



Zell am See

ZELL AM SEE - SÜD  
SCHÜTTDORF

GERINGFÜGIGE  
ÄNDERUNG DES REK

**MASTERPLAN VERKEHR**

MAI 2015



**Büro für Verkehrs- und Raumplanung**  
F. RAUCH

K. SCHLOSSER

**BVR**



Zell am See

ZELL AM SEE SÜD  
SCHÜTTDORF

GERINGFÜGIGE ÄNDERUNG DES  
RÄUMLICHEN ENTWICKLUNGSKONZEPTES

**MASTERPLAN VERKEHR**



Büro für Verkehrs- und Raumplanung

Karl-Kapferer-Straße 5 • A 6020 Innsbruck

Tel (0512) 57573710 • Fax (0512) 575737 20 • office@bvr.at • www.bvr.at

Dipl.-Ing. Friedrich Rauch  
Ingenieurkonsulent für Raumplanung  
und Raumordnung

Dipl.-Ing. Klaus Schlosser  
Zivilingenieur für Bauwesen

Bearbeitung: Markus Dörfler

Innsbruck, Mai 2015

## INHALT

1	AUFTRAG UND AUFGABENSTELLUNG.....	3
2	GERINGFÜGIGE ÄNDERUNG REK .....	4
3	VERKEHRSSYSTEM.....	8
	3.1 Bestehendes Straßennetz im Abänderungsbereich.....	8
	3.2 Straßenverhältnisse / Definitionen .....	8
	3.3 Umfahrung Variante 2a.....	13
4	VERKEHR.....	14
	4.1 Analyseverkehr 2010 .....	14
	4.2 Streckenbelastungen JDTV 2010 .....	14
5	BEURTEILUNG MASTERPLAN VERKEHR .....	20

---

## ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1-1: Übersicht und Straßennetz .....	3
Abbildung 2-1: Bestehende Flächenwidmung mit Änderungsbereich .....	5
Abbildung 2-2: Bestehende Flächennutzung .....	6
Abbildung 2-3: Masterplan geplante Nutzungen .....	7
Abbildung 3-1: Bestehende Verkehrsinfrastruktur .....	8
Abbildung 3-2: RVS 03.04.12 – Funktionale Gliederung .....	11
Abbildung 3-3: Funktionale Gliederung.....	12
Abbildung 3-4: Variante 2a – Umfahrung Bruckberg 2011 .....	13
Abbildung 4-1: Streckenbelastungen <b>A0</b> Bestandsnetz - Analyseverkehr 2010 [Kfz/24h].....	15
Abbildung 4-2: Knotenbelastungen <b>A0</b> Bestandsnetz - Analyseverkehr 2010 [Kfz/24h].....	16
Abbildung 4-3: Streckenbelastungen <b>A2a</b> Variante 2a - Analyseverkehr 2010 [Kfz/24h].....	18
Abbildung 4-4: Knotenbelastungen <b>A2a</b> Variante 2a - Analyseverkehr 2010 [Kfz/24h].....	19

## TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 3-1: RVS 03.01.12 – Entwurfselemente.....	10
---	----

## 1 AUFTRAG UND AUFGABENSTELLUNG

Im Rahmen der geringfügigen Änderung des räumlichen Entwicklungskonzeptes – Siedlungsleitbild – im Bereich Schüttdorf im Gemeindegebiet der Stadt Zell am See zwischen ÖBB-Westbahnstrecke, B 311 Pinzgauer Straße, B 168 Mittersiller Straße, Kaprunerstraße und Gewerbeareal Flugplatz ist ein Masterplan Verkehr zu erarbeiten. Im Masterplan Verkehr sind neben dem betroffenen Bereich auch die Auswirkungen der Umfahrung (Variante 2a) sowie ein weiter gefasster Bereich in Schüttdorf, der das Verkehrsgeschehen in Schüttdorf maßgebend bestimmende Bereich, mit zu betrachten.

Der Masterplan ist aufbauend auf vorliegenden Verkehrsuntersuchungen, Nutzen-Kosten-Analysen und Variantenvergleichen in Zell am See Süd (2006 bis 2013) zu erarbeiten. Grundlage stellt die Umfahrung Schüttdorf in Form der Variante 2a – optimiert dar.

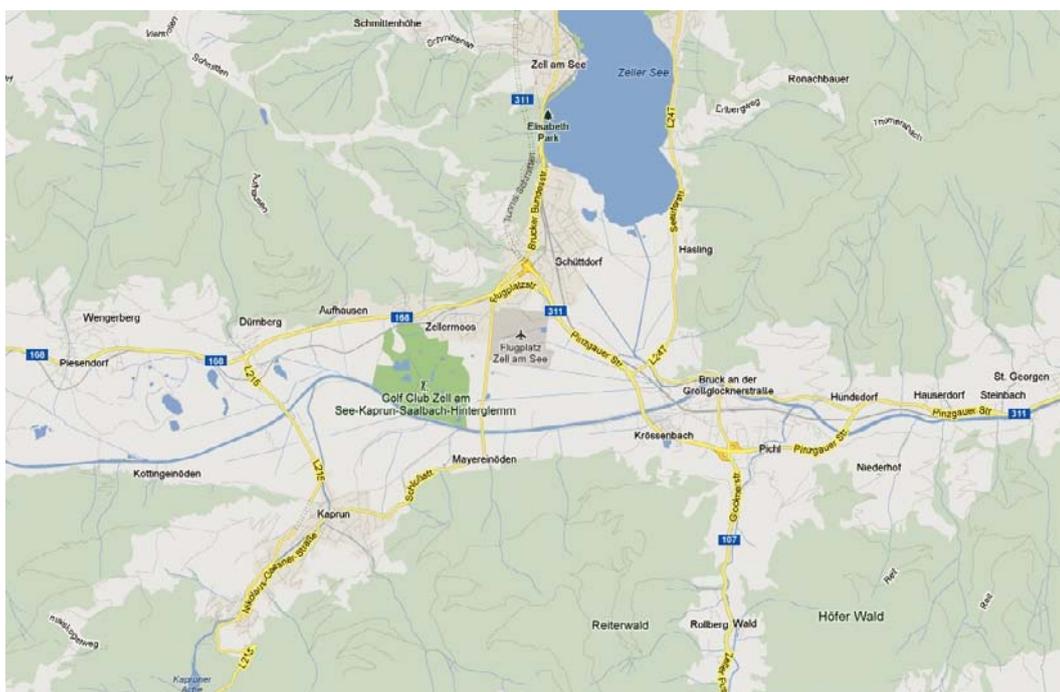


Abbildung 1-1: Übersicht und Straßennetz

Die Stadt Zell am See hat den Zivilingenieur DI Klaus Schlosser mit der Ausarbeitung des Masterplan Verkehr beauftragt, der aufbauend auf den Entwurf von Architekt DI Martin Lenglachner zu erstellen ist.

## 2 GERINGFÜGIGE ÄNDERUNG REK

Die geringfügige Änderung des räumlichen Entwicklungskonzeptes – Siedlungsleitbild – im Bereich Schüttdorf zwischen ÖBB-Westbahnstrecke, B 311 Pinzgauer Straße, B 168 Mittersiller Straße, Kaprunerstraße und Gewerbeareal Flugplatz (Änderungsbereich ist in Abbildung 2-1 dargestellt) soll einerseits Entwicklungswünsche ermöglichen und andererseits einer ungewollte Durchmischung von unterschiedlichen Nutzungsstrukturen entgegenwirken dabei sind die bestehenden Plangrundlagen abzuändern und an die gegebene bzw. geplante Situation bzw. bereits vorhandenen Strukturen anzupassen.

Das Ausmaß bzw. die Größe der bereits festgelegten Entwicklungsflächen bleibt unangetastet. Es wird lediglich die widmungsmäßige Festlegung dieser Flächen neu definiert. Dabei handelt es sich um eine Strukturbereinigung bzw. um eine Anpassung des Bestandes an die widmungsmäßigen Festlegungen und um die Anpassung der im Textteil festgelegten Entwicklungsziele der Stadtgemeinde im Siedlungsleitbild.

In den Abbildungen 2-1 bis 2-4 sind die von Arch. Lenglachner ausgearbeiteten Planunterlagen zusammengestellt.

### Bestehende Flächenwidmung

Die bestehende Flächenwidmung und der Änderungsbereich sind in Abbildung 2-1 (Auszug aus dem FWP der Stadt Zell am See).

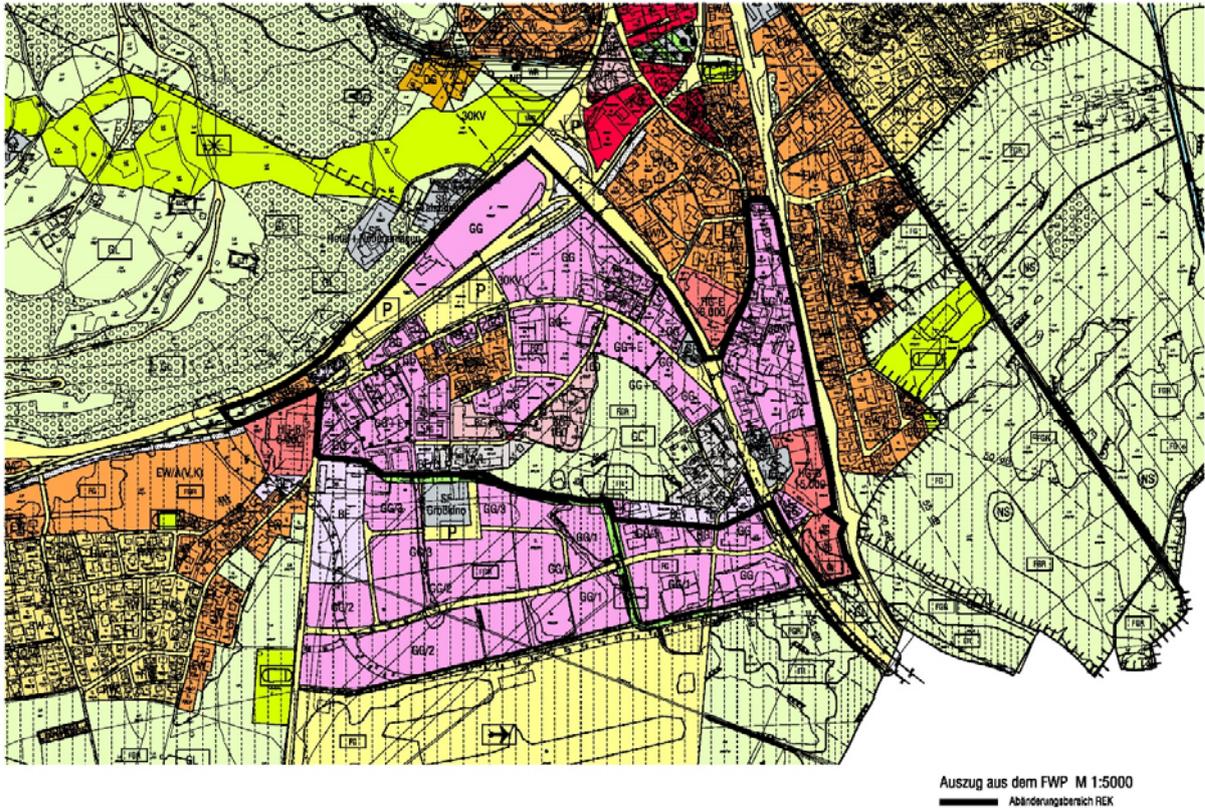


Abbildung 2-1: Bestehende Flächenwidmung mit Änderungsbereich

### Bestehende Flächennutzung

In Abbildung 2-2 sind die bestehende Nutzung im Änderungsbereich sowie das übergeordnete und örtliche Straßennetz entsprechend der Bearbeitung von Arch. Lenglachner dargestellt.

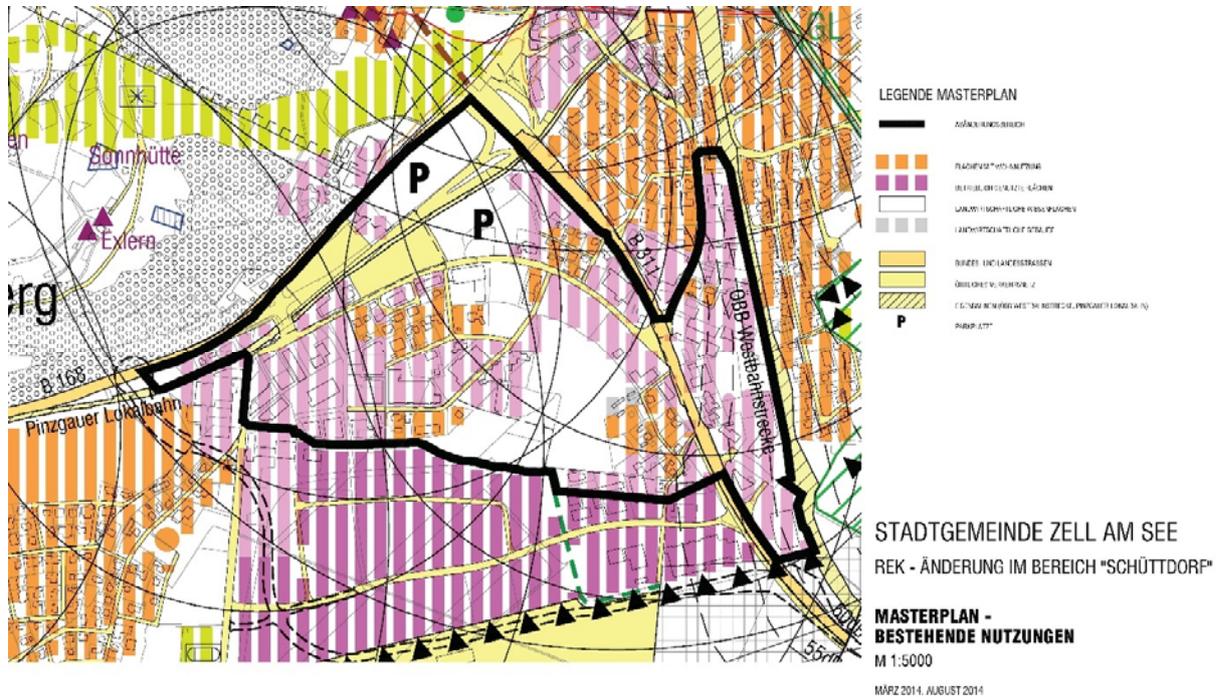


Abbildung 2-2: Bestehende Flächennutzung

### Masterplan geplante Nutzungen

Die in Abbildung 2-3 dargestellten geplanten Nutzungen entsprechend der Bearbeitung von Arch. Lenglachner ergeben sich einerseits aus Entwicklungswünschen sowie andererseits aus der Bereinigung der ungewollten Durchmischung von unterschiedlichen Nutzungsstrukturen.

### Masterplan Verkehrskonzept

Im Masterplan Verkehrskonzept von Arch. Lenglachner sind die geplante Umfahrung Schüttdorf (Variante 2a, liegt außerhalb des gegenständlichen Planungsgebietes - Abänderungsbereich) sowie die zwei neuen Erschließungsstraßen im Bereich der Gletschermoosstraße sowie die zusätzliche Verbindung in Verlängerung der Gletschermoosstraße bis zur Kaprunerstraße enthalten. Eingetragen ist auch eine neue Geh- und Radwegverbindung von der Flugplatzstraße zur Prof. Ferry Porsche Straße.

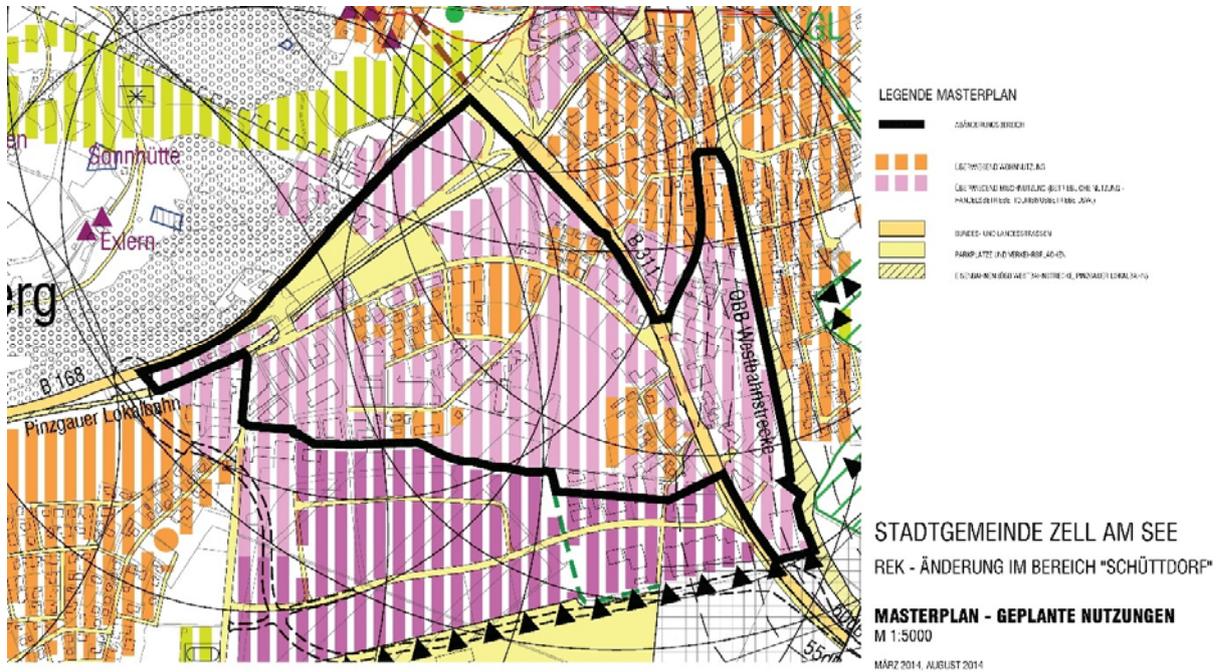


Abbildung 2-3: Masterplan geplante Nutzungen

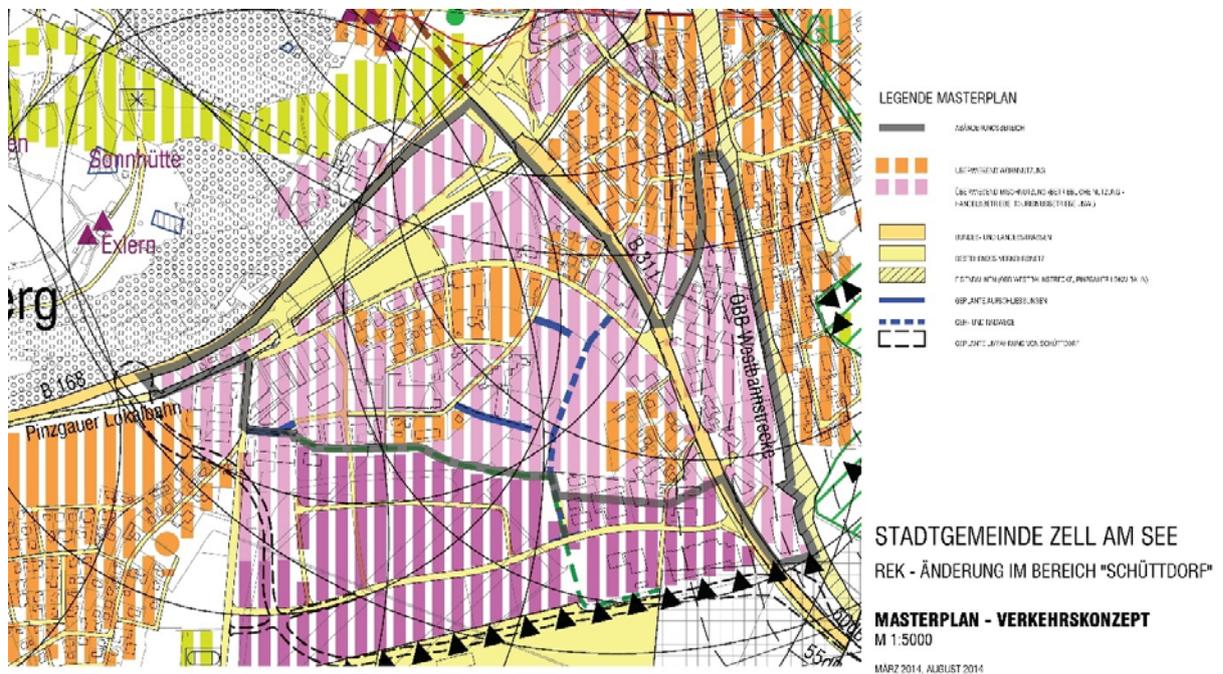


Abbildung 2-4: Masterplan Verkehrskonzept

### 3 VERKEHRSSYSTEM

#### 3.1 Bestehendes Straßennetz im Abänderungsbereich

In Abbildung 3-1 ist das bestehende Straßennetz im Abänderungsbereich ohne die Flächennutzungen dargestellt. Neben den Landesstraßen B 311 und B 168 sind dies die Areit-, Flugplatz-, Gletschermoos-, Imbachhorn-, Kapruner- und Prof. Ferry Porsche Straße. Weiters sind noch der Hans-Wolf Weg und der Wiesenweg zu nennen.

Neben den Verkehrsflächen für den MIV verlaufen im Nahbereich des Abänderungsbereichs die regionalen Radwegverbindungen nach Piesendorf (parallel zur Pinzgauer Lokalbahn) und Kaprun (parallel zur Kaprunerstraße) und nach Bruck (parallel zur B 311) zu einem überwiegenden Teil auf baulich getrennten Verkehrsflächen.

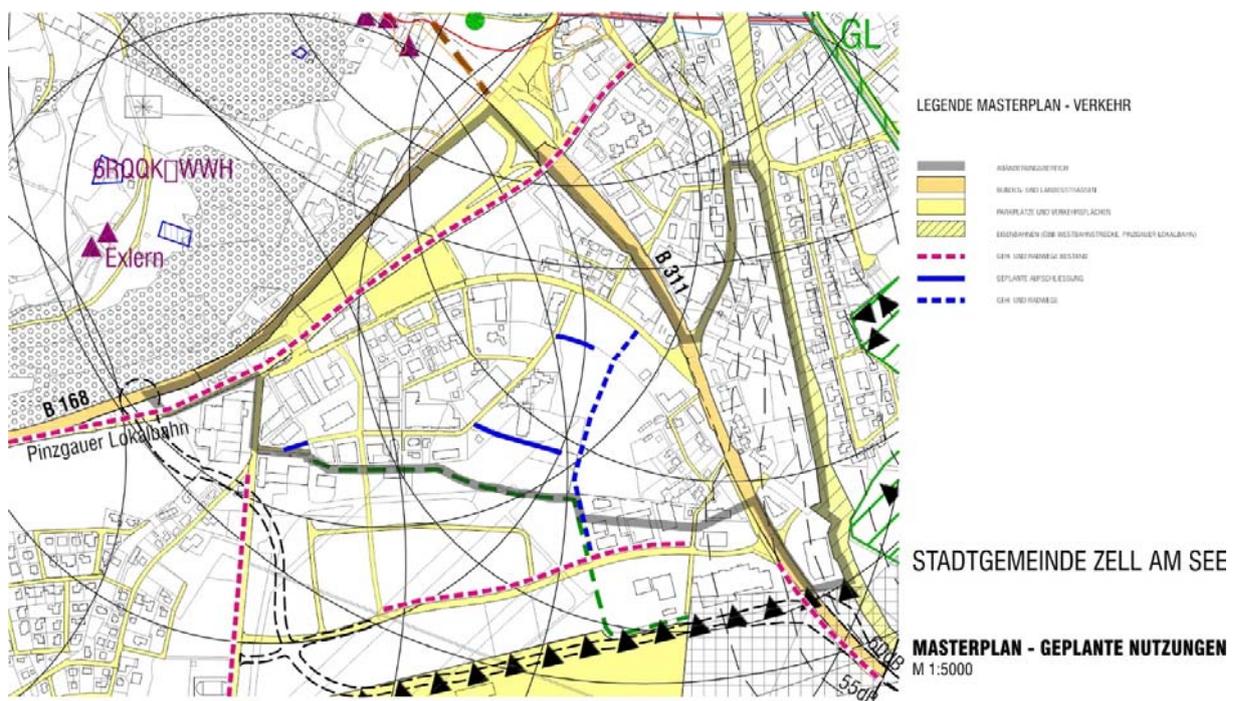


Abbildung 3-1: Bestehende Verkehrsinfrastruktur

#### 3.2 Straßenverhältnisse / Definitionen

Die Beurteilung der Kapazitäten der einzelnen Straßenabschnitte erfolgt anhand der vorliegenden RVS 03.01.12 – Rahmenrichtlinie für

Verkehrerschließung – sowie der RVS 03.04.12 – Querschnittsgestaltung von Innerortsstraßen.

*RVS Definitionen:*

Folgend werden aus den beiden RVS Passagen zitiert, um eine Kategorisierung der Straßenabschnitte zu ermöglichen:

Die **RVS 03.01.12** gibt über Grundsätze für die verkehrsmäßige Erschließung, Systeme und Elemente der Verkehrerschließung inklusive Grundsätzen der Bemessung, und Grunddaten zur Bemessung von Verkehrsanlagen (Fahrzeugabmessungen und Verkehrsräume, Abschätzung des Verkehrsaufkommens, etc.) Auskunft. Diese Richtlinien sind als Planungshilfe zu verstehen und beziehen sich in erster Linie auf die innere und lokale Erschließung.

Im Kapitel 6. Entwurf der Verkehrsanlagen werden im Kapitel 6.2. Straßen und Wege näher definiert. Dabei ist eine Unterscheidung in Sammelstraßen, Anliegerstraßen, Befahrbare Wohnwege / Wohnstraßen, Nicht befahrbare Wohnwege, angeführt.

In Sammelstraßen ist die Verkehrsfunktion vorherrschend, der übergeordnete Entwurfsgrundsatz ist daher die Trennung der Verkehrsarten. Die der Bemessung zugrundeliegende Geschwindigkeit beträgt aufgrund der Verkehrsfunktion  $V = 50$  km/h. Entlang von Sammelstraßen sollten grundsätzlich Radwege vorgesehen werden, falls nicht über ein selbständig geführtes Wegenetz bzw. über Anliegerstraßen ein gleich gutes Bedienungslevel erreicht werden kann.

Bei einer Anliegerstraße soll die Verkehrsbelastung 100 bis 150 Kfz/h bzw. in Ausnahmefällen bis 300 Kfz/h betragen, die Anzahl der Wohnungen ist mit 400 begrenzt. Ab etwa 80 erschlossenen Wohnungen (Wohneinheiten) soll von Mischflächen Abstand genommen werden. Entwurfs-elemente und Gestaltung von Anliegerstraßen sollen den Kraftfahrer zu rücksichtsvollem und langsamem Fahren veranlassen, Die Geschwindigkeit ist für die Bemessung der Anliegerstraße nicht maßgeblich.

Einteilung	Querschnitt	Verkehrsbelastung Kfz/h	Anzahl der angeschlossenen		Grenzwerte der Entwurfs Elemente						Lichte Höhe	Anmerkung
			Wohnung	Arbeitsplätze	A min	R min	s max	R <sub>k</sub> min	R <sub>w</sub> min	q min-max		
VIERSTREIFIGE ANBAUFREIE SAMMELSTRASSE		≤1200	≤2000	≤1500	65	85	6(10)	1000	400	1,5-5	4,5 (4,7)	<ul style="list-style-type: none"> <li>o F + R auch kombiniert</li> <li>o Kein Parken</li> <li>o Bei Lärmschutz zusätzlichen Raum vorsehen</li> <li>o In Wohn- und Altbaugeb. kleinere Abmessungen</li> </ul>
ZWEISTREIFIGE ANBAUFREIE SAMMELSTRASSE		≤1200	≤2000	≤1500	65	85	6(10)	1000	400	1,5-5	4,5 (4,7)	<ul style="list-style-type: none"> <li>o F + R auch kombiniert</li> <li>o Kein Parken</li> <li>o Bei Lärmschutz zusätzlichen Raum vorsehen</li> <li>o In Wohn- und Altbaugeb. kleinere Abmessungen</li> <li>o auch bei vierstreifigen Sammelstraßen anwendbar</li> </ul>
ANBAUFÄHIGE SAMMELSTRASSE IN WOHNGEBIETEN		≤800	≤1500	-	65	85	6(10)	850 (1000)	400	1,5-5	4,5	<ul style="list-style-type: none"> <li>o Parken nur in Längsaufstellung</li> <li>o     Wert bei R min</li> </ul>
ANBAUFÄHIGE SAMMELSTRASSE IN INDUSTRIEGEB.		≤800	-	≤1500	65	85	5(7)	850 (1000)	400	1,5-5	4,5	<ul style="list-style-type: none"> <li>o Parken nur in Längsaufstellung</li> <li>o Baumabstand = 25,0 m wegen Lkw-Parkierung</li> <li>o     Wert bei R min</li> </ul>
ANLIEGERSTRASSE		≤150 Ausn. 250	≤400 (600)	≤300	-	12	6(12)	400 (450)	250	1,5-5	4,5	<ul style="list-style-type: none"> <li>o ( ) Klammervert bei guter ÖPNV-Erschließung</li> <li>o Geradlinige Führung sollte vermieden werden</li> <li>o In Wohngebieten kleinere Fahrflächenbreite in Abhängigkeit von der Parkierungsform</li> <li>o bei öffentlichem Verkehr (Linienbus) bzw. in Industriegebiet Fahrflächenbreite 6,50 m</li> <li>o     Werte bei R min</li> </ul>
BEFAHRBARER WOHNWEG		≤50	≤80	-	-	12	6(12)	400	250	1,5-4	4,2	<ul style="list-style-type: none"> <li>o Länge + 200 m</li> <li>o Parken je nach Aufstellung P+ 2,0 m, Anbauten + 4,50 m</li> <li>o Bei Fahrflächen b = 5,00 und Fahrverkehr in beiden Richtungen je nach Übersichtlichkeit Ausweichen alle 50 - 100 m anordnen</li> <li>o i.a. nur einseitiges Parken (evtl. alternierend)</li> <li>o Lichte Höhe kann bis auf 2,50 m reduziert werden, falls Zufahrt mit Normalhöhen andersweitig gesichert ist (abhängig von der jeweiligen Bauordnung)</li> </ul>
BEFAHRBARER WOHNWEG		≤30	≤30	-	-	12	6(12)	400	250	1,5-4	4,2	<ul style="list-style-type: none"> <li>o Länge + 50 m</li> <li>o Lichte Höhe siehe oben</li> <li>o Parken nur in Sonderfällen</li> <li>o Lkw nur ausnahmeweise</li> </ul>

Tabelle 3-1: RVS 03.01.12 – Entwurfs Elemente

In der **RVS 03.04.12** wird die Querschnittsgestaltung von Innerortsstraßen behandelt, die für den vorliegenden Straßenzug ausschlaggebend ist. Dabei werden Bemessungsgrundsätze bezüglich funktionaler Gliederung, Geschwindigkeiten, maßgebende Bemessungsfahrzeuge sowie Begegnungsfälle und Bedarfskriterien für Anlagen des nichtmotorisierten Verkehrs (in Zusammenhang mit der RVS 03.02.11) behandelt.

Entsprechend dem Diagramm in Abbildung 3-2 sowie den vorherrschenden Nutzungen und der räumlichen Funktion können die Straßen im Änderungsbereich wie in Abbildung 3-3 folgend kategorisiert werden.

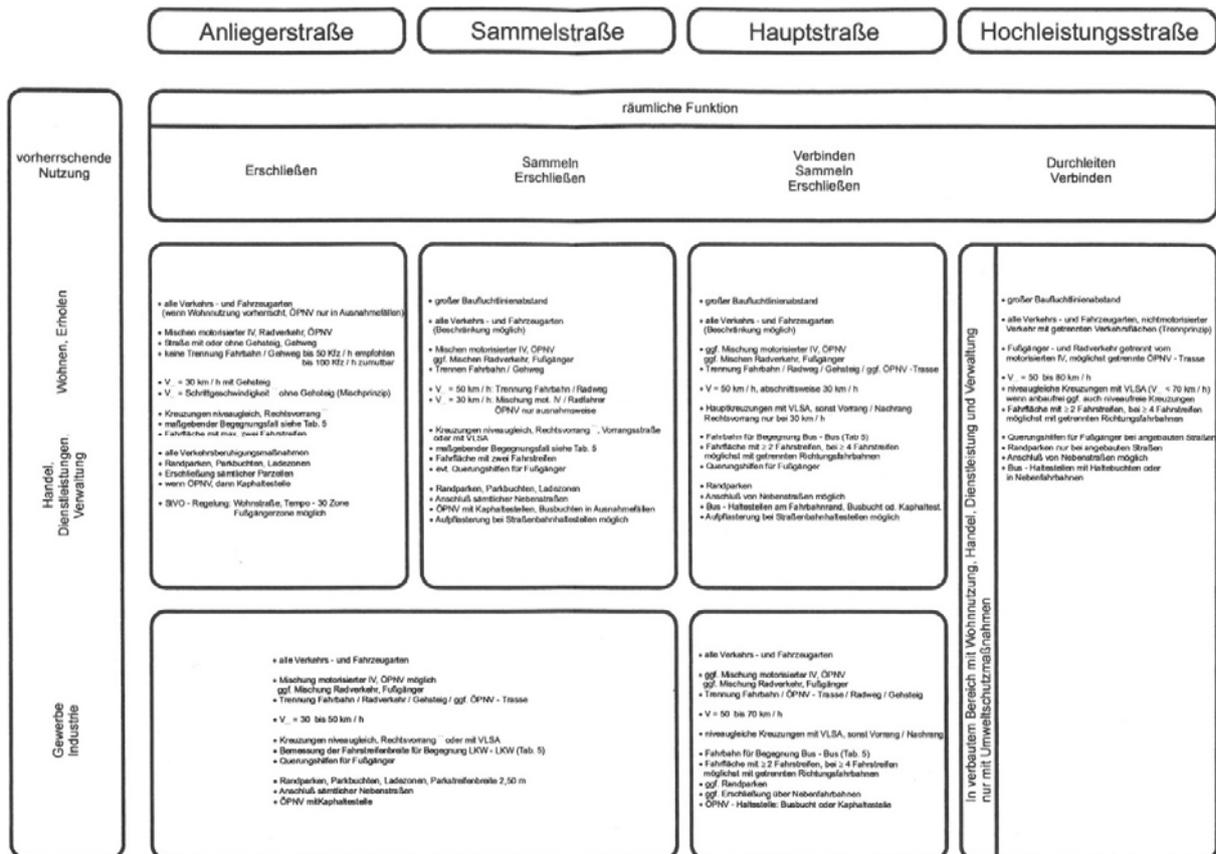


Abbildung 3-2: RVS 03.04.12 – Funktionale Gliederung

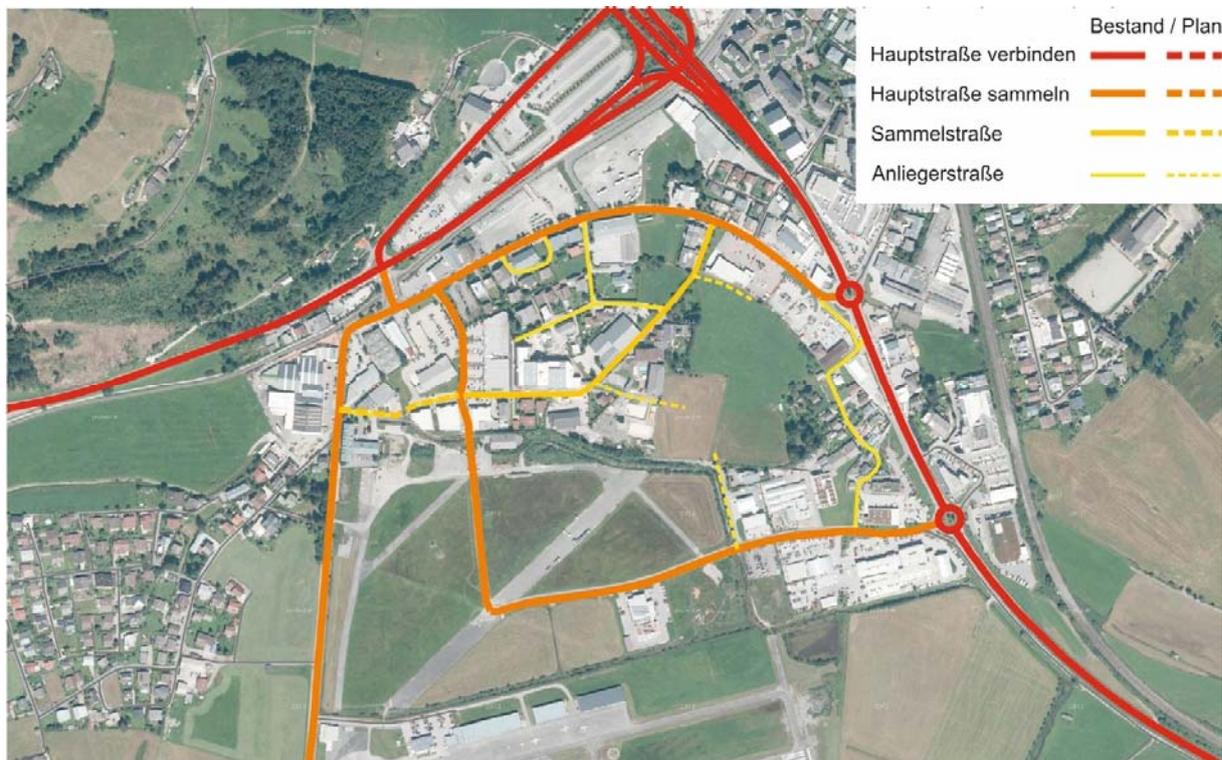


Abbildung 3-3: Funktionale Gliederung

Die Landestraßen B 311 Pinzgauer Straße und B 168 Mittersiller Straße sind als Hauptstraßen mit der Funktion verbinden (überregionale Verbindungen zwischen Bezirkshauptorten untereinander oder von Bezirkshauptorten zur Landeshauptstadt...) zu kategorisieren. Im Abänderungsbereich sind auf Grund der Verkehrsbelastung bzw. des Ausbauquerschnittes die Flugplatz-, Kapruner- und die Prof. Ferry Porsche Straße sowie der daran anschließende Abschnitt der Gletschermoosstraße als Hauptstraßen mit der Funktion sammeln zu kategorisieren. Entsprechend der Lage ist die Gletschermoosstraße als Sammelstraße und die restlichen Stichstraßen und Wege können als Anliegerstraßen bezeichnet werden. Die neuen Erschließungsstraßen sind auf Grund ihrer Lage als Anliegerstraßen und die Netzergänzung Gletschermoosstraße – Kaprunerstraße als Sammelstraße zu kategorisieren.

### 3.3 Umfahrung Variante 2a

Die Variante 2a der Umfahrung Schüttdorf (Abbildung 3-4) sieht die Errichtung einer neuen Straßenverbindung, die im östlichen Abschnitt direkt nördlich des Flugplatzes auf dem Hochwasserdamm des Retentionsbeckens Zeller Moos verläuft. Im Bereich der westlichen Flughafengebäude wendet sich die Trasse nach Norden und verläuft die alte Kaprunerstraße querend, auf einem Damm bis zur Einmündung in einen neuen Kreisverkehr an der B 168 Mittersiller Straße zwischen den Kreuzungen Zeller Moos und Bruckberg, westlich vom Baumarkt Ebster. Vor dem Kreisverkehr wird die Trasse der Lokalbahn mit einer Brücke gequert.

Die Variante 2a ist das Ergebnis der Untersuchungen die in den Jahren 2006 bis 2013 gemeinsam von der Stadt Zell am See mit dem Land Salzburg durchgeführt wurde. Im Zuge dieser Untersuchungen wurden insgesamt 9 Hauptvarianten mit zahlreichen Untervarianten ausgearbeitet und einander sowie dem Bestand gegenübergestellt und beurteilt mit einer klaren Präferenz für die Variante 2a mit der eine auch längerfristige Lösung der Verkehrsproblematik in Zell am See Süd gegeben ist.



Abbildung 3-4: Variante 2a – Umfahrung Bruckberg 2011

## 4 VERKEHR

### 4.1 Analyseverkehr 2010

Der Analyseverkehr 2010 bildet die Ergebnisse der ECE Verkehrszählungen 2010 ab. Die Verkehrsbeziehungen – Wunschlinien des Verkehrs – wurden aus der „Verkehrsuntersuchung Zell am See Süd – Ergebnisse der Erhebung, Netzvarianten, Verkehrswirksamkeit“ (BVR 2006) übernommen und mit Daten aktueller Querschnittszählungen (AdSL, BVR) geeicht.

### 4.2 Streckenbelastungen JDTV 2010

#### Bestandsnetz

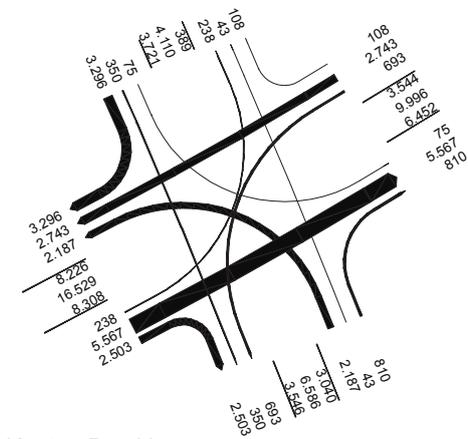
In Abbildung 4-1 sind die Streckenbelastungen am untersuchten Straßennetz dargestellt. Die Streckenbelastungen im Bereich des Untersuchungsgebietes entsprechen den berechneten bzw. tatsächlich gemessenen und gezählten Belastungen.

Die höchsten Streckenbelastungen im Planungsgebiet treten an der B 311 Pinzgauer Straße im Abschnitt zwischen dem Kreisverkehr Lutz und dem Nordportal des Schmittentunnels mit über 19.000 Kfz/24h auf. Belastungen über 15.000 Kfz/24h treten abschnittsweise auf der B 311 und der B 168 Mittersiller Straße auf.

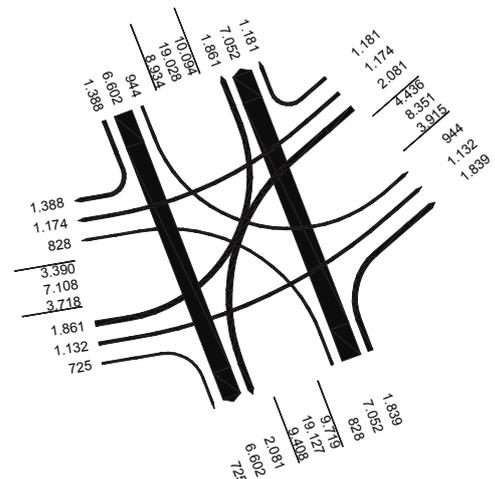
Die Gesamtzufahrtbelastung am KV Lutz ist mit 21.650 Kfz/24h, am KV Kitzsteinhornstraße mit 26.810 Kfz/24h und am Knoten Bruckberg mit 18.610 Kfz/24h anzugeben. Die Knotenstrombelastungen sind in Abbildung 4-2 dargestellt.



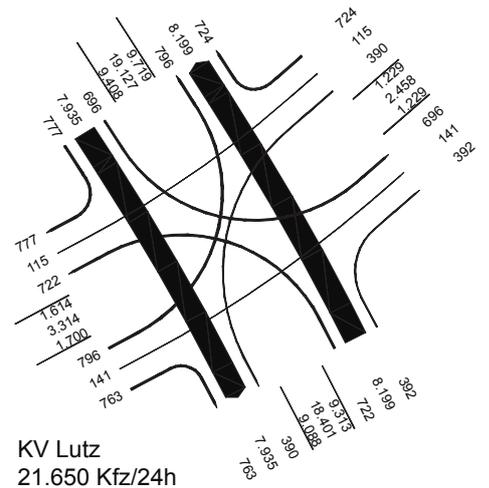
Abbildung 4-1: Streckenbelastungen **A0**  
Bestandsnetz - Analyseverkehr 2010 [Kfz/24h]



Knoten Bruckberg  
18.610 Kfz/24h



KV Kitzsteinhornstrasse  
26.810 Kfz/24h



KV Lutz  
21.650 Kfz/24h

Abbildung 4-2: Knotenbelastungen **A0**  
Bestandsnetz - Analyseverkehr 2010 [Kfz/24h]

### Variante 2a

In Abbildung 4-3 sind die Streckenbelastungen am untersuchten Straßennetz mit der Variante 2a dargestellt.

Die höchsten Streckenbelastungen im Planungsgebiet treten an der B 311 Pinzgauer Straße im Abschnitt zwischen dem KV Bruck West und dem KV Lutz mit über 18.000 Kfz/24h auf. Belastungen über 15.000 Kfz/24h treten abschnittsweise auf der B 311 und der B 168 Mittersiller Straße auf. Die Belastung auf der Umfahrung in der Variante 2a ist mit bis zu 12.800 Kfz/24h anzugeben.

Die Gesamtzufahrtbelastung am KV Lutz ist mit 18.570 Kfz/24h, am KV Kitzsteinhornstraße mit 21.220 Kfz/24h, am Knoten Bruckberg mit 10.990 Kfz/24h und am neuen Knotenpunkt B 168 – Umfahrung mit 20.220 Kfz/24h anzugeben. Die Knotenstrombelastungen sind in Abbildung 4-4 dargestellt.

Mit der Entlastungswirkung der Variante 2a werden die kritischen Knotenpunkte Kreisverkehr Lutz und Kreisverkehr Kitzsteinhornstraße so weit entlastet das künftig aus reichende Leistungsreserven für eine störungsfreie Verkehrsabwicklung zur Verfügung stehen. Die Belastung an neuen Kreisverkehr an der B 168 ist noch deutlich unter der kritischen Belastung von 25.000 bis 28.000 Kfz/24 in der Gesamtzufahrt für einstreifige Kreisverkehre.

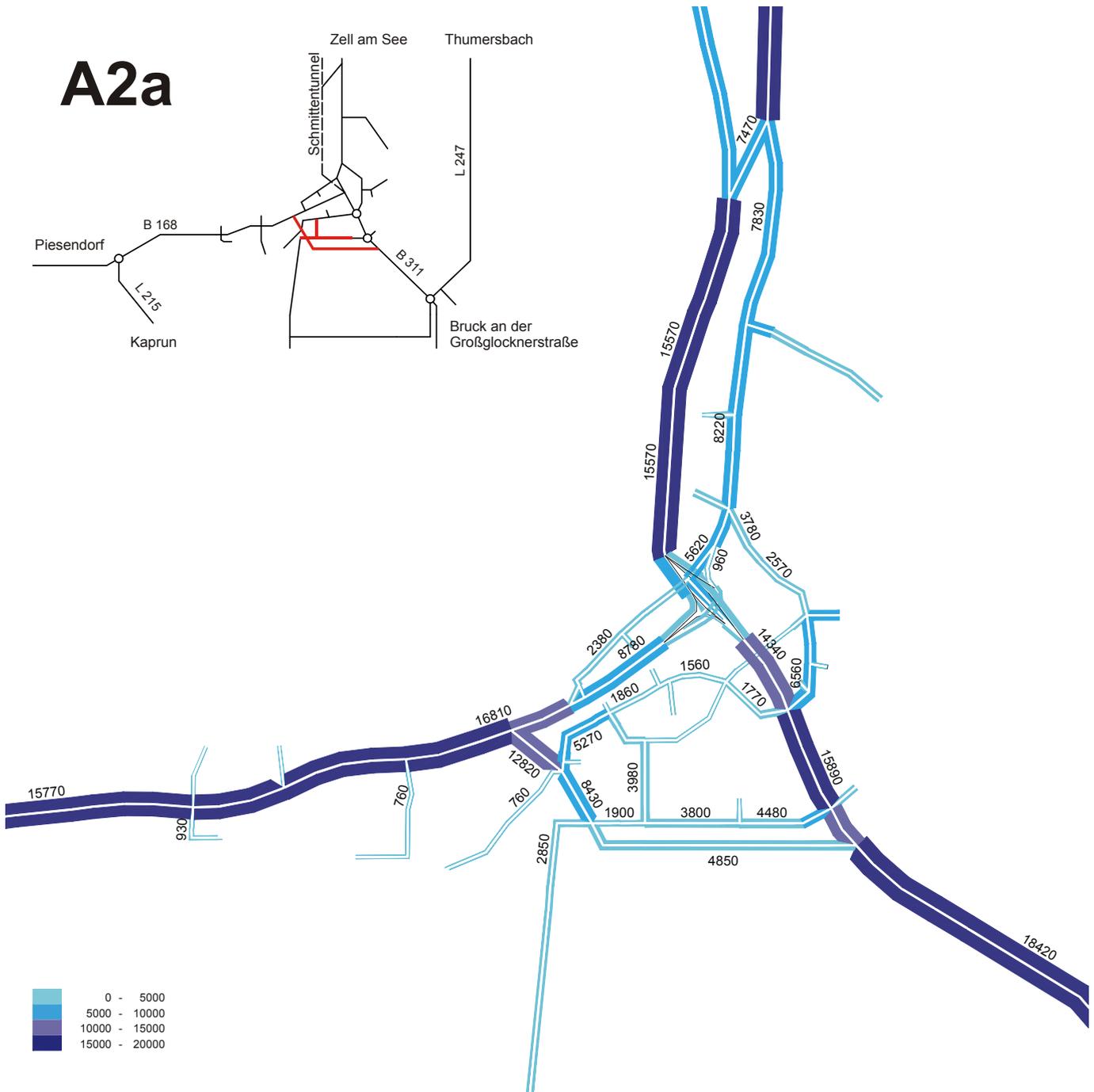


Abbildung 4-3: Streckenbelastungen **A2a**  
 Variante 2a - Analyseverkehr 2010 [Kfz/24h]



## 5 BEURTEILUNG MASTERPLAN VERKEHR

Die Beurteilung erfolgt einerseits mit den im Masterplan Verkehrskonzept von Arch. Lenglachner enthaltenen Netzergänzungen jedoch ohne Umfahrung Schüttdorf (Variante 2a) und in einer zweiten Betrachtung mit Umfahrung Schüttdorf (Variante 2a) unter Berücksichtigung der damit verbundenen Verkehrswirksamkeit.

### Netzergänzungen Stadtstraßennetz ohne Umfahrung

Im Masterplan Verkehrskonzept von Arch. Lenglachner sind neue Erschließungsstraßen im Bereich der östlichen Gletschermoosstraße enthalten, welche die Erschließung der derzeit zum Großteil landwirtschaftlich genutzten Flächen ermöglichen. Auf Grund der vorhandenen Querschnittsgestaltung sowie den vorhandenen und zu erwartenden Verkehrsbelastungen in der östlichen Gletschermoosstraße kann die Anbindung dieser Flächen an das übergeordnete Straßennetz erfolgen. Aus Verkehrsplanerischer Sicht wird zusätzlich noch eine Anbindung an die Prof. Ferry Porsche Straße über die bestehende Stichstraße an der Südseite der Freifläche vorgeschlagen um eine Erreichbarkeit aus mehreren Richtungen zu gewährleisten.

Mit der Netzergänzung in Funktion einer Sammelstraße von der westlichen Gletschermoosstraße zur Kaprunerstraße, derzeit zwei Stichstraßen (Anliegerstraßen) wird eine kurzfristig realisierbare Entlastung des Knotens in der Flugplatzstraße südlich der Lokalbahnkreuzung erreicht. Durch die Netzergänzung kann der Verkehr aus dem / zum Stadtteil Zeller Moos und von / nach Kaprun alternativ zu den Gewerbebetrieben in der Gletschermoosstraße zufahren und damit wird der derzeit in den Verkehrsspitzenzeiten überlastete Knoten bei der Lokalbahnkreuzung entlastet.

Weiters ist im Masterplan auch eine neue Geh- und Radwegverbindung von der Flugplatzstraße zur Prof. Ferry Porsche Straße über die derzeitigen Freiflächen vorgesehen, die als wichtige Ergänzung im Regionalen aber auch innerörtlichen Radwegenetz zu sehen ist. In Verlängerung der geplanten Geh und Radwegachse kann die B 311 Pinzgauer Straße im Zuge der bestehenden Unterführungen in der Imbachhornstraße gequert werden.

### Straßennetz mit Umfahrung Variante 2a

Mit der Entlastungswirkung der Variante 2a werden die kritischen Knotenpunkte Kreisverkehr Lutz und Kreisverkehr Kitzsteinhornstraße soweit entlastet das künftig ausreichende Leistungsreserven für eine störungsfreie Verkehrsabwicklung zur Verfügung stehen. Die Belastung an neuen Kreisverkehr an der B 168 ist künftig noch deutlich unter der kritischen Belastung von 25.000 bis 28.000 Kfz/24 in der Gesamtfahrt für einstreifige Kreisverkehre.

Mit der Entlastungswirkung der Variante 2a werden im Straßennetz von Schüttdorf jene Freiräume geschaffen die für eine Entwicklung erforderlich bzw. die dafür erforderlichen Umwidmungen in Schüttdorf notwendig sind.

Abschließend wird nochmals darauf hingewiesen, dass mit den geringen Anpassungen im REK keine Änderungen der Flächenwidmung verbunden sind. Es werden lediglich die bestehenden Nutzungen sowie die geplanten Entwicklungsziele des REK 2008 festgelegt. Flächenwidmungsplanänderungen sind nur im bereits ausgewiesenen Bauland möglich, jedoch mit der Auflage, dass die zukünftigen Nutzungen eine vergleichbare oder geringere verkehrliche Intensität aufweisen, die auf der bestehenden Widmung möglich wäre.

Innsbruck, Mai 2015