

16. Österreichischer Radgipfel Fachexkursion

Glanz- und Schwachpunkte im
Radverkehrsnetz von Saalfelden

DI Mag. Peter Pernkopf

DI Robert Stögner

Saalfelden; 03.06.2025



Saalfelden – Gemeindestruktur und demografische Aspekte

- Bevölkerung ca. 17.300 Einwohner mit Hauptwohnsitz
- Ca. 7.600 Beschäftigte
- Ca. 2.800 Gästebetten

1961	8 901
1971	10 229
1981	11 420
1991	12 604
2001	15 093
2011	15 950
2021	16 911
2024	17 273

Quelle Tabelle: <https://www.statistik.at/blickgem/G0201/g50619.pdf>

35 Ortsteile, davon die bedeutendsten (>400 EW) und ihr Luftlinien-Abstand ins Zentrum (Karte siehe nächste Folie)

Saalfelden Zentrum (ca. 9.000 EW / 0 Km)

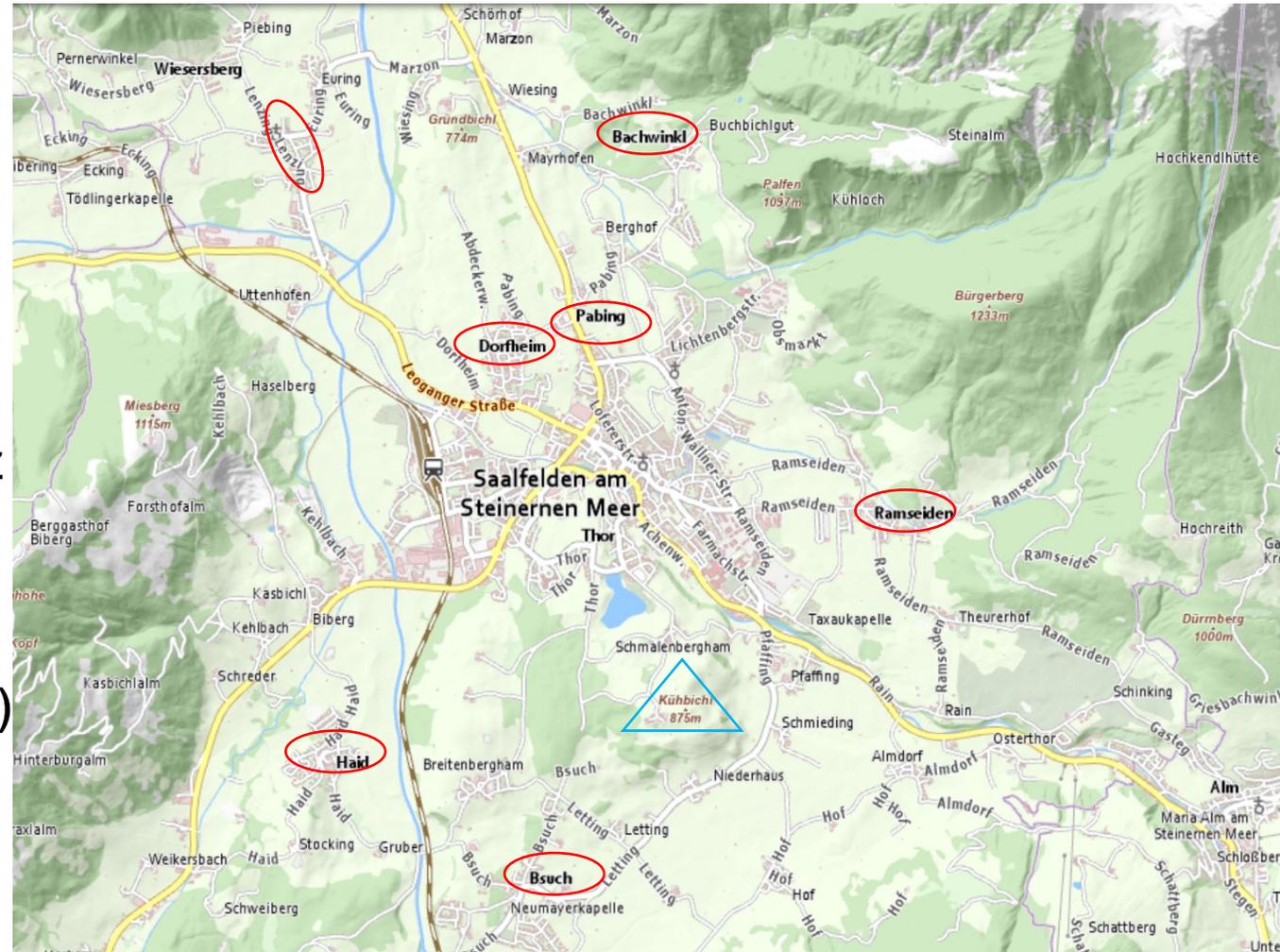
Bachwinkl (ca. 400EW/2,0 Km) Bsusch (ca. 860EW/3,1 Km) Dorfheim (ca. 810EW/1,0 Km)

Haid (ca. 580EW/2,8Km) Lenzing (ca. 660EW/3,1Km) Pabing (420EW/1,2KM)

Ramseiden (ca. 800EW/1,7Km) (Datenquelle: Statistik Austria: *Bevölkerung am 1.1.2024 nach Ortschaften (Gebietsstand 1.1.2024)*)

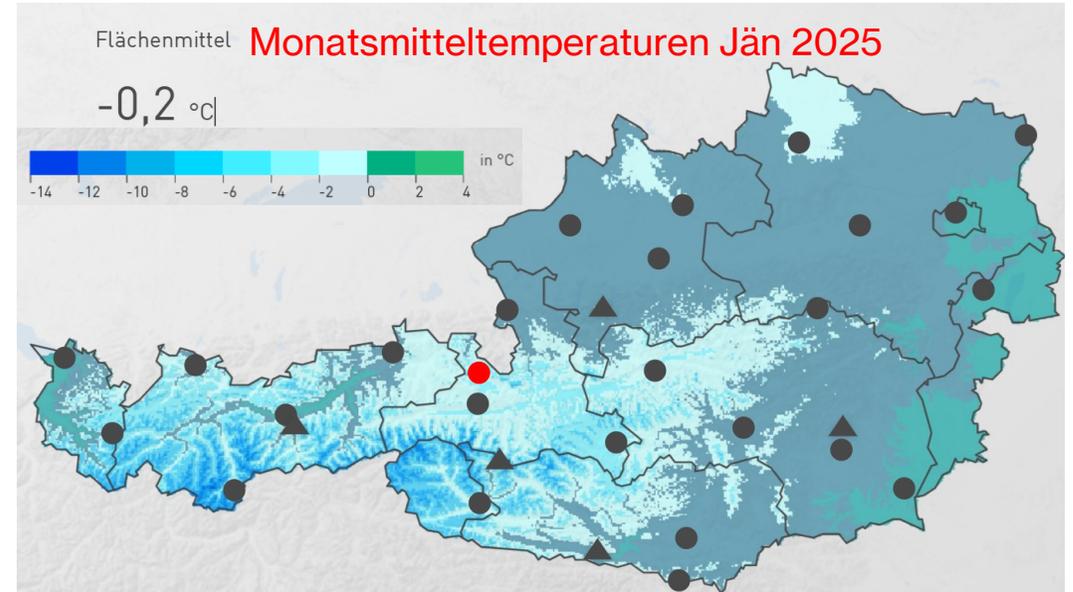
Saalfelden – Topografische Aspekte

- Beckenlage mit Seehöhen zwischen ca. 710m bis ca. 760m – teils relativ flach
- Im Zentrum des Beckens befindet sich der rund 100m hohe Kühbühel (eiszeitliche Moränenablagerungen) – steilere Hänge
- Flusstäler mit relativ wenig Höhendifferenz zu den benachbarten Gemeinden
 - „Urslau“ nach Maria Alm 4,8 Km (O)
 - Leoganger Ache nach Leogang 6,7 Km (W)
 - Saalach nach Maishofen 8,2 Km (S) und Weißbach 12,5 Km (N)

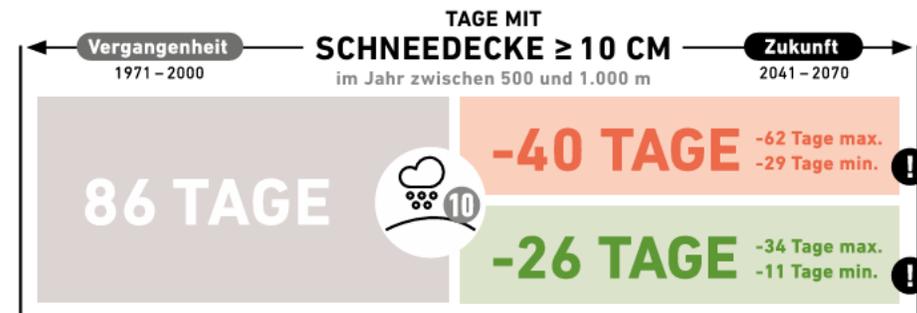


Saalfelden – Klimatische Aspekte

- Inneralpine Beckenlage
Kalte Inversionswetterlagen im Winter,
Dadurch teils erheblich längere
Schneedecken und Fahrbahnen mit
Vereisungsgefahr/Streusplitt
- Kühlere Tages-Temperaturen zwischen
Anfang November und Ende März
- Klimawandel: Anteil der Tage mit Schneedecke
wird sich reduzieren



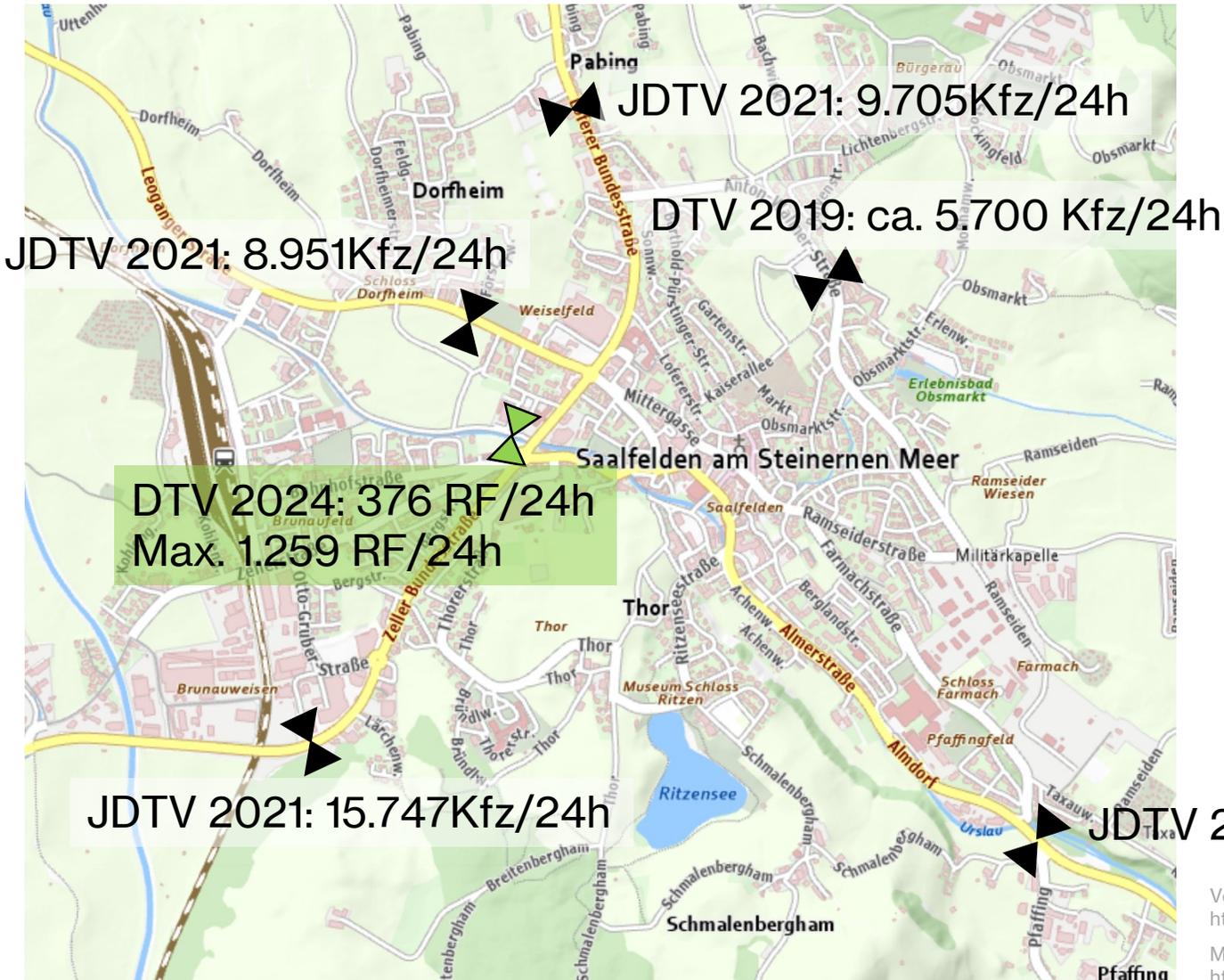
<https://www.zamg.ac.at/cms/de/klima/klima-aktuell/klimamonitoring/?param=t&period=period-ym-2025-01>



https://www.saalfelden-leogang.com/nachhaltigkeit/KLAR_Pinzgau_Klimainfoblatt_BF.pdf

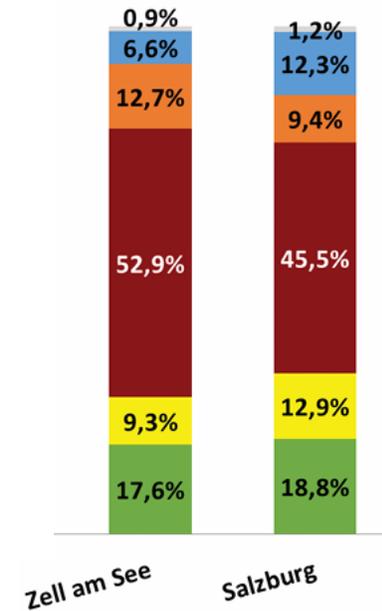
Saalfelden – Verkehrliche Grundlagen

Bildquelle: <https://www.salzburg.gv.at/sagismobile/sagisonline>, eigene Bearbeitung



MODAL Split 2022

Bezirk Zell am See
im Vergleich mit Land Salzburg
Gelb: Radverkehrsanteil



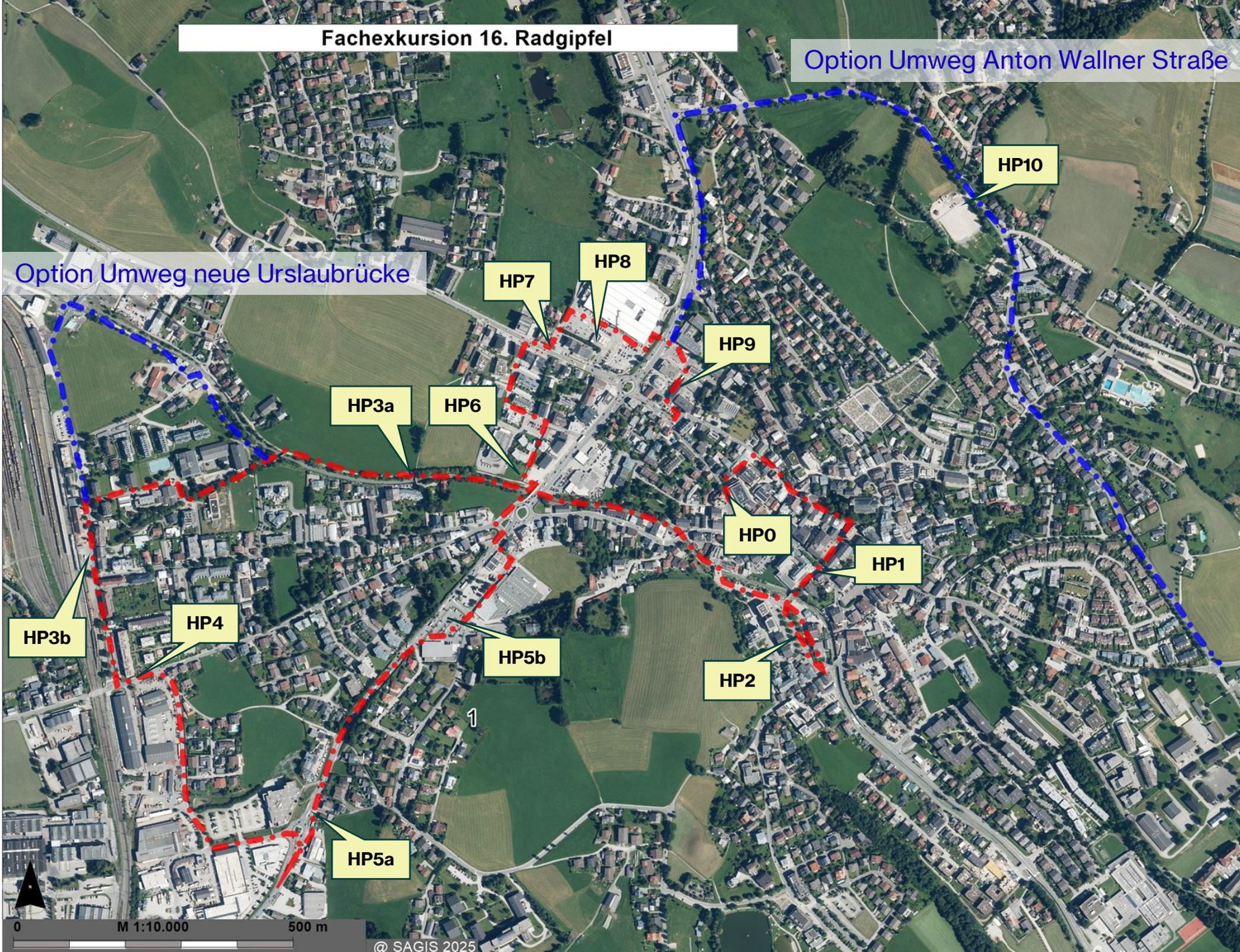
Verkehrsstärken: Quelle: Straßenverkehrszählung 2021 in Salzburg, Bericht; Areal Consult; Wien 2022; S. 8
https://www.salzburg.gv.at/fileadmin/SP-Dateien/verkehr/_Documents/verkehrsstaeerken2021_salzburg.pdf

Modal Split: Quelle: Verkehrserhebung 2022 Salzburg, Endbericht; Herry Consult GmbH; Wien 2023; S. 8
https://www.salzburg.gv.at/fileadmin/SP-Dateien/verkehr/_Documents/verkehrserhebung2022.pdf

Fachexkursion 16. Radgipfel

Option Umweg Anton Wallner Straße

Option Umweg neue Urslaubrücke



0 M 1:10.000 500 m

© SAGIS 2025

Bildquelle: <https://www.salzburg.gv.at/sagismobile/sagisonline>, eigene Bearbeitung

HP 0: Saalfelden Zentrum

Im Ortszentrum wird der Radverkehr überwiegend im Mischverkehr geführt. So entsteht im Ortskern abseits der B164 und B311 ein sekundäres Wegenetz mit durchaus zufriedenstellender Qualität für den Radverkehr:

- + Im Zentrum fast flächendeckend Tempo „30 Zonen“
- + Östliche „Mittergasse“ und „Obere Lofererstraße“ sind „Begegnungszonen“ mit Tempo20
- + Fussgängerzonen „Rathausplatz“ und „Lofererstraße“ sind für Radverkehr geöffnet
- + Die meisten „Einfahrt verboten“ und „Allgemeines Fahrverbot“ sind für Radverkehr ausgenommen

HP 1: Verbindung Rathausplatz – Mittelschule



- Querung der B164, die hier sehr hohe Verkehrsstärken (>10.000Kfz/24h) aufweisen kann
- Für Radverkehr von der FUZO Rathausplatz keine eigene Infrastruktur → Mitbenutzung des Schutzweges (nur dort befindet sich ein abgesenkter Leistenstein)
- Vor Mittelschule derzeit keine verkehrsberuhigte Zone (Schulstraße etc.) eingerichtet sie wird ohne Beschränkung als „falsche Einbahn“ geführt
- Querung der B164 trennt nördliches Radroutennetz und die Anbindung zum TRW sowie innerörtliche Zielpunkte von der Hauptverbindung (Nr.3) entlang der Urslau, die über den Großparkplatz führt

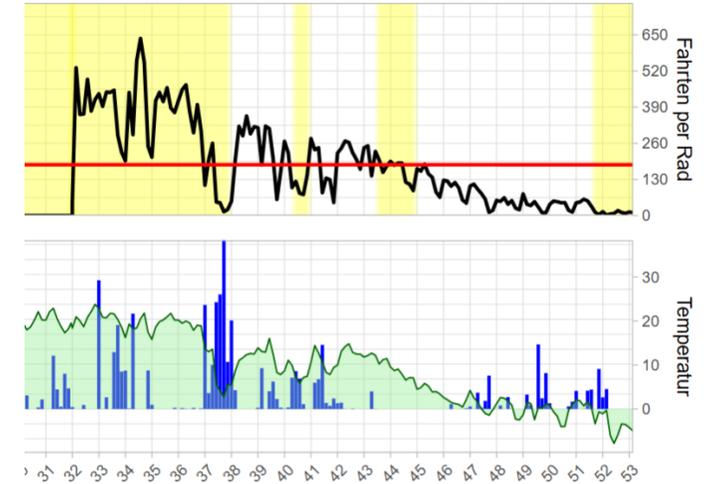
HP 2: Großparkplatz Ritzenseestraße



- + Neubau G+R Weg am westlichen Ende mit Anbindung zum Urslauradweg
- + Lösungsansatz Sharrows über den Großparkplatz sollen Routenführung und Aufmerksamkeit verdeutlichen
- Führung am Parkplatz im Mischverkehr (Tempo 30) – viele Ein-/Ausparkvorgänge
verkehrsberuhigte Führung über Mühlbachweg nicht möglich- mündet in eine Privatstraße
- T-Knoten am östlichen Ende mit Ritzenseestraße (fehlende Gehsteige führen hier zur Vermischung NMIV-MIV im Kreuzungsbereich)
- Schwierige Orientierung
 - nach links Zentrum und Hauptroute 3 (Achenweg)
 - nach rechts über Ritzenseestraße und Kollingwald zum TRW

HP 3a: Urslauradweg

- + Schnelle und direkte Radwegverbindung zwischen Bahnhof und Zentrum
- + Historisch gewachsen und im Zuge des Hochwasserausbaus der Urslau weiter verbessert - zB planfreie Unterführung der B164
- + Brücken schließen südliche Wohnbereiche an den Radweg an
- + Wird abschnittsweise als vom Fußverkehr getrennter Radweg geführt, teils als kombinierter Geh/Radweg
- Steile Rampen zur B311
- Schulbereich – hier war physische Trennung des GRW vom Eingangsbereich der Volksschule erforderlich
- Fortsetzung in der Josef Riedler Straße als „Schulstraße“ wurde aufgrund von Bedenken nicht umgesetzt



Datenquelle: [Fahrradzählstellen in Salzburg aktuell entdecken - SalzburgRad.at](https://salzburgrad.at)

https://mozilla.github.io/pdf.js/web/viewer.html?file=https%3A%2F%2Fstatic.salzburgrad.at%2Fwp-content%2Fuploads%2F2025%2F04%2F24_Uebersicht-Zaehlergebnisse_Saalfelden.pdf

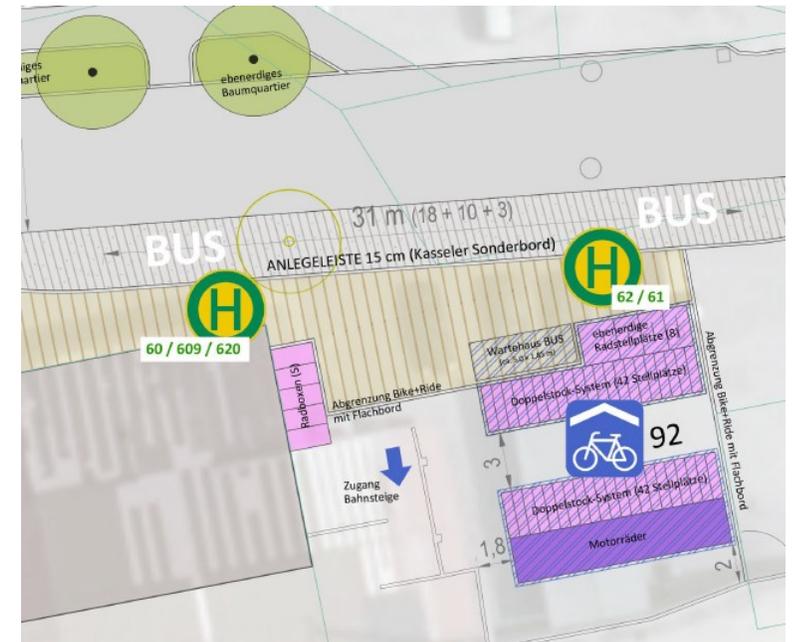
HP 3b: Bahnhof

- Radabstellanlagen nicht zeitgemäß
- schlechte/keine Beleuchtung
- Absperrvorrichtungen fehlen
- keine Boxen etc.



Lösungsansatz: Doppelstock-Radabstellanlagen
gemäß fertig gestellter Planung des gesamten
Bahnhofsvorplatzes incl. P&R und B&R

Finanzierungsprobleme verhindern dzt. Umsetzung!



Planausschnitt: aus „Bahnhof Saalfelden Neugestaltung P&R ...“; Lageplan Vorentwurf; Stand 20.12.2022

zur Verfügung gestellt von Stadtrat Ferdinand Salzmann, Vorsitzender des Ausschusses für Mobilität Saalfelden

HP 4: Knoten Güterstr. x Zellerstr.



Diese Route ist ein Teil des Landesradwegenetzes – Verbindung Saalfelden – Maishofen und wichtige innerörtliche Route zu den Ortsteilen Haid, Harham, Kehlbach etc.

- Geh/Radweg endet kurz vor dem Knoten
- Knoten ist aufgrund der Schrankenanlage und der großen Asphaltflächen relativ unübersichtlich
- RadfahrerInnen haben bei Benutzung der Zellerstraße im Mischverkehr Nachrang gegenüber dem Fließverkehr – vielfach ist Absteigen erforderlich

Lösungsansatz: Ri. Zentrum Linksabbiegestreifen für Radverkehr, Ri. Süden können Sharrows die Radroute im Mischverkehr verdeutlichen

HP 5a: B311 Lindenweg-Lärchenweg

- Radweg endet abrupt
- Fehlende Verbindung vom Lindenweg bis zum Lärchenweg
- Handelseinrichtungen östlich (Fressnapf / KIK etc.) und westlich der B311 (ehem. KIKA, Bründl/Lagerhaus/etc.) sind somit nicht mittels eigener Radverkehrsinfrastruktur direkt vom Zentrum aus erreichbar
- Es gibt keine adäquate Querungshilfe der B311 bzw. westseitige Fortsetzung der Radverkehrsführung

Lösungsansatz:

Planungen ost- und westseitig / Verbesserung der Querungshilfe

Verhandlungen mit Landesstraßenverwaltung

Vertragliche Vereinbarungen im Zuge der KIKA Umwidmungen anstreben



HP 5b: Brünauweg bis Zellerstraße



Hier führt die Radroute vom bestehenden GRW ab dem Brünauweg, den Hofer Parkplatz querend zur Thorerstraße und weiter in die Färberstraße (Billa Plus)

- Orientierungslose Radführung über Hofer Parkplatz im Mischverkehr (Ein-/Ausparkende Fahrzeuge); komplexe Kreuzungssituation bei der Querung Thorerstraße (teils viel Verkehr)
- Fehlende Verbindung von der Färberstraße über B 311 und Zellerstraße zum bestehenden GRW auf der Westseite der Kreisverkehrsanlage und der Urslaubrücke
- Spitzwinkelige Kurve um in den Urslau begleitenden GRW zu kommen

Lösungen:

Planung einer Radroute über/entlang Hofer Parkplatz (Gespräche bisher ergebnislos)

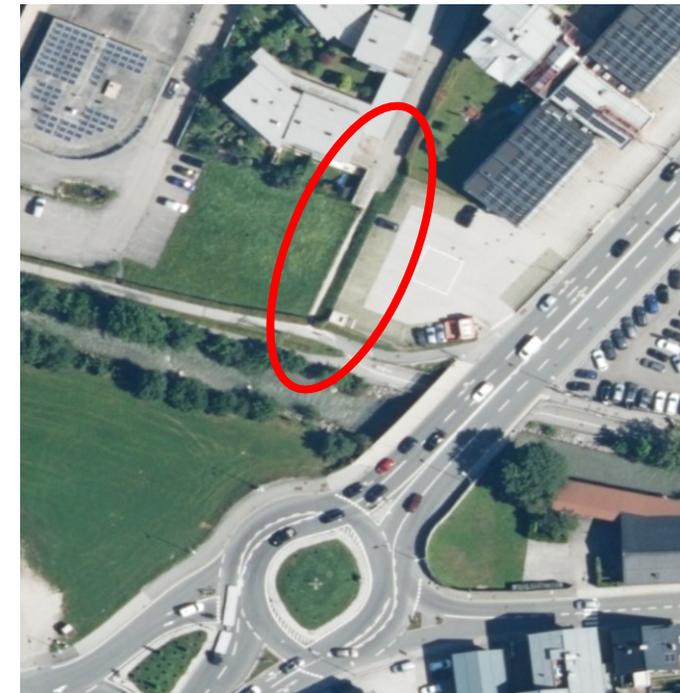
Querung B311 und Fortführung bis Zellerstraße / Urslauradweg schwierig

HP 6: B311 Verbindung Interspar-Zellerstraße

Bei der 4-streifigen Erweiterung der B311 vor ca. 12 Jahren konnten keine straßenbegleitenden Radverkehrsinfrastrukturen entlang der B311 realisiert werden. Insofern stellt dieser Straßenabschnitt ein Nadelöhr im Radverkehrsnetz dar. Alternative Routen sind dringend erforderlich:

- Derzeit kann der markierte Weg aufgrund geringer Breite nur als Gehweg genutzt werden

Lösung: Im Bebauungsplan „Hinter der Feuerwehr“ ist eine Verkehrsfläche bis zum GRW an der Urslau vorgesehen. Umsetzung seitens der Gemeinde forcieren.



HP 7: B164 Kletterhalle westl. Einfahrt Interspar

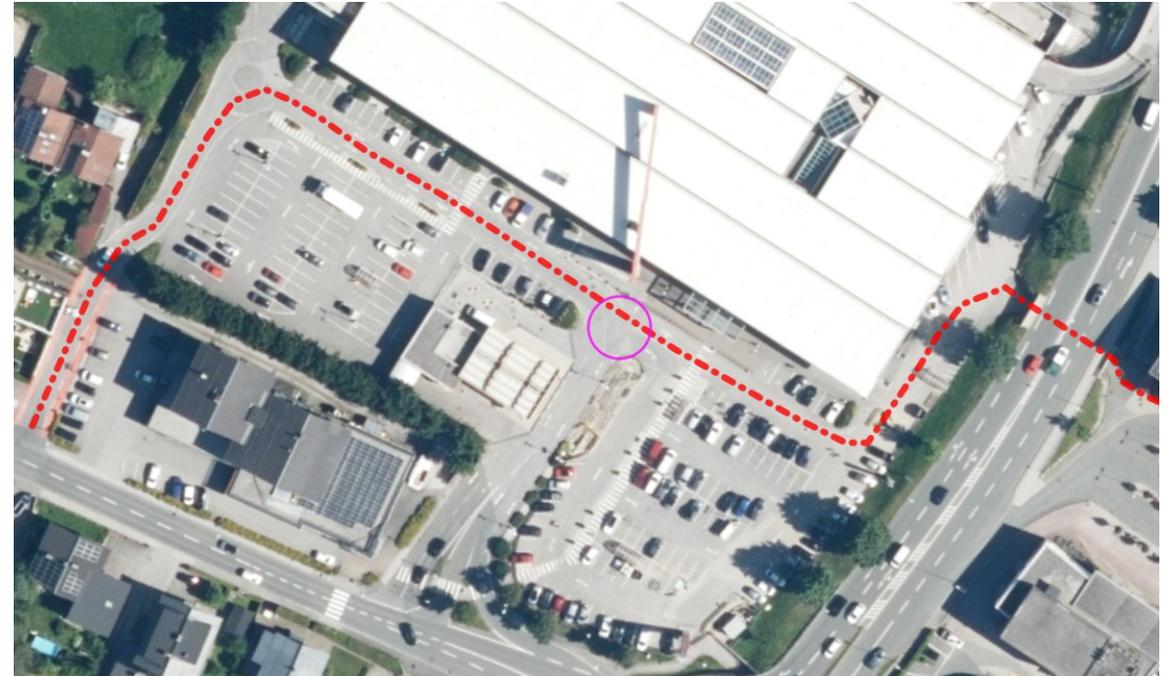
- Querung der B164; Verhandlung Schutzweg 2024 aufgrund fehlender Beleuchtung dzt. nicht möglich
 - Wunsch: VZ „Halt“ und Haltelinie bei Ausfahrt vom Interspar um Vorrang des Radverkehrs zu verdeutlichen dzt. nicht möglich
- + Roteinfärbungen bei Parkplatzausfahrt Kletterhalle
- + Mehrzweckstreifen/Roteinfärbung Zufahrtsstraße Interspar



HP 8: Intersparparkplatz

Derzeit wird dieser Bereich komplett neu geplant, da die JET-Tankstelle abgesiedelt werden soll. Umsetzung ab 2026

- Derzeit Radverkehrsführung im Mischverkehr mit Problemen bei ein- und ausparkenden Fahrzeugen
 - Piktogramme und Pfeile kaum mehr erkennbar
 - Vorrangsituation beim T-Knoten am Parkplatz
 - Sperrlinie und Führung gegen markierte „Einbahn“
 - Veraltete Radabstellanlagen beim EKZ
- + Mehrzweckstreifen und Sharrows im Parkplatzbereich Interspar sollen RadfahrerInnen künftig sicherer über den Platz führen



Bildquelle: <https://www.salzburg.gv.at/sagismobile/sagisonline>, eigene Bearbeitung

HP 9: Postplatz zur Mittergasse

+ Zur sichtbaren Radführung vom Rad- und Gehweg entlang der Sonderschule zur Weiterführung über Postparkplatz Richtung Zentrum und zur Querung der Leogangerstraße Richtung Urslaupark und Ursleuradweg zum Bahnhof wurden im April/Mai 2025 **Sharrows** gem. RVS markiert

Das VZ „Einfahrt verboten“ zum Postplatz wird deshalb mit einer Ausnahme für Radverkehr kundgemacht



HP 10: Anton-Wallner Straße

Hier wurde der Radverkehr bisher im Mischverkehr geführt, die erlaubte Höchstgeschwindigkeit beträgt 50km/h, die Verkehrsstärken betragen ca. 5.500 bis 6.000 Kfz/24h.

Ein verkehrstechnisches Gutachten aus 2021 sah einen beidseitigen Mehrzweckstreifen mit jeweils 1,25 m Breite und eine Kernfahrbahn mit 4,5 m vor. Da zwischenzeitlich die RVS für einen Mehrzweckstreifen 1,50 m vorsieht und damit nur mehr 4,00 m für die Kernfahrbahn übrig geblieben wäre, genehmigte die Behörde die vorgesehene Maßnahme nicht.

+ Als alternativer Lösungsvorschlag wurden mittlerweile auf dem nordseitigen Fahrstreifen ein 1,5 Km langer Mehrzweckstreifen und auf dem südseitigen Fahrstreifen Sharrows markiert.

