



**Verkehrsberuhigung und mehr –
aus der Sicht der Straßenverkehrsordnung**



Liebe St. Pöltnerin, lieber St. Pöltner!

Der Straßenverkehr betrifft uns alle. Das Automobil ist aus unserem Gesellschaftssystem nicht mehr wegzudenken. Für viele ist es ein notwendiges Fortbewegungsmittel und für viele bringt die Automobilindustrie auch Arbeitsplätze. Trotzdem ist das Kraftfahrzeug aufgrund der starken Zunahme des motorisierten Individualverkehrs in den letzten Jahrzehnten nicht unproblematisch. Durch die hohe Anzahl der Fahrzeuge und die gefahrenen Geschwindigkeiten sind die schwächeren Verkehrsteilnehmer, wie RadfahrerInnen und FußgängerInnen, klar im Nachteil. Hier gilt es einen Ausgleich zwischen den verschiedenen Verkehrsarten herzustellen. Daneben sollen die umweltfreundlichen Verkehrsarten wie zu Fuß gehen, Rad fahren und alle „Öffis“ gefördert werden - das entspricht auch den internationalen Trends.

Mit der hier vorliegenden Broschüre sollen die „modernen“ Verkehrsmaßnahmen der StVO, wie Fahrradstraßen, Fußgängerzonen, Begegnungszonen und Tempo 30 Zonen vorgestellt werden, die auch die Stadt St.Pölten bereits einsetzt, um den Straßenraum wieder menschenfreundlicher und umweltbewusster zu gestalten.

Ziel dieser Broschüre ist es, das Verständnis für diese neuen Instrumente wie etwa Fahrradstraßen oder Begegnungszonen zur Verkehrsberuhigung zu wecken und sogleich auch die allenfalls damit verbundenen neuen Regeln zu kommunizieren.

Ich wünsche Ihnen bei der Lektüre eine interessante Zeit

A handwritten signature in blue ink, which appears to be "Matthias Stadler". The signature is written in a cursive style and is positioned above the printed name of the Mayor.

Mag. Matthias Stadler,
Bürgermeister der Landeshauptstadt St.Pölten

Inhalt

Einführung:	3
Fahrradstraßen:	4
Fußgängerzonen:	6
Begegnungszonen:.....	7
Tempo 30-Zonen:	8

Einführung:

Seit den 80er Jahren ist Verkehrsberuhigung – insbesondere in Wohngebieten – ein wichtiges Thema für die Gemeinden. Die Nutzung der öffentlichen Verkehrsfläche soll neu geordnet werden und der Straßenraum wieder menschenfreundlicher und umweltbewusster gestaltet sein. Ein wichtiges Anliegen ist, die verlorene Funktion als Kommunikationsraum für Menschen wieder zu gewinnen¹. Damit soll die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum steigen². Ziel ist es daher den Kraftfahrzeugverkehr zu verlangsamen und den Freiraum für die schwächsten Verkehrsteilnehmer zu erweitern. Dabei darf aber auf den Kraftfahrzeugverkehr nicht vergessen werden. Letztlich soll dieser nicht unmöglich gemacht werden. Das Kfz ist ein nicht mehr wegzudenkendes Element in unserer Gesellschaft³. Um den Verkehr zu beruhigen, sind mehrere Maßnahmen erforderlich. Unter anderem ist der Radverkehr zu fördern. Neben den geschwindigkeitsreduzierenden Maßnahmen (Tempo 30) gibt es auch noch die Fußgängerzone, die Begegnungszone oder die Fahrradstraße, die Verkehrsberuhigung zum Inhalt haben. Diese Maßnahmen dienen unter anderem dazu den Kraftfahrzeugverkehr zu verlagern bzw. zu verlangsamen.

Ziel dieser Broschüre ist es, die Gründe für die genannten Maßnahmen sowie die damit verbundenen Regelungen kennen zu lernen. Diese straßenpolizeilichen Regelungen führen entweder direkt (Tempo 30 Zonen) und/oder indirekt zur Verkehrsberuhigung, indem andere Verkehrsträger gefördert werden.

Diese modernen Instrumentarien sind Fahrradstraßen, Fußgängerzonen, Begegnungszonen und Tempo 30 Zonen.

„Diese Instrumentarien verändern die rechtliche Situation und tragen dazu bei, dass sich auch faktisch etwas ändert.“

Nachstehend sollen nun diese an Hand von Beispielen aus St.Pölten dargestellt werden.

¹ Mensebach, Straßenverkehrstechnik³, S 333, 10.1.

² Verkehrsberuhigung 2011 – Bewährtes und Neues, S 6.

³ Mensebach, Straßenverkehrstechnik³, S 333, 10.2; Verkehrsberuhigung 2011 – Bewährtes und Neues, S 6.

Fahrradstraßen:

Fahrradstraßen dienen primär der Förderung des Radfahrverkehrs. Mit dem Radfahren sind zahlreiche Vorteile verbunden. Es ist gesund und beugt den Zivilisationserkrankungen vor. Es verbraucht keinen (nicht mehr erneuerbaren) Treibstoff. Es erzeugt keinen Lärm und keine Schadstoffe. Damit ist es umweltfreundlich. Das Fahrrad benötigt nur 8 % des Raumbedarfes eines Personenkraftfahrzeuges⁴. Es ist weniger stauanfällig. Schweizer Studien in einigen Städten haben gezeigt, dass im Ballungsraum Ziele mit dem Fahrrad schneller erreicht werden können als mit dem Auto⁵.



Mit der Fahrradstraße rückt der Radfahrer in den Fokus. Diese werden nicht an den Straßenrand auf Geh- und Radwege oder Radfahrstreifen „gedrängt“ sondern sie sind die bevorzugten Benutzer der Fahrbahn. Das Nebeneinanderfahren von Radfahrern ist ausdrücklich gestattet. Mit dem Behinderungs- und Gefährdungsverbot wird zusätzlich der Radfahrer in den Mittelpunkt gerückt.

Zum Erreichen dieser Ziele ist aber auch eine Geschwindigkeitsreduktion auf 30 km/h sowie ein grundsätzliches Fahrverbot für andere Fahrzeugarten verbunden. Erlaubt ist jedoch die Zu- und Abfahrt.

„Die Fahrradstraße soll auch das Bewusstsein für die Wichtigkeit dieser Fortbewegungsart fördern.“



Mit den ersten Fahrradstraßen in St.Pölten auf der Hans Schickelgruber-Straße, der Johann Gasser-Straße, der Clichystraße konnten die städtischen Radrouten qualitativ aufgewertet werden. Daneben werden bestehende Radfahranlagen miteinander verbunden. Beispielsweise wird die Radfahranlage auf der Dr. Karl Renner-Promenade mit der Traisentalradroute bzw. der Radweg an der Westseite des Regierungsviertels miteinander verbunden.

Regeln für Fahrradstraßen in Kürze:

Außer dem Fahrradverkehr ist jeder Fahrzeugverkehr verboten. Gestattet ist für den weiteren Fahrzeugverkehr das Zu- und Abfahren sowie Durchfahrten von

- Straßendienstfahrzeugen
- Müllabfuhr
- Bussen des Kraftfahrlinienverkehrs

⁴ Mensebach, Straßenverkehrstechnik³, S 384, 9.1.

⁵ Frederic Vester, Chrashtest Mobilität, S 104 f.

- notwendigen Fahrzeugen zur Durchführung einer unaufschiebbaren Reparatur eines unvorhersehbar aufgetretenen Ereignisses
- Fahrzeugen des öffentlichen Sicherheitsdienstes und der Feuerwehr in Ausübung des Dienstes
- Krankentransportfahrzeugen

Das Queren der Fahrradstraße ist erlaubt. Die Höchstgeschwindigkeit in Fahrradstraßen beträgt 30 km/h. Eine Gefährdung und Behinderung von Radfahrern darf nicht erfolgen. Im Bereich von Fahrradstraßen dürfen Radfahrer nebeneinander fahren. Die Behörde kann auch Ausnahmen vorsehen.

Fahrradstraße Johann Gasser-Straße:



Fahrradstraße Hans Schickelgruber-Straße



Fahrradstraße Clichystraße:



Fußgängerzonen:

Das Zufußgehen ist gesund, spart Kraftfahrzeugverkehr ein und erhöht die Lebensqualität der betroffenen Wohnbereiche. In Fußgängerzonen (FUZO) ist jedweder



Fahrzeugverkehr verboten und Fußgänger dürfen auch die Fahrbahn zum Gehen benutzen. Notwendiger Verkehr kann durch die Behörde zugelassen werden. Fußgängerzonen dienen dazu den Fußweg attraktiver zu machen. Studien belegen, dass ein nicht unerheblicher Anteil an Autofahrten nicht länger als ein Kilometer beträgt⁶. Dies entspricht etwa einem Fußweg von



14 Minuten Dauer. Mit dem Auto ist man in diesen Fällen kaum schneller. Daraus folgt, dass aufgrund der positiven Effekte das Gehen gefördert werden soll. Um auch das Radfahren zu fördern, wurde das Radfahren in der Fußgängerzone in der St.Pöltner Innenstadt gestattet.

⁶ Petersen/Schallaböck, Mobilität für morgen, S 316.

„Die Fußgängerzone erhöht die Aufenthaltsqualität auf der Straße.“

Der erlaubte Fahrzeugverkehr in der Fußgängerzone hat in Schrittgeschwindigkeit zu fahren.

Fußgängerzonen tragen auch zur Verkehrsberuhigung wesentlich bei und fördern die Aufenthaltsqualität auf den Straßen.

Die Ladezeiten in der Fußgängerzone für Fahrzeuge bis 3,5 t höchst zulässiges Gesamtgewicht sind von 06:00 Uhr bis 09:30 Uhr, 14:00 Uhr bis 15:00 Uhr und 18:00 Uhr bis 20:00 Uhr. Ladetätigkeiten in der FUZO für Fahrzeuge mit über 3,5 t höchst zulässigem Gesamtgewicht sind von 06:00 Uhr bis 08:00 Uhr und von 18:00 Uhr bis 20:00 Uhr gestattet.

Fußgängerzone Brunngasse/Bräuhausgasse:



Begegnungszonen:

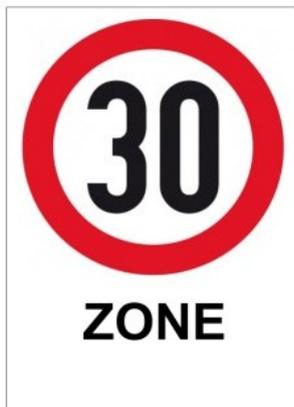
Im Jahr 2013 wurde mit der 25. Novelle der Straßenverkehrsordnung das Instrument der Begegnungszone eingeführt. Dies ist ein wichtiges Mittel zur Förderung des Fußgängerverkehrs. Gleichzeitig bleibt jedoch der Kraftfahrzeugverkehr möglich. Die Fußgänger dürfen hier – wie in der Fußgängerzone – die Fahrbahn benützen. Die Kraftfahrzeuge dürfen nur 20 km/h (bzw. 30 km/h, wenn es die Behörde gestattet) fahren. Fußgänger dürfen von anderen Verkehrsteilnehmern nicht



gefährdet bzw. behindert werden. Auch damit kommt es zu einer Verkehrsberuhigung.

„Mit der Begegnungszone soll das Begehen der Fahrbahn rechtlich möglich und der Fahrzeugverkehr nicht verdrängt werden. Ein Teilen der Fahrbahn zwischen den einzelnen Verkehrsarten ist die Folge.“

Begegnungszone Schulgasse:



Tempo 30-Zonen:

Die Stadt St.Pölten verfolgt seit Jahren das Konzept der Tempo 30-Zonen in Wohngebieten. Tempo 30 dient dem Fußgänger- und auch dem Radverkehr auf den Siedlungsstraßen. Damit werden die bereits genannten Ziele verfolgt. Um die Einhaltung der Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h zu unterstützen, werden Tempo 30 Zonen mit dem Rechtsvorrang verbunden. Dieses Konzept trägt dazu bei, „Vorrangstraßen“ zu vermeiden. Dies führt wiederum zu einer Geschwindigkeitsreduktion.

„Ziel der Tempo 30-Zone ist insgesamt eine Verbesserung der Lebensqualität.“

Mit Tempo 30 sind nachstehende Vorteile verbunden:

Weniger Unfälle

Tempo 30 trägt zur Senkung der Unfälle bei. Auch das Verletzungsrisiko reduziert sich⁷. Der Anhalteweg reduziert sich erheblich im Vergleich von Tempo 50 zu Tempo 30. Die Herabsetzung des Tempos führt für Radfahrer zu mehr Sicherheit. Damit erreicht man durch diese Maßnahme eine wesentliche Erhöhung der Verkehrssicherheit⁸.

Umweltauswirkungen

Neben diesem wichtigen Effekt werden auch die Umweltbelastungen reduziert. So vermindert sich der Lärm rechnerisch bis zu 2,5 dB(A) sowie der Feinstaub um 20 bis 30 %⁹. Damit trägt ein geringeres Geschwindigkeitsniveau auch zu besseren Lebensbedingungen bei.

Die Stadt St.Pölten errichtet deshalb in Wohnbereichen Tempo 30 Zonen. Über 40 dieser Zonen gibt es bereits.



(Tempo 30 Zone – Hart)

⁷ Sammer, Meschik, Argumentarium für Tempo 30 oder 40 in verkehrsberuhigten Gebieten innerorts, S 5.

⁸ Frederic Vester, Chrashtest Mobilität, S 265.

⁹ Verkehrsberuhigung 2011 – Bewährtes und Neues, S 35.

Tempo 30-Zone - Dr. Theodor Körner-Straße/Jahnstraße



Impressum:

Magistrat der Landeshauptstadt St.Pölten, Verkehrs- und Straßamt, Roßmarkt 6, 3100 St.Pölten