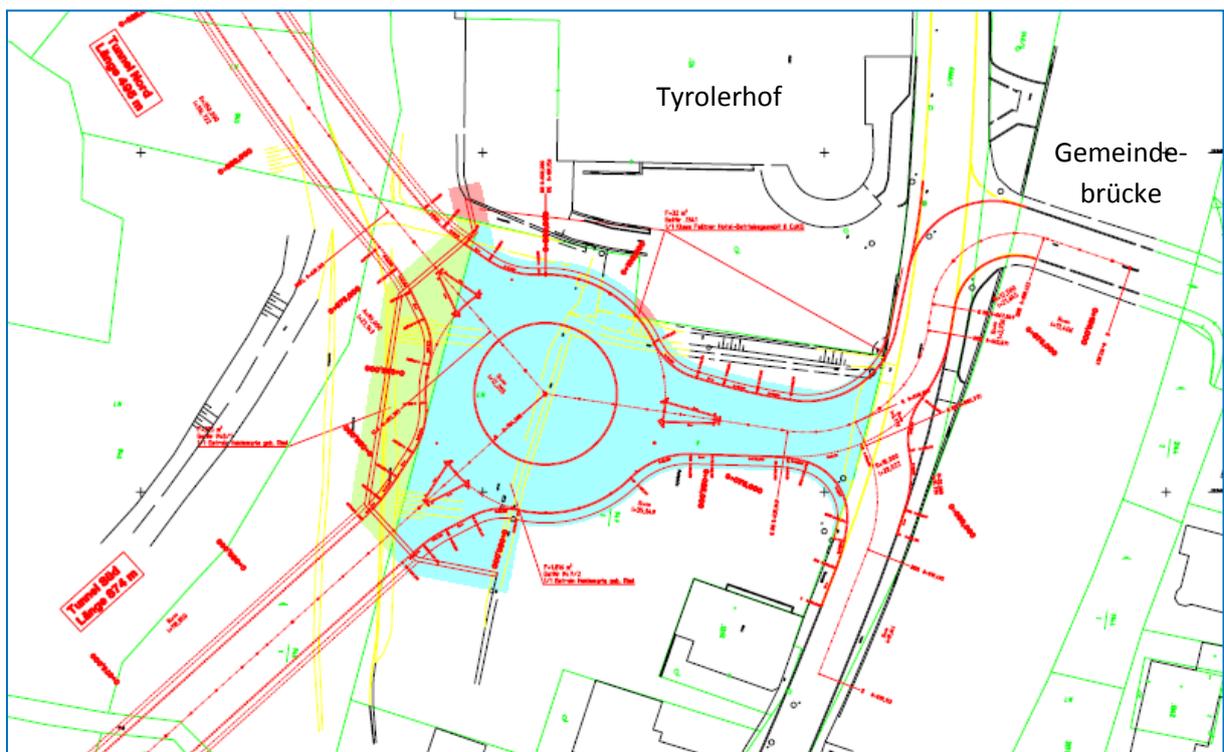


Abbildung 9: Kreisverkehr Portalbereich Mitte (Planausschnitt: Ingenieurbüro Köll, 6103 Reith b. S.)

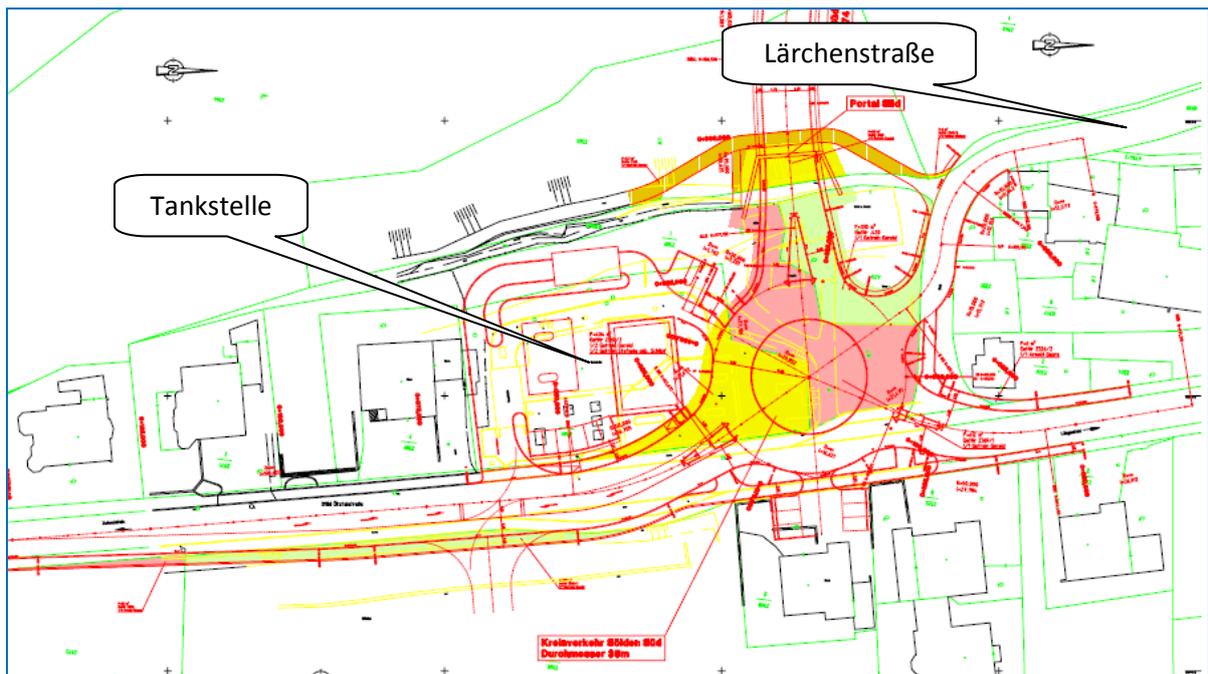


Abbildung 10: Kreisverkehr Portalbereich Süd (Planausschnitt: Ingenieurbüro Köll, 6103 Reith b. S.)

3.6 Bauphasen und Aushubdeponie

Nach den Berechnungen des Büros Bernard-Ingenieure ist bei der 2-Tunnel-Lösung mit einem Ausbruchvolumen von etwa 193.000 m³ zu rechnen. Nach ersten Erhebungen würde sich voraussichtlich im Süden von Sölden ein geeigneter Deponiestandort ergeben.

Der Vortrieb der beiden Tunnel (2-Tunnelvariante) würde nach der vorliegenden Tunnelstudie je ca. 8 Monate in Anspruch nehmen. Im Idealfall könnte der Südtunnel von Süden nach Norden vorgetrieben und das Ausbruchmaterial durch den Stollen nach Süden abtransportiert werden. Parallel dazu könnte der Nordtunnel von Norden her vorgetrieben werden. Voraussetzung dazu wäre allerdings, dass im Norden eine geeignete Deponiemöglichkeit gefunden wird. Ansonsten sollte der Nordtunnel erst nach Rohbaufertigstellung des Südtunnels in Angriff genommen werden, damit das Ausbruchmaterial nicht durch das Zentrum transportiert werden muss.

Unter der Voraussetzung, dass die Vortriebsarbeiten zwischen Ostern und Weihnachten erfolgen, könnte der Rohbau in einem Jahr (gleichzeitiger Vortrieb der Tunnelröhren) oder innerhalb von zwei Jahren (zeitlich gestaffelter Vortrieb der Tunnelröhren) erfolgen.

4 **Begleitende Gutachten**

4.1 Hochwassersituation

Um eine allfällige Gefährdung der Tunnelstrecken bei Hochwassersituationen nach menschlichem Ermessen ausschließen zu können, wurde diese Frage mit dem zuständigen Beamten des Baubezirksamtes Imst erörtert. Seine Feststellung war, dass die Tunnelportale in der gegebenen Höhenlage bei einem hundertjährigen Hochwasser der Ötztaler Ache von allfälligen Überflutungen nicht betroffen wären und die Tunnel daher aus dieser Sicht genehmigungsfähig sind. Bei größeren Hochwasserereignissen müssten die Tunnel rechtzeitig gesperrt und die Portale mit einer speziellen Vorrichtung (aufblasbare Schläuche) abgeschottet werden.

4.2 Quellbeweissicherungen

Im Tunnelbereich gibt es mehr als 60 Quellen, die bei der technischen Planung des Tunnelbaus berücksichtigt werden müssen. Weiters muss gegebenenfalls nachgewiesen werden können, wie die Schüttung der Quellen vor dem Tunnelbau aus qualitativer und quantitativer Sicht war. Um als Beweismittel für ein Behördenverfahren herangezogen werden zu können, müssen über einen Zeitraum von 12-15 Monaten bei diesen Quellen hydrologische Messungen vorgenommen werden.

Mit diesen Messungen wurde 2009 das Büro p+w geo-zt GmbH (Dr. Gerhard Poscher <http://www.geo-zt.at>) aus Hall i. T. beauftragt, die Ergebnisse liegen bereits vor.

4.3 Meteorologische Untersuchungen

Um für die Zeit nach der Errichtung der beiden Tunnel die Veränderung der Schadstoffsituation im Bereich der Tunnelportale prognostizieren zu können, mussten in einer einjährigem Messreihe etliche Parameter ermittelt werden. Dazu zählen Windrichtung, Windgeschwindigkeit, Temperatur, Luftfeuchte und Strahlungsbilanz. Weiters wurden in diesem Zeitraum Feinstaub und Stickoxyde gemessen.

Mit diesen Messungen wurde 2009 die Zentralanstalt für Meteorologie und Geodynamik (ZAMG www.zamg.ac.at) beauftragt. Projektleiter war Dr. Manfred Bauer.

Aus den zwischenzeitlich vorliegenden Messergebnissen konnte ermittelt werden, dass die Schadstoffsituation im Zentrum von Sölden derzeit deutlich besser als in vielen anderen Orten Tirols und daher nicht beunruhigend ist. Beispielsweise wurden die Feinstaub-Grenzwerte nur am Neujahrstag (Feuerwerke) überschritten.

Sobald die technische Ausführung der Portale sowie deren bauliche Umgebung feststehen, kann auf Basis des nun vorhandenen Datenmaterials die nach der Inbetriebnahme der Tunnel vorherrschende Schadstoffausbreitung ermittelt werden.

4.4 Lärmausbreitung

Ähnlich wie bei der Schadstoffausbreitung kann auch die Lärmentwicklung im Bereich der Tunnelportale relativ genau prognostiziert werden. Dazu sind jedoch keine langandauernden Messreihen notwendig, weshalb diesbezügliche Studien erst später in Auftrag gegeben werden.

5 Innerörtliche Verkehrsorganisation

5.1 Verkehrsberuhigte Zonen

Nach dem aktuellen Planungsstand sind zwei Fußgängerzonen vorgesehen:

- Vom Kreisverkehr Nord bis zum Kreisverkehr Mitte
- Von der Rettenbachbrücke bis zur BTV

Der Bereich zwischen dem Kreisverkehr Mitte und der Rettenbachbrücke ist nicht als Fußgängerzone im engeren Sinne, sondern als verkehrsberuhigte Zone geplant, da dort außer dem unmittelbaren Anrainerverkehr auch eine beschränkte Zu- und Abfahrt zu den Schulen, zur Kirche und zum Friedhof ermöglicht werden muss.

Der Bereich zwischen dem Südportal und der BTV muss zweispurig geführt werden, da die Untere Windau über diese Strecke an die Umgehungsspannen angebunden wird.

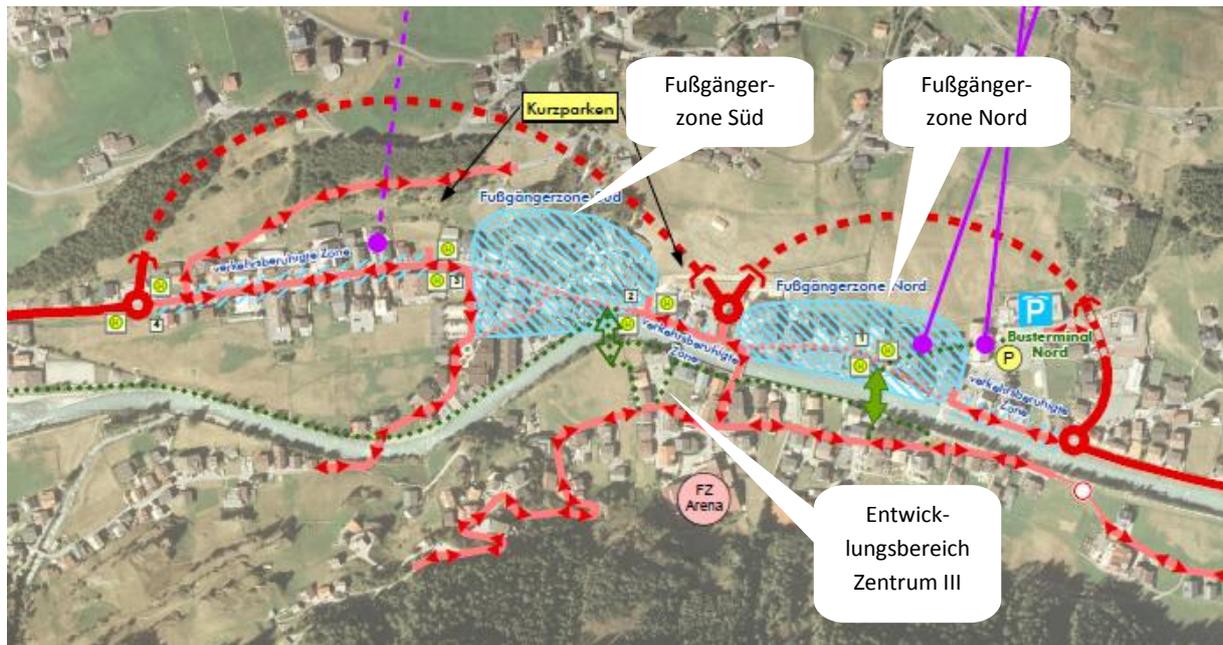


Abbildung 11: Schemaplan für die innerörtliche Verkehrsabwicklung (Grafik: PROALP Consult, 6574 Pettneu a. A.)

5.2 Fließender Verkehr

Die Abwicklung des stark eingeschränkten fließenden Verkehrs im Ortszentrum muss einem gut durchdachten Reglement (Ausnahmegenehmigungen, öffentlicher Verkehr, Parkmöglichkeiten etc.) folgen. Diesbezüglich wird auf das Konzept im Anhang 1 verwiesen, welches auf Vorschlag des örtlichen Raumplaners DI Reinhard Falch (<http://www.proalp.at>) zur Diskussion gestellt wurde.

5.3 Ruhender Verkehr

Das aktuelle Stellflächenangebot im Planungsbereich wurde durch das Ingenieurbüro Köll in Kooperation mit der Gemeindeverwaltung an einem Spitzentag in der Wintersaison zu mehreren Tages- und Nachtzeiten bezüglich Anzahl und Auslastung untersucht. Diese Evaluierung hat ergeben, dass derzeit insgesamt 364 Stellplätze angeboten werden, davon 200 öffentliche.

Aus dieser Analyse wurde abgeleitet, dass für den Bedarf nach der Umsetzung der Fußgängerzonen maximal 130 zusätzliche Stellplätze (Kurzparkzone) bereitzustellen sind, die in Form eines Parkhauses am Postplatz geschaffen werden sollen. Dies entspricht auch in etwa dem öffentlichen Stellplatzangebot im Bereich der Fußgängerzone St. Anton. Auch im Süden der südlichen Fußgängerzone ist eine Parkfläche mit ca. 40-50 Stellplätzen vorgesehen.

Die Grundverhandlungen für die genannten Stellplatzangebote sind derzeit noch im Gange.

6 Gestaltung der verkehrsberuhigten Zonen

6.1 Rahmenbedingungen

Das Generalziel des Projekts besteht wie eingangs erwähnt darin, die Aufenthaltsqualität im Ortskern deutlich zu steigern und sowohl für Einheimische als auch für Gäste eine Atmosphäre zu schaffen, die zum Verweilen einlädt. Die Umfahrungsspannen sind deshalb nur Mittel zum Zweck und nicht das Ziel.

Mit den vorgesehenen Maßnahmen ist auch sicher zu stellen, dass die Wirtschaftsbetriebe im Ortskern keine Einbußen erleiden, sondern im Gegenteil, zusätzliche Kaufkraft mobilisiert wird. Um diese Forderung erfüllen zu können, muss das Zentrum ein neues Gesicht erhalten und sich vom Image eines Straßendorfs mit hoher Verkehrsbelastung befreien.

6.2 Auswahl des Planungsbüros

Für die Auswahl eines Planungsbüros, das mit der Gestaltung der verkehrsberuhigten Zonen im Ortskern betraut werden sollte, wurde die Aufgabenstellung zunächst in einem ausführlichen Briefing festgehalten. Nach einer Vorauswahl wurden 2009 zwei Planungsbüros zu einem Hearing mit der Projektgruppe geladen, wobei das Architekturbüro Dipl. Ing. Armin Walch (<http://www.walch.co.at/>) aus Reutte am besten überzeugen konnte.

Die Aufgabenstellung beinhaltet die Erstellung eines umfassenden Konzepts zur Neugestaltung des öffentlichen Raums in den verkehrsberuhigten Zonen. Dabei soll auch die spätere Entwicklung eines „dritten Zentrumsbereichs“ zwischen dem Gemeindeamt und dem Altenheim ins Auge gefasst werden (siehe folgende Grafik).

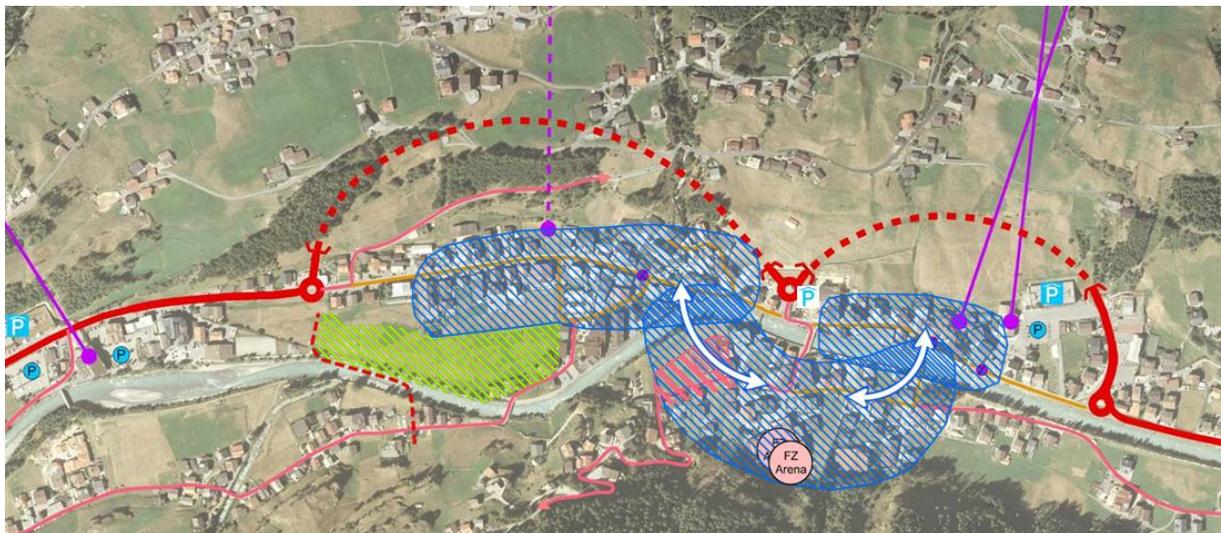


Abbildung 12: Entwicklung von drei miteinander verbundenen Zentrumsbereichen (Grafik: PROALP Consult, 6574 Pettneu a. A)

Das Konzept, mit dem Armin Walch überzeugte, in Stichworten:

- Entschleunigung durch Gestaltungsmaßnahmen
- Den Straßenraum für die Fußgänger „zurückgewinnen“
- Die Öztaler Ache in das Orts- und Straßenbild einbeziehen
- Die Linearität des Straßenraumes durch kleine Platzbildungen durchbrechen

- Verweilnischen, attraktive Oberflächengestaltung, Bepflanzungen, Straßenmöblierung zur steigern die Aufenthaltsqualität
- „Flaniermeile“ zieht Besucher an und fördert einen besseren Branchenmix
- Verkehrsflächen werden für die Besucher zurückgewonnen
- Die Tunnelportale können zu positiven Gestaltungsmerkmalen werden

6.3 Portalbereich Nord

Das Tunnelportal kann zu einem späteren Zeitpunkt mit einer Erweiterung des Parkhauses Giggijoch überbaut werden. Zwischen dem Giggijoch-Parkhaus und den nördlich der Tunnelzufahrt gelegenen Objekten ist eine Fußgängerbrücke vorgesehen.

Der bisherige PKW-Parkplatz wird als modernes Busterminal (Haltestelle und Wendeplatz für Shuttlebusse und Busparkplatz) umfunktioniert, wodurch für die Benutzer der Giggijochbahn eine sehr komfortable Situation geschaffen und eine geordnete Abwicklung des Busverkehrs ermöglicht wird. In der Sommersaison kann das Busterminal von Besucherbussen genutzt werden.

Die dadurch verloren gehenden PKW-Stellflächen werden durch eine in Richtung Hang versetzte Aufstockung des Parkhauses ersetzt.

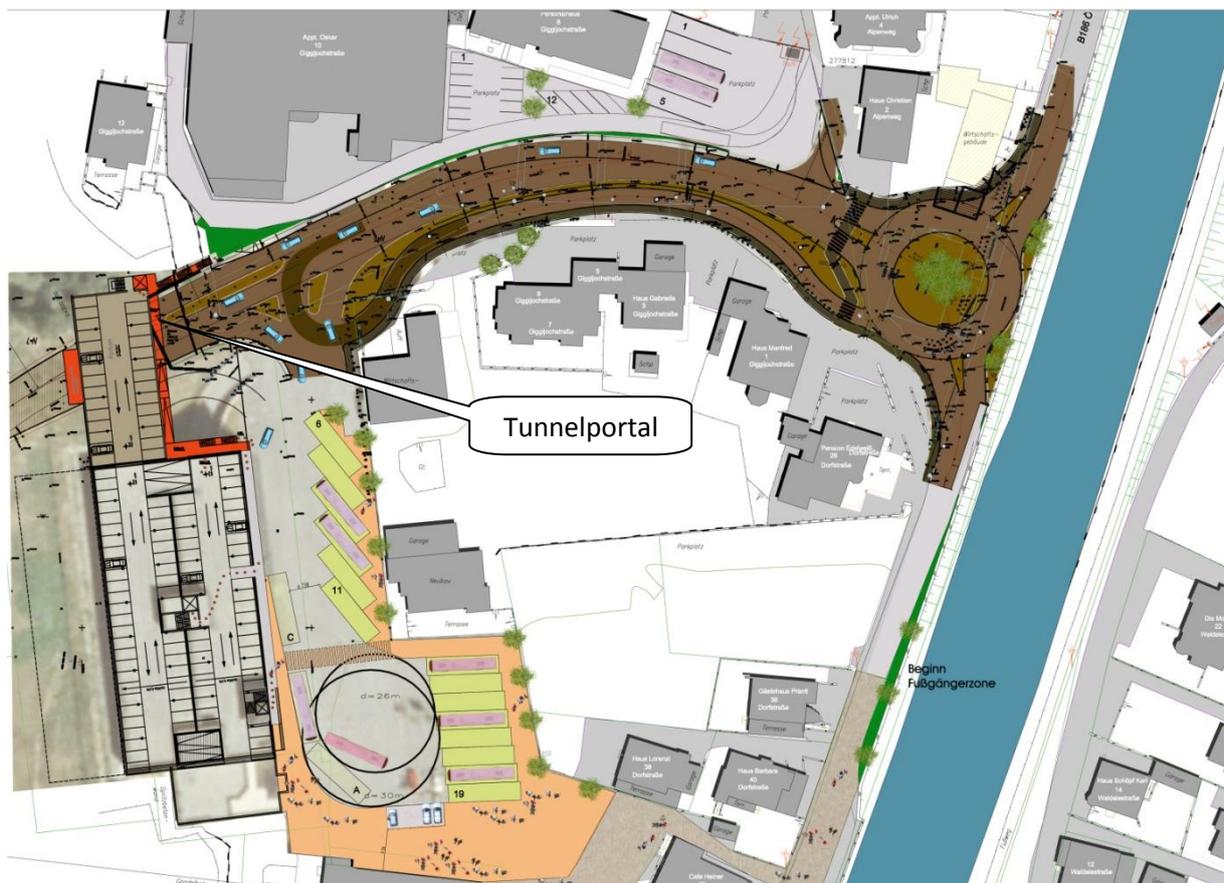


Abbildung 13: Busterminal im Bereich des Nordportals (Grafik: Architekturbüro Walch, 6600 Reutte)

6.4 Portalbereich Mitte (Postplatz)

In das Doppelportal Mitte ist die Kreisverkehrsanlage integriert und wird überbaut, sodass die Belastungen für die unmittelbare Umgebung möglichst gering gehalten werden können. Im Bereich des Hangfußes sind das Zentrumsparkhaus (Kurzparkzone) und eine Tiefgarage für Dauermieter geplant.

Falls die Grundbesitzer es wünschen, können diese Verkehrsanlagen sehr gut in ein modernes Shopping- und Gastronomiezentrum integriert werden. Dafür hat das Architekturbüro Walch laut dem folgenden Plänen erste Ideen zu Papier gebracht.

Eine neue Fußgängerbrücke über die Ache soll für die spätere Entwicklung des Bereichs westlich des Altenheims vorgesehen werden.

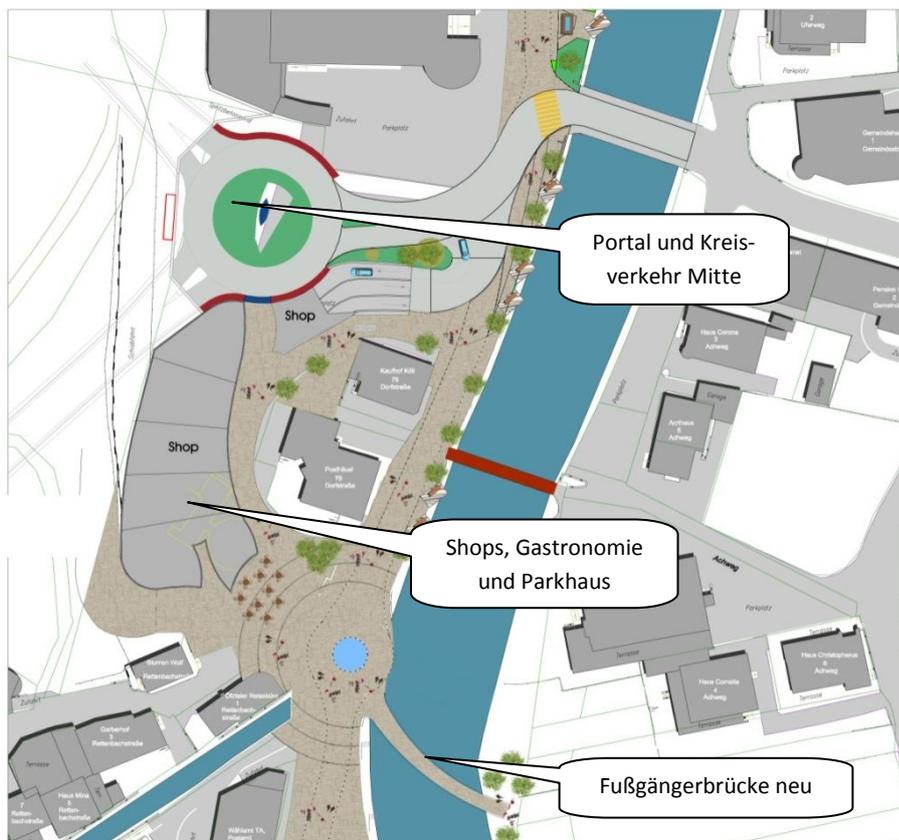


Abbildung 14: Gestaltungsvorschlag für den Portalbereich Mitte (Grafik: Architekturbüro Walch, 6600 Reutte)

6.5 Neugestaltung der Straßenzüge

Durch ein einheitliches Niveau der Fahrbahnoberfläche (keine abgestuften Gehsteige) in den Fußgängerzonen wird optisch mehr Platz geschaffen. Attraktive Oberflächengestaltung, Bepflanzungen, Ortsmöblierung und Rastplattformen am Achufer werden das Ortsbild nachhaltig verbessern.



Abbildung 15: Vorher/Nachher (Grafiken: Architekturbüro Walch, 6600 Reutte)

7 Kosten-Nutzen-Betrachtung

7.1 Kostenschätzung Tunnel und Kreisverkehrsanlagen

Die Investitionskosten für die Umfahrungsspannen inklusive der Kreisverkehrsanlagen wurden in der Tunnelvorstudie des Büros Bernard Ingenieure wie folgt geschätzt (Preisbasis 2009):

	Tsd. €
Planung, Bauleitung, Projektierung	2.300
Rohbaukosten Tunnel	19.500
Betriebs- und Sicherheitseinrichtungen	5.600
Straßenbau (Kreisel, Verbindungsstrecken)	1.900
Unvorhergesehenes (15%)	4.400
Summe netto	33.700
20% Mwst.	6.740
Summe brutto	40.440

Abbildung 16: Baukosten Tunnel (Quelle: Tunnelvorstudie Bernard Ingenieure, 6600 Hall)

In den angegebenen Kosten sind nicht enthalten:

- Grundeinlösen
- Verlegung von Gebäuden (z. B. Bauernhof Gerold Gstrein)
- Finanzierungskosten

7.2 Kostenschätzung Innerörtliche Gestaltung

Für die innerörtliche Gestaltung wurde auf der Basis berechneter Massen und aktueller Preisinformationen (Preisbasis 2010) durch das Architekturbüro Walch die folgende Schätzung vorgenommen. Dabei wurden Preisklassen für eine solide Ausführung herangezogen.

Kostenschätzung innerörtliche Gestaltung	Tsd. €
Baulos 1 (Kreisverkehr Nord bis Tyrolerhof)	2.504
Baulos 2 (Tyrolerhof bis Postamt)	1.150
Baulos 3 (Postamt bis BTV)	1.370
Fußgängerbrücke Gurschler	220
Uferpromenade mit Sitzinseln	379
Zutrittskontrolle (Poller) Fußgängerzonen	183
Neue Fußgängerbrücke Dorfplatz	225
Haltestellenüberdachung	59
Überbauung Kreisverkehr Mitte inkl. Parkhaus	2.899
Busterminal Giggijoch	732
Zwischensumme 1	9.721
Honorare Nebenkosten (15%)	1.458
Zwischensumme 2	11.179
Unvorhergesehenes (5%)	559
Nettosumme	11.738
20% Mwst.	2.348
Bruttosumme	14.086

Abbildung 17: Kostenschätzung für die innerörtliche Gestaltung (Quelle: Architekturbüro Walch, 6600 Reutte)

In den angegebenen Kosten sind nicht enthalten:

- Erweiterung der Parkgarage Giggijoch (Finanzierung durch Bergbahnen)
- Maßnahmen an unterirdischen Leitungen
- Leit- und Orientierungssysteme
- Straßenschilder, Ampeln
- Grundeinlösekosten
- Finanzierungskosten

7.3 Bisherige Planungs- und Entwicklungskosten

Die folgende Kostenaufstellung enthält sowohl die Tunnelspangen mit den Kreisverkehrsanlagen als auch die innerörtliche Gestaltung.

Haushaltsjahr	Betrag
2007	10.000 €
2008	22.598 €
2009	106.028 €
2010 *)	122.439 €
Summe netto	261.065 €
20% Mwst.	52.213 €
Summe brutto	313.278 €

*) abgerechnet bis 31. Oktober 2010

Abbildung 18: Quelle: Finanzverwaltung der Gemeinde Sölden

Damit liegen die bisherigen Planungs- und Entwicklungskosten derzeit bei ca. 0,6% der voraussichtlichen Investitionskosten.

7.4 Finanzierung

Die Finanzierung des Projekts setzt voraus, dass die Kosten der Umfahrung (Tunnel und Kreisverkehrsanlagen ohne Überbauung) im Wesentlichen vom Straßenerhalter der B186 (Land Tirol) getragen werden. Diesbezügliche Verhandlungen werden jedoch konkret erst dann aufgenommen, wenn die Zustimmungen der Grundbesitzer aufgrund der konkreten Planungen vorliegen.

Für die innerörtlichen Gestaltungsmaßnahmen ist die Finanzierung innerhalb des Ortes aufzubringen. Dazu werden Anfang 2011 Verhandlungen aufgenommen.

7.5 Ökonomisches Wirkungsszenario

Um die wirtschaftlichen Auswirkungen der geplanten Maßnahmen beurteilen zu können, wurde beim Management Center Innsbruck (MCI <http://www.mci.edu>) eine von Mag. Günther Lehar geleitete Studie („Ökonomisches Wirkungsszenario einer Ortskernentwicklung in Sölden“) in Auftrag gegeben.

Um auf die gestellten Fragen Antworten geben zu können, wurden mit Seefeld und Saalbach-Hinterglemm zwei Vergleichsorte untersucht, die ähnliche Projekte bereits durchgeführt und damit umfangreiche Erfahrungen gemacht haben.

a) Befragung von Wirtschaftstreibenden der Fußgängerzonen in den Vergleichsorten

Im Folgenden werden auszugsweise Ergebnisse von Befragungen angeführt, welche unter den Wirtschaftstreibenden der Fußgängerzonen in Saalbach-Hinterglemm und Seefeld erhoben wurden (teils Mehrfachangaben möglich):

SAALBACH

Einstellung vor Errichtung der Umfahrung / Fußgängerzone	Handel	Gastronomie	Gesamt
vorbehaltlos bzw. grundsätzlich positiv	79,3%	68,8%	75,6%
neutral	13,3%	18,8%	15,2%
eher bzw. völlig negativ	10,3%	6,3%	8,8%

Abbildung 19: Ursprüngliche Einstellung zum Umfahrungsprojekt bzw. zur Einführung einer Fußgängerzone (Quelle: MCI)

Einstellung ist / hat sich seither	Handel	Gastronomie	Gesamt
gleichgeblieben	33,3%	37,5%	34,9%
eher bzw. deutlich gebessert	62,9%	62,5%	62,8%
eher bzw. deutlich verschlechtert	3,7%	0,0%	2,3%

Abbildung 20: Wandel der Einstellung gegenüber Zeit vor Umfahrung bzw. vor Einführung einer Fußgängerzone (Quelle: MCI)

SEEFELD

Einstellung zu Fußgängerzonen im Vergleich zu Tourismusorten mit freiem Individualverkehr	Handel	Gastronomie	Gesamt
vorbehaltslos bzw. grundsätzlich positiv	88,9%	93,3%	90,5%
neutral	7,4%	6,7%	7,1%
eher negativ, aber positive Aspekte für Ambiente, Verkehr- und Umweltsituation	3,7%	0,0%	2,4%
weitgehend bzw. völlig negativ	0,0%	0,0%	0,0%

Abbildung 21: Bewertung von Fußgängerzonen im Vergleich zu Tourismusorten mit ungehindertem durchzugsfreiem Individualverkehr (Quelle: MCI)

Fußgängerzonen führen zu einer Umsatzsteigerung der Handels- und Gastronomiebetriebe	Handel	Gastronomie	Gesamt
trifft zu	72,0%	86,7%	77,5%
trifft nicht zu	8,0%	0,0%	5,0%
Fußgängerzonen vertreiben die Laufkundschaft und verschlechtern die Durchschnittserlöse pro Kunde / Gast			
trifft zu	4,2%	6,7%	5,1%
trifft nicht zu	87,5%	93,3%	89,7%

Abbildung 22: Bewertung pauschaler Statements zu Fußgängerzonen (Quelle: MCI)

b) Branchenmix

Es ist in der Fachliteratur mehrfach belegt, dass die Frequentierung von Fußgängerzonen in einem engen Zusammenhang mit einem ausreichenden Branchenmix der Handelsbetriebe steht. Die Erhebung des MCI hat ergeben, dass in Sölden im Vergleich zu Seefeld 16 Handelsbranchen fehlen. Der Erfolg der geplanten Fußgängerzonen wird also auch davon abhängen, ob es gelingt, die derzeit sehr einseitige Ausrichtung in Richtung eines ausgewogenen Branchenmixes zu verändern.

c) Kaufkraftpotenzial

In einem weiteren Schritt wurden nach einer statistischen Methode die Konsumpotenziale untersucht, die in Sölden noch nicht ausgeschöpft sind. Dabei hat sich ergeben, dass sowohl in der Gastronomie als auch im Handel (Ausnahme: Sportartikel) noch erhebliche Konsumpotenziale vorhanden sind, die durch eine nachhaltige Attraktivierung des Ortskerns und einer damit verbundenen Verbesserung des Branchenmixes zu deutlich gesteigerten Umsätzen führen können.

8 Öffentlichkeitsarbeit

8.1 Gemeinderat

Der Gemeinderat wurde jährlich zweimal in einer halbtägigen Veranstaltung von den involvierten Experten ausführlich über den aktuellen Planungsstand informiert. Nach umfassender Diskussion hat

der Gemeinderat dann das jeweilige Zwischenergebnis genehmigt und den Auftrag für die weiteren Schritt erteilt.

Die Finanzierung der Planungsschritte wurde im Rahmen der einzelnen Budget- bzw. Jahresabschlüsse behandelt und genehmigt.

8.2 Informationsarbeit

Über den Projektfortschritt wurde seit Beginn der Planungsmaßnahmen in allen Ausgaben der Gemeindezeitung ausführlich berichtet. Weiters haben jährlich mindestens einmal gut besuchte öffentliche Informations- und Diskussionsveranstaltungen in der Freizeitarena stattgefunden.

Mit den Grundbesitzern wurden Einzelgespräche geführt, bei denen auch der Planungsstand erläutert wurde. Anrainer, die im Falle der Projektumsetzung von den geplanten Maßnahmen in besonderer Weise betroffen wären, sind zu Einzelgesprächen eingeladen worden. Viele Bürgerinnen und Bürger haben von dieser Möglichkeit bereits Gebrauch gemacht, weitere Informationsangebote werden folgen.

Für die Wirtschaftstreibenden in den verkehrsberuhigten Zonen wurden zwei öffentliche Informationsveranstaltungen durchgeführt, bei denen die involvierten Experten Rede und Antwort standen.

Im Vorfeld der Bürgerversammlung vom 1. Dezember 2010 wurde in der gesamten Gemeinde Sölden eine schriftliche Umfrage durchgeführt. Dabei sollte in Erfahrung gebracht werden, inwieweit die Informationen zur Projektentwicklung in der Bevölkerung angekommen sind bzw. wie sich derzeit die grundsätzliche Einstellung zum Projekt darstellt. Die wichtigsten Ergebnisse der Umfrage wurden in der Bürgerversammlung vom 1. Dezember 2010 und in der Gemeindezeitung (51. Ausgabe) veröffentlicht.

Es soll besonders darauf hingewiesen werden, dass die bisherigen Planungsergebnisse noch in einem Diskussionsstadium sind und noch nicht behördlich eingereicht wurden.

8.3 Häufige Fragen und Bedenken

Im Anhang 2 findet sich eine Sammlung von Antworten auf die häufigsten Fragen und Bedenken, die bisher im Zuge der Diskussionen mit der Bevölkerung aufgetaucht sind.

9 **Nächste Schritte**

Die nächsten Schritte erfolgen in zwei Stufen, die jeweils an bestimmte Voraussetzungen geknüpft sind. Falls die weitere Öffentlichkeitsarbeit und die Grundverhandlungen für die Umfahrungsspangen (Abschluss von Optionsverträgen) positiv verlaufen, wird das vorliegende Planungsergebnis zur politischen Vorentscheidung dem zuständigen Landesregierungsmitglied vorgelegt. Falls mit dem Land eine grundsätzliche Übereinkunft über die Finanzierung der Umfahrungsspangen erzielt werden kann, werden die Behördenverfahren eingeleitet.

- Fortsetzung der Öffentlichkeitsarbeit
- Anfertigung eines Baumassenmodells zur Unterstützung der Planungs- und Öffentlichkeitsarbeit
- Abschluss der Grundeinlöse-Vorverhandlungen; bei positivem Abschluss:
 - Prognosemodell für die Schadstoffausbreitung

- Prognosemodell für die Lärmemissionen
- Abschluss des straßenrechtlichen Einreichprojekts
- Finanzierungsverhandlungen mit dem Land Tirol; bei grundsätzlich positivem Ergebnis:
 - Übergabe der Projektfederführung (für die Umfahrungsspangen) an das Land
 - Seismologische Untersuchungen
 - Bodenmechanische Untersuchungen (Probebohrungen)

10 Anhang 1: Innerörtliche Verkehrsorganisation

Von DI Reinhard Falch, Proalp Consult

Innerörtliche Verkehrsorganisation in den verkehrsberuhigten Ortskernen

1. Zufahrtsregelungen:

1.1 Beschilderung nach der STVO:

Vorteile: geringe Investitionskosten

Nachteile: ohne laufende Überwachung und Strafen ist die Beschilderung allein nicht wirksam;

daher entstehen entsprechend hohe Personalkosten.

1.2 Technische Möglichkeiten zusätzlich zur Beschilderung:

Schranken:

Ausführung mit funksteuerbarer Automatik und Druckknopf für die Einfahrt, für die Ausfahrt erfolgt eine automatische Öffnung, wenn ein Fahrzeug auf die Induktionsschleife fährt;

Vorteile: vergleichsweise geringere Anschaffungskosten,

Nachteile: anfällig für Vandalismus

Behinderung auch für Fußgänger (geringere Durchlässigkeit)

Problematisches optisches Erscheinungsbild

Versenkbarer Mittelpoller mit fixen oder umklappbaren bzw. demontierbaren Randpollern:

Ausführung mit funksteuerbarer Automatik und Druckknopf für die Einfahrt, für die Ausfahrt erfolgt eine automatische Öffnung, wenn ein Fahrzeug auf die

Induktionsschleife fährt, gute Drainagierung und Beleuchtung (mit Lichtsignale beim Öffnen und Schließen) sowie Beheizung im Winter erforderlich;

Vorteile: kaum eine Behinderung für Fußgänger
Positives Erscheinungsbild (attraktives Signal für den Beginn des verkehrsberuhigten Ortskernes)
Gute Erfahrungen hinsichtlich Erhaltungsaufwand (nicht anfällig für Vandalismus)

Nachteile: höhere Anschaffungskosten für Errichtung und Erneuerung im Falle einer allfälligen Zerstörung durch KFZ-Anprall (Versicherungsfall)

1.3 Organisatorische Regelungen beim Einsatz technischer Möglichkeiten für:

Anrainer: Unbeschränkte Zu- und Abfahrtsmöglichkeit für Anrainer der Fußgängerzone;
Möglichkeit zum Kauf einer funkgesteuerten Fernbedienung zur Öffnung der Absperrung für Anrainer (Preis ca. € 100,-- pro Stück); dabei ist der Code auf eine Fußgängerzone bzw. auch auf eine Einfahrtsmöglichkeit beschränkbar.
Darüber hinaus besteht die Möglichkeit, die Absperrung mit Druckknopf zu öffnen.

Gästan- und -abreise mit PKW oder Bussen:

Am Hauptan- und -abreisetag (z.B. Samstag) bleibt die Absperrung der verkehrsberuhigten Ortskerne zeitlich befristet (z.B. von 6,00 bis 22,00 Uhr) jeweils bei der Nordeinfahrt offen. Dadurch ist eine ungehinderte Abfahrt und Zufahrt in die bzw. aus der Hauptrichtung möglich, eine Durchfahrt aber weiter erschwert, für Busse auf Grund der Induktionsschleifen aber grundsätzlich möglich. Dadurch besteht auch kein Wendeerfordernis für Busse in der Fußgängerzone.

In den übrigen Zeiten müssen auch die Aufenthaltsgäste für die Zufahrt zu den gebuchten Quartieren in den verkehrsberuhigten Ortskernen den Druckknopf zum Öffnen der Absperrung betätigen.

Darauf sind die Gäste vom Vermieter bei der Reservierung aufmerksam zu machen.

Zustellung: Zeitliche Befristung der Zufahrtsmöglichkeit:

Die Absperrung der Fußgängerzonen bleibt täglich bei der Nordeinfahrt z.B. von 6,00 bis 9,00 Uhr offen; Ausfahrtmöglichkeit auf Grund der Induktionsschleifen auch nach Süden grundsätzlich möglich, so dass sich kein Wendeerfordernis für LKW ergibt.

Darüber hinaus besteht die Möglichkeit der Ausnahmegenehmigungen nach der Straßenverkehrsordnung für bestimmte Zeiten (Gemeindeverwaltungsabgabe dzt. € 150 ,-- pro Kennzeichen und Jahr).

Beschränkung der Ausnahmegenehmigung in der:

Wintersaison z.B. von 11,30 bis 14,00 Uhr (Gäste im Schigebiet)

Sommersaison von 10,30 bis 12,00 Uhr

Bei den Ausnahmegenehmigungen ist für die Einfahrt in die verkehrsberuhigten Ortskerne der Druckknopf zum Öffnen der Absperrung zu betätigen.

Es besteht auch die Möglichkeit, die Zustellung für die Ausnahmeregelung vor allem im Winter und/oder am Samstag/Sonntag auf kleinere LKW zu (unter 3,5 t) zu beschränken (in der Praxis erprobte Möglichkeit). Dafür ist allerdings ein Umladeterminale vorzusehen.

Im Zuge der Gestaltung der Fußgängerzonen sind erforderlichenfalls auch Ladezonen für einzelne Betriebe bzw. für mehrere Betriebe im Nahbereich vorzusehen.

Baustellenverkehr:

Grundsätzlich besteht die Möglichkeit, stark beeinträchtigende bauliche Maßnahmen wie Aushubs- oder Abbrucharbeiten auf bestimmte Zeiten außerhalb der Saisonen zu beschränken. Im Übrigen muß die Bauführung auch in den verkehrsberuhigten Ortskernen in einem vertretbaren tageszeitlichen Rahmen jederzeit ermöglicht werden. Daher ist die Ein-

fahrt in die Fußgängerzone auch für den Baustellenverkehr durch Betätigung des Druckknopfes zum Öffnen der Absperrung zuzulassen.

Einsätze von Blaulichtorganisationen:

Alle Blaulichtorganisationen, wie Feuerwehr, Rettung, Polizei etc. erhalten funkgesteuerte Fernbedienungen zur Öffnung der Absperrungen in der erforderlichen Anzahl, wobei der Code auf alle Absperrungen der zwei Fußgängerzonen abgestimmt sein muss.

Taxibetrieb: Für Taxis ist die Zufahrt in die Fußgängerzonen zur Zubringung und Abholung von Personen grundsätzlich möglich, wobei für die Einfahrt in die Fußgängerzone der Druckknopf zum Öffnen der Absperrung zu betätigen ist. Keinesfalls zulässig ist jedoch das Warten auf Gäste in der Fußgängerzone (keine Standplätze)

2. ÖPNV – Führung im Ortszentrum und Haltestellen:

Variante 1: Busterminals Giggijochbahn und Gaislachkogelbahn

Führung öffentlicher Talbusse durch beide Tunnels

attraktive Busverbindung zwischen den beiden Terminals als Schibus im Winter und als Dorf- und Wanderbus im Sommer

Vorteile: Zeiteinsparung für den Talbus durch Umfahrung der beiden Ortskerne

Häufigere Frequenzen mit kleineren Bussen im Ortskern möglich

Einsatz attraktiver Busse im Ortskern (Elektrobus, Panoramabus etc.)

Nachteile: Umsteigenotwendigkeit in den Busterminals bei einem Fahrtziel im Ortskern und damit
Zeitverlust bei Erreichung des Fahrtziels im Ortskern
Fahrzeiterhöhung in Richtung Nord-Süd durch erforderlichen Umwegverkehr vom Terminal Giggijochbahn zum Kreisverkehr und weiter über den Tunnel Nord zum Mittelanschluss
Abstimmungsnotwendigkeit im Fahrplan

Variante 2: Busterminals Giggijochbahn und Gaislachkogelbahn

Führung der öffentlichen Talbusse durch den Tunnel Nord bis Anschluss Mitte und weiter durch den südlichen Ortskern

attraktive Busverbindung zwischen den beiden Terminals als Schibus im Winter und als Dorf- und Wanderbus im Sommer

Vorteile: Zeiteinsparung für den Talbus durch Umfahrung des nördlichen Ortskernes
Gute Erreichbarkeit des nördlichen Ortskernes auch von Busterminal Giggijochbahn aus gegeben
gute Erreichbarkeit des südlichen Ortskernes
zusätzliche Frequenzen mit kleineren Bussen im Ortskern möglich
Einsatz attraktiver Busse im Ortskern (Elektrobus, Panoramabus etc.)

Nachteile: Fahrzeiterhöhung in Richtung Nord-Süd durch erforderlichen Umwegverkehr vom Terminal Giggijochbahn zum Kreisverkehr und weiter über den Tunnel Nord zum Mittelanschluss

Variante 3: Führung der öffentlichen Talbusse durch die beiden Ortskerne

Busterminals Giggijochbahn und Gaislachkogelbahn für ortsinternen Verkehr

Ergänzende attraktive Busverbindung zwischen den beiden Terminals als Schibus im Winter und als Dorf- und Wanderbus im Sommer

Vorteile: gute Erreichbarkeit der Ortskerne im öffentlichen Verkehr

zusätzliche Frequenzen für den innerörtlichen Verkehr mit kleineren Bussen im Ortskern möglich

Einsatz attraktiver Busse im Ortskern (Elektrobus, Panoramabus etc.) für den innerörtlichen Verkehr

Nachteile: Längere Fahrzeit für die Talbusse auf Grund der Führung durch beide Ortskerne

Aus ortsplanungsfachlicher Sicht ist die Variante 3 zu bevorzugen (Siehe beiliegende Abb.). Die Haltestellen im Ortskern weisen dabei Abstände von ca. 300 m auf.

Haltestelle 1: Erschließung Ortskern Nord und Ortsteil Rettenbach (Waldelestraße)

Haltestelle 2: Erschließung Ortskern Süd von Norden, und Bereich Schulen sowie Ortsteil Rettenbach (Fußgängerbrücke)

Haltestelle 3: Erschließung Talstation Zentrumsbahn und Ortskern Süd von Süden

Haltestelle 4: Erschließung mittlere Baurtschaft.

Für die Durchfahrt durch die Ortskerne werden sowohl den im ÖPNV eingesetzten Bussen (Tal-, Ski- und Orts- bzw. Wanderbusse) funkgesteuerte Fernbedienungen zur Öffnung der Absperrungen zur Verfügung gestellt, wobei der Code auf alle Absperrungen der zwei Fußgängerzonen abgestimmt sein muss.

3. Einschätzung des Bedarfes an Kurzparkzonenplätzen (Erfahrungen aus der Gemeinde St. Anton am Arlberg):

Fußgängerzone St. Anton am Arlberg (Siehe Abb.):



Länge der Fußgängerzone: 300 m

Stellplätze in Kurzparkzonen:

Bereich	Anzahl der Stellplätze	Distanz zur Fußgängerzone
Zugang West:		
Pangratz	11	20 m
Umfahrungsstraße Info	50	80 m
Lottopark	10	130 m
Zugang Mitte:		
Umfahrungsstraße	24	100 m
Zugang Ost:		
Parkplatz Mitte	25	200 m
Gesamt:	120	

Für die 300 m lange Fußgängerzone stehen 120 Abstellplätze in Kurzparkzonen, damit also 40 Stellplätze pro 100 m Fußgängerzone zur Verfügung. Dies wird als nicht überhöht aber durchaus ausreichend angesehen, wobei die nahegelegenen Stellplätze naturgemäß stark ausgelastet, der Parkplatz Mitte aber vergleichsweise weniger ausgelastet ist.

Die angebotenen Stellplätze in den Kurzparkzonen sind zur Gänze gebührenpflichtig (1 Stunde 50 Cent, die weitere halbe Stunde 50 Cent). Die zulässige Parkdauer beträgt beim nächstgelegenen Parkplatz Pangratz 60 Minuten, bei allen übrigen 90 Minuten.

Ergänzend sind im Randbereich der Fußgängerzone 2 Taxistandplätze (siehe Abb.2) ausgewiesen, wobei der Standort beim Zugang Mitte nur von 18,00 bis 07.00 Uhr zur Verfügung steht und in der übrigen Zeit als Ladezone für Schnelltransporte dient.

4. Grundsätze für die Nutzung öffentlicher Straßenflächen für Gastgärten, Verkaufsstände etc. und für die Gestaltung des Straßenraumes:

Für die Nutzung öffentlicher Straßenflächen für Gastgärten und Verkaufsstände etc. sind Ausnahmeregelungen gemäß § 82 STVO (Benützung zu straßenfremden Zwecken) zu treffen. Darin kann die Art der zulässigen Nutzung, eventuelle zeitliche Beschränkungen sowie Auflagen wie beispielsweise die Räumung im Hinblick auf mögliche Sperren eines Umfahrungstunnels bei Bedarf festgelegt werden.

Die Gesamtgestaltung der verkehrsberuhigten Ortskerne soll jedenfalls unter Einbeziehung der privaten Vorbereiche erfolgen. Dabei sollen die bestehenden Baufluchten für Gebäude jedenfalls nicht näher an den öffentlichen Straßengrund herangerückt werden. Der Straßenraum einschließlich der privaten Vorbereiche sollte vorwiegend ein durchgehendes einheitliches Niveau aufweisen. Im Hinblick auf die Attraktivierung des Straßenraumes sind aber auch Einengungen der Verkehrsflächen beispielsweise durch Gastgärten, Bepflanzungen etc. auch unter Berücksichtigung einer möglichen notwendigen Öffnung der verkehrsberuhigten Ortskerne für den Verkehr bei Sperre der Umfahrungstunnels vertretbar, wobei zu unterscheiden ist zwischen Einengungen durch dauerhafte Einbauten und Bepflanzungen einerseits und Einengungen durch mobiles Straßenmobiliar andererseits, welches im Bedarfsfall geräumt werden kann.

Bei der Gestaltung des Straßenraumes in den verkehrsberuhigten Ortskernen ist jedoch die Situierung von Ladezonen und Haltestellen des öffentlichen Busverkehrs mit zu berücksichtigen. Die Parkierung von Kraftfahrzeugen ist auf den privaten Vorbereichen in Absprache mit den Grundeigentümern möglichst zu vermeiden, im öffentlichen Straßenraum aber grundsätzlich auszuschließen.

11 Anhang 2: Fragen und Antworten in der Öffentlichkeitsarbeit

Fragen und Antworten in der Öffentlichkeitsarbeit (Vers. 2.0, Nov. 2010)

Projektgruppe Ortskernentwicklung Sölden, zusammengefasst von J. Grießer (Kufgem Kommunal Consulting)

Wiederkehrende Fragen und mögliche Antworten

Was ist der Kern der Maßnahmen?

- 2 Tunnelspangen zur Entlastung des Zentrums
- 2 Fußgängerzonen und verkehrsberuhigte Zonen

Was machen wir aus den verkehrsberuhigten Zonen?

- Neupositionierung des Zentrums als Flanier- Einkehr- und Shoppingmeile
- Attraktive Gestaltung des "neuen" öffentlichen Raums
- "Neumöblierung" des öffentlichen Raums
- Verbesserung des Branchenmixes
- "Entschleunigung" im Ortszentrum
- Einbindung der Öztaler Ache in den Erlebnisraum

Geht Kaufkraft im Zentrum verloren?

- Laut Studienergebnis „Wirkungsszenario der Ortskernentwicklung Sölden“ (Ausschöpfungsgrad des Kaufkraftpotenzials und Erfahrungswerte aus Saalbach und Seefeld) kann in fast allen Branchen weiteres Kaufkraftpotenzial aktiviert werden.

Werden Autos aus dem Zentrum verbannt?

- Neu zu schaffende Parkmöglichkeiten im Nahbereich der Fußgängerzonen; Parkleitsystem
- Ausnahmen für Anrainer, Logiergäste, Öffentlicher Verkehr, Einsatzfahrzeuge, Baustellenverkehr, Lieferanten (zeitlich beschränkt)
- Eine bereits vorliegende Soll-Ist-Analyse des Stellflächenbedarfs ist Basis für eine ausreichende Bemessung neu zu schaffender Parkmöglichkeiten in Zentrumsnähe

Warum 2 Tunnel?

- Damit ist sichergestellt, dass der Ortskern optimal angebunden ist
- Die Zufahrten für den innerörtlichen Verkehr werden möglichst kurz gehalten
- Die direkte Anbindung des Ortskerns an die B186 und an die außenliegenden Ortsteile stellt sicher, dass die Kundenfrequenz im Zentrum hoch bleibt und noch weiter ansteigt (Voraussetzung: Ausreichende Parkmöglichkeiten in unmittelbarer Nähe)
- Das Gemeindeamt und die Freizeitarena sind mit Fahrzeugen direkt und ohne Störung der Fußgängerzonen möglich
- Der Tunnelbau kann in Etappen abgewickelt werden

- Bei Störungen im Tunnelbereich gibt es nur eine „Problemstrecke“

Warum nur "kurze" Umfahrung?

- Eine großräumige Umfahrung wäre keine wirksame Alternative für den innerörtlichen Verkehr
- Je länger die Umfahrung, desto geringer die Ortskernentlastung
- Die Zufahrt zur Talstation Giggijoch müsste auch im Fall einer weiträumigeren Umfahrung entlang der derzeitigen B186 erfolgen
- Die Investitions- und Betriebskosten für den Tunnel steigen überproportional mit dessen Länge, wodurch das Projekt unfinanzierbar würde

Warum ist die Fußgängerzone Süd nicht länger?

- Die Zufahrt nach Unterwindau erfolgt nach dem aktuellen Planungsstand über die Strecke Portal Süd > BTV > Hotel Central. Damit ist eine Erweiterung der Fußgängerzone ab der BTV Richtung Süden derzeit ausgeschlossen. Sollte es später einmal zu einer direkten Anbindung des Ortsteils Windau vom Portal Süd über die Hofer Böden kommen, wäre eine Verlängerung aus dieser Sicht denkbar.
- Eine längere Fußgängerzone bedeutet mehr Ausnahmegenehmigungen
- Eine längere Fußgängerzone bedeutet größere Entfernungen zu den Parkmöglichkeiten
- Die geschäftliche Belebungsichte wird tendenziell geringer

Welche Maßnahmen sind für den innerörtlichen Ablauf notwendig?

- Siehe Dokument: Innerörtliche Verkehrsorganisation (Anhang 1, Konzept Falch)

Muss der öffentliche Verkehr auch durch die Tunnels?

- Nur dort, wo es Sinn gibt
- Die Haltestellen im Zentrum werden bedient

Wird die Idee, die südlichen Hofer Böden als Naherholungsgebiet zu nutzen, weiterverfolgt?

- Das aktuelle Konzept stellt jedenfalls sicher, dass diese Option vorbehaltlich einer Einigung mit den Grundbesitzern später zur Verfügung steht. Derzeit gibt es noch keine konkreten Erschließungs- oder Gestaltungspläne.

Wie stark sind die Immissionen bei den Tunnelportalen?

- Grundsätzlich ist mit Abgas- und Lärmimmissionen zu rechnen
- Mindestens 1-jährige Messungen, Analysen und Hochrechnungen werden Klarheit darüber schaffen, mit welchen Mehrbelastungen gegenüber dem Istzustand zu rechnen sein wird.
- Es werden sämtliche technisch und wirtschaftlich möglichen Maßnahmen ergriffen, um die Immissionen zu minimieren (zB. durch entsprechende Gestaltung der Tunnelportale).
- Falls die Abgase nach oben geleitet werden können, wird die durch die natürliche Luftströmung bewirkte Immissionsverteilung voraussichtlich spürbar günstiger.
- Analyse und Schutzmaßnahmen unterliegen dem behördlichen Genehmigungsverfahren.

Wie stark sind die Immissionen zwischen den Tunnelportalen?

- Zwischen den Tunnelportalen wird die Immissionsbelastung wesentlich geringer werden als in der bisherigen Situation.

Welche Konsequenzen haben Tunnelsperren?

- In diesem Fall ist eine provisorische Durchfahrt durch das Zentrum möglich
- Bauliche Engstellen als Gestaltungselemente der Fußgängerzone sind trotzdem möglich
- Allfällige Überdachungen im Durchfahrtsbereich müssen hoch genug errichtet werden (5 Meter Lichtraumprofil)

Wie sind Oberlieger beim Tunnelbau betroffen?

- Vor Beginn der Baumaßnahmen werden genaue Analysen bezüglich der zu erwartenden Erschütterungen vorgenommen und die eingesetzte Sprengkraft wird darauf eingestellt
- Vor Beginn der Baumaßnahmen werden an allen Objekten im Einzugsbereich Beweissicherungen durchgeführt

Was passiert mit den Quellen im Tunnelbereich?

- Auf Basis eines hydro-geologischen Erkundungsprogramms werden entsprechende Quellsicherungsmaßnahmen vorgenommen
- Dazu findet vor den Baumaßnahmen ein mindestens einjähriges Monitoring statt, welches während der Baumaßnahmen und nach der Fertigstellung fortgesetzt wird.
- Diese Maßnahmen unterliegen dem behördlichen Verfahrensablauf.

Erfolgt die Projektfinanzierung ganz oder teilweise durch die Erhöhung von Gemeindegeldern oder die Einhebung von Investitionsbeiträgen?

- Es wird ausgeschlossen, dass die Finanzierung auch nur teilweise über derartige Maßnahmen erfolgen wird.

Derzeit noch offene Fragen

- In welchem Zeitraum erfolgen die Baumaßnahmen?
- Welche Behinderungen sind durch den Bau der Tunnels bzw. durch die innerörtlichen Gestaltungsmaßnahmen zu erwarten?
- Wie erfolgt die Finanzierung von Investition und Betrieb?
- Was passiert mit der Freifläche vor dem Altenheim?
- Werden Nutzungskombinationen bei den geplanten Parkhäusern angestrebt?
- Ist ein Parkhaus oberhalb des Schulareals (Zufahrt von der Lärchenstraße) eine denkbare Option?
- Wie erfolgt die optische Gestaltung der Kreisverkehrsanlagen?
- Ist das angedachte Naherholungsgebiet „Hofer Böden“ eine realistische Option?