

Stadtamt Lienz
Bauamt

Dipl.-Ing. Klaus Seirer
A-9900 Lienz, Hauptplatz 7

ÖFFENTLICHE BEKANNTMACHUNG EINER MÜNDLICHEN VERHANDLUNG

Tel. +43.4852.600-405
Fax +43.4852.600-403
Mail rathaus@stadt-lienz.at
Web www.lienz.gv.at
DVR 0085031
AZ TF/ab 66/1 - 71

Datum 22.06.2020

Betrifft: Straßenrechtliche Genehmigung der Draubücke zum Mobilitätszentrum sowie
Änderung der Tristacher Straße und der Karl Schönherr-Straße

ANBERAUMUNG EINER MÜNDLICHEN VERHANDLUNG

Die Stadtgemeinde Lienz, Gemeindestraßenverwaltung, vertr. durch Vizebürgermeister Siegfried Schatz hat gemäß § 41 Tiroler Straßengesetz, bei der Stadtgemeinde Lienz als Straßenrechtsbehörde um die Erteilung der Straßenbaubewilligung gemäß § 44 Tiroler Straßengesetz für die Draubücke zum Mobilitätszentrum, die Einbindung der Draubücke in die Tristacher Straße, die Änderung der Tristacher Straße (Pflasterungen, Kreisverkehrsanlage) sowie die Änderung der Karl Schönherr-Straße (Pflasterungen) angesucht.

Technischer Bericht

1.) Bauliche Ausgestaltung Tristacher Straße und Karl Schönherr Straße

Die Entwurfselemente für die KVA Tristacher Straße und die T-Kreuzung Tristacher Straße/Karl-Schönherr-Straße wurden auf Grundlage der RVS 03.05.12 Plangleiche Knoten - Kreuzungen - T-Kreuzungen festgelegt.

Die KVA Tristacher Straße weist einen Außendurchmesser von 25 m auf und ist somit für alle Kfz-Arten befahrbar.

Der Mittelkreis der KVA Tristacher Straße (Durchmesser: 9 m) wird mit einem Flachbordstein von der Kreisfahrbahn der Kreisverkehrsanlage abgegrenzt ausgeführt. Aus straßenentwässerungstechnischen Gründen liegt die Mittelinsel der KVA Tristacher Straße um den Flachbordstein tiefer als die Kreisfahrbahn und ist bei geringer Geschwindigkeit (< 30 km/h) im Bedarfsfall für den Kfz-Verkehr überfahrbar.

Die KVA Tristacher Straße und das Plateau der T-Kreuzung Tristacher Straße/Karl-Schönherr-Straße sowie der zwischen KVA Tristacher Straße und dem Plateau der T-Kreuzung Tristacher Straße/Karl-Schönherr-Straße liegende Teilabschnitt der Tristacher Straße werden gegenüber dem Fahrbahnniveau der Tristacher Straße um rund 12 cm angehoben, wobei die Anhebung des Fahrbahnniveaus im Streckenbereich KVA Tristacher Straße / T-Kreuzung Tristacher Straße/Karl-Schönherr-Straße mittels 5 m langer Rampen (Steigung Rampe Ost: 4,2%,

Steigung Rampe West: 1,9%), welche als Pflasterplattendecken (Granit) ausgeführt werden, erfolgt.

Die Schutzwege werden östlich und westlich der KVA Tristacher Straße im Bereich der Fahrbahnteiler (Mittelinseln) der KVA Tristacher Straße geführt.

Ausgehend von der Draubücke bis hin zu den geplanten Schutzwegen über die Tristacher Straße im Bereich der KVA Tristacher Straße erfolgt im nordöstlichen und nordwestlichen Quadranten der KVA Tristacher Straße die Anordnung von 2,00 m breiten Gehsteigen angepasst an die Gehsteigbreiten entlang der Draubücke, welche mittels Hochbordsteinen von der Fahrbahn der Tristacher Straße abgesetzt geführt werden.

Entlang des südlichen Fahrbahnrandes der Tristacher Straße erfolgt die Anordnung eines 1,5 m breiten Gehsteigs, welcher ebenfalls mittels Hochbordsteinen von der Fahrbahn der Tristacher Straße abgesetzt geführt wird.

Die Führung der Radfahrer im Bereich der Tristacher Straße außerhalb des gegenüber dem Fahrbahnniveau der Tristacher Straße um rund 12 cm angehobenen Streckenbereichs KVA Tristacher Straße / T-Kreuzung Tristacher Straße/Karl-Schönherr-Straße erfolgt mittels eines Mehrzweckstreifens.

Im Baulosbereich erfolgt dazu am südlichen Fahrbahnrand der Tristacher Straße westlich der KVA Tristacher Straße ein Rückbau des bestehenden Gehsteigs um rund 40 cm von 1,90 m auf rund 1,50 m.

Am nördlichen Fahrbahnrand der Tristacher Straße erfolgt im Baulosbereich westlich der KVA Tristacher Straße eine Verschiebung des Fahrbahnrandes um rund 60 cm in Richtung Norden. Eine weitere Verbreiterung der Tristacher Straße im Baulosbereich durch Verschiebung des nördlichen Fahrbahnrandes in Richtung Norden kann aufgrund der bestehenden Alleebäume nicht vorgenommen werden (Lichtraumprofil).

Durch diese Maßnahmen vergrößert sich die Fahrbahnbreite der Tristacher Straße im Baulosbereich westlich der KVA Tristacher Straße um rund 1,00 m von 6,00 m auf 7,00 m.

Mit der Verbreiterung der Fahrbahn der Tristacher Straße im Baulosbereich westlich der KVA Tristacher Straße erfolgt am nördlichen und südlichen Fahrbahnrand der Tristacher Straße die Errichtung eines Mehrzweckstreifens für Radfahrer mit einer Breite von 1,45 m (Regelbreite Mehrzweckstreifen: 1,50 m / Mindestbreite Mehrzweckstreifen: 1,25 m gemäß RVS 03.02.13). Damit verbleibt für den Kfz-Verkehr im Baulosbereich westlich der KVA Tristacher Straße eine Kernfahrbahn von 4,10 m.

Östlich der KVA Tristacher Straße erfolgt im Baulosbereich am südlichen Fahrbahnrand der Tristacher Straße ein Rückbau des bestehenden Gehsteigs um rund 40 cm von 1,90 m auf rund 1,50 m.

Am nördlichen Fahrbahnrand der Tristacher Straße erfolgt im Baulosbereich östlich der KVA Tristacher Straße eine Verschiebung des Fahrbahnrandes um rund 20 cm in Richtung Norden. Eine weitere Verbreiterung der Tristacher Straße im Baulosbereich durch Verschiebung des nördlichen Fahrbahnrandes in Richtung Norden kann aufgrund der bestehenden Alleebäume nicht vorgenommen werden (Lichtraumprofil).

Durch diese Maßnahmen vergrößert sich die Fahrbahnbreite der Tristacher Straße im Baulosbereich östlich der KVA Tristacher Straße um rund 60 cm von 6,00 m auf 6,60 m.

Mit der Verbreiterung der Fahrbahn der Tristacher Straße im Baulosbereich östlich der KVA Tristacher Straße erfolgt am nördlichen und südlichen Fahrbahnrand der Tristacher Straße die Errichtung eines Mehrzweckstreifens für Radfahrer mit einer Breite von 1,25 m (Regelbreite Mehrzweckstreifen: 1,50 m / Mindestbreite Mehrzweckstreifen: 1,25 m gemäß RVS 03.02.13). Damit verbleibt für den Kfz-Verkehr im Baulosbereich östlich der KVA Tristacher Straße eine Kernfahrbahn von 4,10 m.

Gemäß RVS 03.02.13 ist ein Unterschreiten der Regelbreite der Kernfahrbahn von 4,50 m - 5,50 m bis auf eine Breite von 3,50 m auf Fahrbahnen mit einer höchstzulässigen Geschwindigkeit von 30 km/h bei welchen Kfz-Begegnungen nicht der Regelfall ist, möglich. Die vorgesehen Breite der Kernfahrbahn für den Kfz-Verkehr von 4,10 m im Baulosbereich der Tristacher Straße entspricht auch den Vorgaben des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg in *Musterlösungen für Radverkehrsanlagen in Baden-Württemberg, Musterblatt: 3.2-6 - Musterlösung Führungsformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen, beidseitige Schutzstreifen mit schmaler Kernfahrbahn, Stand 2017*: Bei einer Gesamtfahrbahnbreite von 6,60 m (ohne Parken) erfolgt die Aufteilung auf eine Kernfahrbahn von 4,10 m und beidseitige Schutzstreifen (Mehrzweckstreifen) von jeweils 1,25 m, bei einer Gesamtfahrbahnbreite von 7,00 m (ohne Parken) auf eine Kernfahrbahn von 4,10 m und beidseitige Schutzstreifen (Mehrzweckstreifen) von jeweils 1,45 m.

2.) Draubücke zum Mobilitätszentrum

Leistungsfähigkeit:

Die Ermittlung der Leistungsfähigkeit für das Verkehrssystem „KVA Tristacher Straße / Draubücke / P&R-Anlage Süd“ erfolgte unter Zugrundelegung der Vorgaben des HBS 2015 (Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen). Die Beurteilung der Leistungsfähigkeit erfolgt bei vorrangeregulierten Knotenpunkten über die Qualität des Verkehrsablaufs, welche über die mittlere Wartezeit in den benachrangten Fahrrelationen ermittelt wird (vgl. Kapitel 3 des Technischen Berichts, Umbau Bf. Lienz, km 268,100 - km 269,100, Tristacher Straße Einreichprojekt 2020, Lienz Tristacher Straße 268,497 - 268,639, Verkehrsplanung Hochkofler, 27.04.2020).

Die Leistungsfähigkeitsuntersuchung für die einzelnen Zufahrtsäste der geplanten KVA Tristacher Straße - Tristacher Straße Ost / Draubücke / Tristacher Straße West - zeigt sowohl für die Vormittags- als auch die Nachmittagsspitzenstunde im Werktagsnormalverkehr im Analysejahr 2019 jeweils Qualitätsstufe A. Die 99%-Staulängen beträgt im Werktagsnormalverkehr 2019 im Bereich des Zufahrtsastes Draubücke der KVA Tristacher Straße 6 m (rund 1 Pkw).

Damit weist die KVA Tristacher Straße in den Spitzenstunden im Werktagsnormalverkehr 2019 eine sehr gute Verkehrsqualität mit entsprechenden Kapazitätsreserven auf. Es kommt weder zu Beeinflussungen benachbarter Knotenpunktsbereiche durch Rückstauerscheinungen aus der KVA Tristacher Straße noch zu Rückstauerscheinungen auf der Draubücke in den Spitzenstunden im Werktagsnormalverkehr im Analysejahr 2019.

Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung

Auf der Draubücke beträgt die prognostizierte Kfz-Verkehrsbelastung - unter Einbeziehung der Kfz-Verkehrsbelastung resultierend aus der P&R-Anlage Süd und den Nutzungen der am Nordufer der Drau in Ost-West-Richtung geführten Erschließungsstraße (Heizhaus, ESV Lienz, Heimgartenanlage, Bauhof) - im Werktagsnormalverkehr 2019 rund 580 Kfz/Tag.

Durch die Errichtung der für den Fußgänger- und Radverkehr relevanten „Draubücke“ in Verbindung mit dem „Fuß- und Radwegtunnel Bahnhofsareal - Stadtzentrum Lienz“ kommt es auf der Tristacher Straße im Bereich der KVA Tristacher Straße für den Rad- und Fußgängerverkehr zu einem erhöhten Querungsbedarf.

Prognostiziert wird auf der „Draubücke“ ein Radverkehrsaufkommen von 300 Radfahrer/Tag im Werktagsnormalverkehr, dabei ist für die Spitzenstunde im Werktagsnormalverkehr von mindestens 30 Radfahrern im Querschnitt auf der Draubücke auszugehen, was einem Spitzenstundenanteil von 10% entspricht.

Hinsichtlich des Fußgängeraufkommens wird von 45 Fußgängern in der Spitzenstunde im Querschnitt auf der „Draubrücke“ ausgegangen, was im Werktagsnormalverkehr einem Tagesaufkommen von 450 Fußgängern im Querschnitt auf der „Draubrücke“ entspricht.

In den Sommermonaten ist aufgrund des starken Radtourismus in der Region von bis zu 4.000 Radfahrern im Querschnitt im Bereich des Drauradweges auszugehen. Ebenso ist im Bereich der Draubrücke von einem deutlich höheren Fußgängeraufkommen in den Sommermonaten auszugehen. Damit erhöht sich gegenüber dem Werktagsnormalverkehr einerseits der Querungsbedarf für den Rad- und Fußgängerverkehr im Bereich der KVA Tristacher Straße, andererseits auch das Fuß- und Radverkehrsaufkommen im Bereich der Draubrücke.

Auf Basis der im Projektgebiet zu erwartenden Kfz-, Rad- und Fußgängerverkehrsbelastung, resultierend aus der insbesondere für den Fußgänger- und Radverkehr relevanten Draubrücke und dem „Fuß- und Radwegtunnel Bahnhofsareal - Stadtzentrum Lienz“ wird im Projektgebiet Draubrücke / KVA Tristacher Straße / T-Kreuzung Tristacher Straße/Karl-Schönherr-Straße zukünftig eine höchstzulässige Geschwindigkeit von 30 km/h mittels einer Tempo 30 - Zonenbeschränkung vorgesehen.

In der Stadtgemeinde Lienz bestehen seit 2009 derartige Tempo 30-Zonen - Lienz Nord, Südtiroler Siedlung, Haidenhof, Lienz Süd inklusive Bruder Willram-Straße, Karl-Schönherr-Straße, Propst Weingartner-Straße, Franz-Walchegger-Straße und Reinmichlstraße etc.

Nunmehr ist vorgesehen die im Stadtteil Lienz Süd im Bereich der Karl-Schönherr-Straße bereits bestehende Tempo 30-Zone auf die T-Kreuzung Tristacher Straße/Karl-Schönherr-Straße, die KVA Tristacher Straße und die Draubrücke sowie das Straßennetz im Bereich der P&R-Anlage Süd inklusive der städtischen Erschließungsstraße auszuweiten.

Zur optischen Verdeutlichung dieser im Streckenbereich Draubrücke / KVA Tristacher Straße / T-Kreuzung Tristacher Straße/Karl-Schönherr-Straße geplanten Verkehrsberuhigungsmaßnahme durch Geschwindigkeitsreduktion erfolgt die Errichtung entsprechender straßenbaulicher Gestaltungselemente im Projektgebiet (Fahrbahnanhebung im Baulosbereich, Errichtung von Mittelinseln).

Bauliche Ausgestaltung

Die statische Bemessung der Draubrücke erfolgte nach EN 1991-2 inklusive nationalem Anhang auf das Lastmodell LM1. Das Lastmodell LM1 berücksichtigt alle Fahrzeuge entsprechend dem Kraftfahrgesetz (KFG). Somit dürfen alle nach dem KFG zugelassenen Fahrzeuge die Draubrücke befahren (vgl. Kapitel 8 Anhang Lastansatz).

Das Haupttragwerk der Draubrücke bilden zwei in etwa diagonal über die Brücke verlaufende Bögen, welche sich in Brückenmitte kreuzen.

Die Länge der beiden im Brückenquerschnitt außen liegenden Hohlkästen beträgt rund 32 m. Diese beiden außen liegenden Hohlkästen folgen der Brückenbreite, die sich von rund 10 m in Brückenmitte zu den beiden Widerlagern jeweils auf rund 12 m öffnet.

Im Längsschnitt weisen die beiden Widerlager der Draubrücke eine Krümmung mit einem Radius von 320 m auf. Vom Hochpunkt der Fahrbahn entsteht so zu beiden Brückenenden hin ein mittleres Gefälle von rund 2,5%, der Höhenunterschied beträgt jeweils rund 0,40 m.

Die Fahrbahn der Draubrücke ist als Dachprofil ausgebildet, wobei die Querneigung zwischen 2 % und 2,5 % beträgt. Die fahrbahnebenen Gehsteige sind mit einer Querneigung von 2,5 % zum jeweiligen Fahrbahnrand geneigt.

Insgesamt wurden jeweils vier Einlaufschächte am westlichen sowie östlichen Fahrbahnrand der Draubrücke für die Straßenentwässerung vorgesehen.

Die baulichen und gestalterischen Maßnahmen der Fahrbahn und des Gehsteigs der Draubücke erfolgten auf Basis der Kriterien einer Zonenbeschränkung 30 km/h-Beschränkung gemäß RVS 03.04.12.

Der Radverkehr wird gemäß RVS 03.02.13 im Mischverkehr mit dem Kfz-Verkehr ohne eigene Radverkehrsanlage geführt.

Die Fußgänger werden im Bereich der Draubücke am östlichen und westlichen Fahrbahnrand auf fahrbahnebenen Gehsteigen mit einer Breite von 2,00 m gemäß RVS 03.02.12 geführt.

Ein Brückengeländer dient der Absturzsicherung.

Die Fahrbahnbreite für den Kfz- und Radverkehr in Brückenmitte beträgt rund 5,80 m, im nördlichen und südlichen Widerlagerbereich rund 7,80 m. Ein Begegnungsverkehr zwischen zwei Pkw (Begehungsgeschwindigkeit ≤ 30 km/h - erforderliche Fahrbahnbreite: 4,50 m) sowie zwischen einem Lkw und einem Pkw (Begehungsgeschwindigkeit ≤ 30 km/h - erforderliche Fahrbahnbreite: 5,50 m) ist auf der Draubücke gegeben.

Die Durchfahrthöhe der Draubücke beträgt in Fahrbahnmitte 4,50 m, in den Randbereichen der Brückenaufweitung an den beiden Tragwerksenden rund 4,20 m.

Fahrbahnaufbau:

Der Fahrbahnbelag der Draubücke ist in Asphaltbauweise vorgesehen und weist nachstehenden Fahrbahnaufbau auf:

Stärke	Bezeichnung
3 cm	Deckschichte [AC11deck, 70/100, A1, G2]
6 cm	bituminöse Tragschichte [AC16trag, 70/100, T2, G5]
2 cm	Deckschichte [AC8deck, 70/100, A1, G3]
1 cm	Abdichtung zweilagig

Tabelle 1: Fahrbahnaufbau Draubücke (verkehrsberuhigte Zone - Tempo 30-Zone)

Die Gehsteige im Bereich der Draubücke sind in Betonbauweise ausgeführt und erhalten nachstehenden Aufbau:

Stärke	Bezeichnung
8 cm	Beton (Oberfläche: Besenstrich) [C 25/30 B7 GK16]
1 cm	Abdichtung zweilagig

Tabelle 2: Deckenaufbau Gehsteige Draubücke

Straßenentwässerung:

Die im Bereich der Draubücke anfallenden Straßenoberflächenwässer werden über Entwässerungsabläufe gesammelt, wobei am westlichen sowie östlichen Fahrbahnrand der Draubücke jeweils vier Einlaufschächte vorgesehen sind. Ebenso werden im Bereich der Dilatationsfugen Oberflächenwässer gesammelt.

Die gesammelten Oberflächenwässer des südlichen Teilabschnitts der Draubücke werden über den bestehenden öffentlichen Mischwasserkanal im Bereich Tristacher Straße in das öffentliche Kanalsystem verbracht.

Im nördlichen Teilabschnitt der Draubücke werden die gesammelten Oberflächenwässer in das neu errichtete Retentionsbecken mit Bodenfilter der P&R-Anlage Süd eingeleitet.

- - -

Über diesen Antrag wird nach § 42 Tiroler Straßengesetz 1989 in Verbindung mit §§ 40 bis 44 des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes (AVG) die mündliche Verhandlung auf

Mittwoch, den 08.07.2020

mit dem Zusammentritt der Amtsabordnung um 11.00 Uhr vor Ort (Treffpunkt: Tristacher Straße - Draubücke) anberaumt.

Es steht bei dieser Verhandlung den Parteien frei, persönlich oder durch einen bevollmächtigten Vertreter der zur Abgabe vorbehaltloser Erklärung schriftlich ermächtigt sein muss, an der Verhandlung teilzunehmen und allfällige Einwendungen gegen das Bauvorhaben vorzubringen.

Werden Einwendungen, nicht spätestens am Tage vor der mündlichen Verhandlung bei der Behörde oder während der mündlichen Verhandlung selbst vorgebracht, verliert gemäß § 42 AVG die betreffende Person in diesem Verfahren ihre Stellung als Partei.

Gemäß § 59 Abs. 1 Tiroler Straßengesetz haben die Eigentümer der vom gegenständlichen Verfahrenen betroffenen Grundstücke bzw. die sonst hierüber Verfügungsberechtigten das Betreten dieser Grundstücke durch Organe oder sonstige Beauftragte der Behörde zum Zwecke der Beweisaufnahme bzw. Kennzeichnung zu dulden.

Die Antragstellerin hat spätestens am dritten Tag vor der mündlichen Verhandlung die beanspruchten Grundstücksflächen in der Natur durch Absteckung, Markierung oder sonstige geeignete Maßnahmen zu kennzeichnen.

Vor der Durchführung des Augenscheines werden allgemeine Fragen behandelt. Ferner wird das vorliegende Straßenbauprojekt erläutert.

Im Zuge dieses Augenscheines (Begehung) des gegenständlichen Straßenabschnittes besteht für die Parteien die Gelegenheit, im Zusammenhang mit der Ausführung des geplanten Straßenbauvorhabens allenfalls noch maßgebliche Umstände zur Prüfung dazulegen.

Bei der Bauverhandlung werden auch die Grundlagen für die Beurteilung der Zulässigkeit des Bauvorhabens (§ 37 TStG 1989) sowie allfällige Verpflichtungen zur Aufrechterhaltung von bestehenden Verkehrsverbindung (§ 38 TStG 1989) oder zur Aufrechterhaltung von bestehenden Einrichtungen zur Abhaltung des Viehes im Weidegebiet (§ 39 TStG 1989) geprüft.

Im Verlauf dieser Verhandlung besteht für die Eigentümer der berührten Grundstücke auch die Möglichkeit mit der Gemeindestraßenverwaltung Übereinkommen über die Grundinanspruchnahme abzuschließen.

Die Projektunterlagen zu diesem Antrag der Stadtgemeinde Lienz, Gemeindestraßenverwaltung, liegen beim Stadtbauamt Lienz zur allgemeinen Einsichtnahme auf.

Die an der Verhandlung teilnehmenden Personen müssen einen Abstand von mindestens einen Meter einhalten. (Siehe auch Beiblatt)

Der Antragsteller wird ersucht einen Tisch am Verhandlungsort bereitzustellen.

Die Bürgermeisterin:
i.A.:

Dipl.-Ing. Klaus Seirer



Dieses Dokument wurde von Dipl.-Ing. Klaus Seirer elektronisch gefertigt und amtssigniert.

Datum 23.06.2020

Informationen zur Prüfung finden Sie unter: www.lienz.gv.at/amtssignatur