Vorarlberg
unser Land

Leitfaden

Verträgliche Verkehrsabwicklung auf Landesstraßen in Ortszentren

Maßnahmen und Kriterien

Impressum

Herausgeber, Medieninhaber und Hersteller:
Amt der Vorarlberger Landesregierung
Abteilung Allgemeine Wirtschaftsangelegenheiten
Landhaus, Römerstraße 15, 6901 Bregenz

Verlagsort:
6900 Bregenz

Herstellungsort:
6900 Bregenz

Bildnachweise:
Dietmar Stiplovsek / Land Vorarlberg (für alle Bilder)

Inhalt

1 Vorwort 05
2 Einleitung: Motiv des Leitfadens 07
3 Die Straßenverkehrsordnung als rechtlicher Rahmen 08
Geschwindigkeitsbeschränkungen 09
Zonenbeschränkung 10
Geschwindigkeitsbeschränkung für das gesamte Ortsgebiet 10
Begegnungszone 11
4 Verkehrspolitische und raumrelevante Zielsetzungen 12
5 Wirkungen von Verkehrsberuhigungs-Maßnahmen 14
6 Kriterien für Geschwindigkeitsbeschränkungen und Begegnungszonen 18
6.1. Das Ortszentrum als besonderer öffentlicher Straßenraum 20
6.2. Das Sachverständigen-Gutachten als zentrales Element des Ermittlungsverfahrens 20
6.3. Beurteilungskriterien für Geschwindigkeitsbeschränkungen gemäß §20 und §43 StVO 22
6.4. Eignungskriterien für Begegnungszonen auf Landesstraßen in Ortszentren 24
7 Gestaltung von verkehrsberuhigten Straßenräumen 28
8 Planungsprozess, Verfahren und Beteiligung 33
9 Weitere Rahmenbedingungen 36
Finanzierung 36
Kontrolle der Geschwindigkeitsbeschränkungen 37
10 Anhang 38
Glossar 38
Projektstruktur zur Erstellung des Leitfadens 40
Kontakte 40
Literaturverzeichnis 41
Quellenverzeichnis 42

Vorwort

Attraktive Ortszentren tragen wesentlich zur Lebensqualität in den Gemeinden und zu einer positiven Gemeindeentwicklung bei. Wichtig ist dabei eine verträgliche Verkehrsabwicklung und ein gutes Miteinander aller Verkehrsteilnehmer:innen im öffentlichen Straßenraum dieser Ortszentren. Besonders im Bereich der Landesstraßen, die als „Ortsdurchfahrten“ die Ortskerne, die einen zentralen Lebensraum darstellen, durchqueren.

Der vorliegende Leitfaden soll künftig ein wichtiges Instrument dafür sein, die Möglichkeiten für eine verträglichere Verkehrsabwicklung und die Koexistenz aller Verkehrsteilnehmer:innen auf Landesstraßen in Ortszentren im bestehenden rechtlichen Rahmen besser auszuschöpfen. Er soll auch Wege aufzeigen, wie durch eine gute Abstimmung und interdisziplinäre Planung breit akzeptierte Lösungen erarbeitet werden können, welche die Aufenthaltsqualität und die Verkehrssicherheit auf Landesstraßen in den Ortszentren steigern.

Die Inhalte des Leitfadens wurden unter intensiver Einbindung von Expert:innen aus den betroffenen Fachbereichen und involvierten Institutionen erarbeitet. Nach der Veröffentlichung einer vorläufigen Version des Leitfadens im September 2021 wurden die in der praktischen Anwendung gewonnenen Erfahrungen im Frühjahr 2023 evaluiert und im gegenständlichen Leitfaden berücksichtigt. Mit dem nun vorliegenden Leitfaden wurde das Commitment aller Beteiligten geschaffen, den Leitfaden künftig als Arbeitsgrundlage im Praxiseinsatz zu verwenden.

Ein besonderer Dank gilt den vielen Personen, die sich aktiv in die Ausarbeitung des Leitfadens eingebracht haben. Am Ende wird es uns nur durch intensive Zusammenarbeit gelingen, gute Lösungen für eine verträgliche Mobilität und somit für attraktive Ortszentren in den Vorarlberger Gemeinden zu erreichen.

Mag. Marco Tittler
Verkehrslandesrat

MMag. Daniel Zadra
Mobilitätslandesrat

30
Zone

Motiv des Leitfadens

In vielen Vorarlberger Gemeinden führen stark befahrene Landesstraßen durch die Ortszentren. Gleichzeitig stellt das Ortszentrum mit den dortigen öffentlichen Nutzungen und Treffpunkten das „Herz“ einer Gemeinde dar, welches im Sinne einer positiven Gemeindeentwicklung als Lebens- und Wirtschaftsraum für Bewohner:innen jeden Alters attraktiv sein soll. Deshalb wird von vielen Gemeinden der Wunsch nach einer verträglichen Verkehrsabwicklung vor allem auf jenen Abschnitten der Ortsdurchfahrt geäußert, welche durch das Ortszentrum führen – mit dem Ziel, in diesen zentralen Straßenräumen und angrenzenden öffentlichen Räumen eine Nutzungsvielfalt zu unterstützen, eine höhere Aufenthaltsqualität zu erreichen und somit das Ortszentrum zu stärken. Deshalb sollen die Landesstraßen sowohl funktionell als auch gestalterisch stärker in die Orts- und Ortsteilzentren integriert werden, und eine Transformation hin zu einem am Menschen orientierten Lebensraum soll stattfinden.

Die Straßenverkehrsordnung (StVO) als rechtlicher Rahmen bietet unter gewissen Voraussetzungen die Möglichkeit, Instrumente zur Verkehrsberuhigung und Verbesserung der Koexistenz unterschiedlicher Verkehrsteilnehmer:innen und der Aufenthaltsqualität im Ortszentrum verordnen zu können, wie z.B. die Begegnungszone oder eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf Straßenabschnitten.

Der gegenständliche Leitfaden soll das **gemeinsame Verständnis** der handelnden Akteur:innen und Handlungsträger:innen im Land Vorarlberg abbilden, unter welchen Bedingungen der Einsatz solcher Instrumente zur Verkehrsberuhigung **im Speziellen auf Landesstraßen-Abschnitten in Ortszentren** möglich sein soll. Dabei soll einerseits den verkehrspolitischen Zielsetzungen und dem breiten Wunsch nach einer verträglichen Verkehrsabwicklung auf Landesstraßen in Ortszentren Rechnung getragen, und andererseits dem rechtlichen Rahmen der StVO entsprochen werden.

Der Leitfaden soll somit als **Handlungsanleitung** zur Entscheidungsfindung für die in Vorarlberg handelnden Akteur:innen und Handlungsträger:innen dienen, insbesondere für Behörden, Sachverständige, Planer:innen und Straßenerhalter.

Der Leitfaden soll gleichzeitig Gemeinde-Verantwortlichen eine **Orientierung** geben, welche Voraussetzungen für den Einsatz der verschiedenen Instrumente notwendig sind, welche Akteur:innen zu welchem Zeitpunkt einzubinden sind, und welche weiteren Rahmenbedingungen zu berücksichtigen sind.

40

3
Die Straßenverkehrsordnung als rechtlicher Rahmen

Geschwindigkeitsbeschränkungen

In der Straßenverkehrsordnung (StVO, Stand 07/2023) ist die Höchstgeschwindigkeit in Ortsgebieten mit 50 km/h festgelegt. Die Fahrzeuglenker:innen sind verpflichtet, die Geschwindigkeit an die jeweiligen Straßen-, Verkehrs- und Sichtverhältnisse anzupassen.

In begründeten Fällen kann auf einzelnen Straßenzügen bzw. -strecken, oder für Straßen innerhalb eines bestimmten Gebietes (Zone) gemäß § 43 StVO eine vom Gesetz abweichende Höchstgeschwindigkeit angeordnet werden. Eine Herabsetzung des gesetzlich erlaubten Tempolimits ist nur zulässig, wenn und insoweit vom Gesetzgeber anerkannte Gründe vorliegen, die eine solche Maßnahme notwendig machen. Solche Gründe sind in erster Linie die Sicherheit, Leichtigkeit oder Flüssigkeit des Verkehrs; aber auch die Vermeidung von Umweltbelastungen.

Die Zuständigkeit zur Verordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung liegt auf Landesstraßen bei der Bezirksverwaltungsbehörde, im eigenen Wirkungsbereich (Gemeindestraßen) ist die Gemeinde zuständig. Im Ermittlungsverfahren hat eine sachverhaltsmäßige Klärung der konkreten Gefahren oder Belästigungen zu erfolgen, vor denen die Geschwindigkeitsbeschränkung schützen soll. Dabei sind die für die Temporeduktion relevanten Umstände (wie z.B. Verkehrsbelastung, Beschaffenheit der Straße, Unfallhäufigkeiten usw.) mit jenen Umständen zu vergleichen, die für eine hohe Anzahl anderer Straßen zutreffen. Nur wenn sich die Situation für den betreffenden Straßenabschnitt deutlich von der allgemeinen, für den Straßenverkehr typischen Situation unterscheidet, ist die Geschwindigkeitsbeschränkung notwendig und damit zulässig.

Die Kundmachung durch Verkehrszeichen erfolgt an der Straßenstelle, ab welcher das Tempolimit gilt. Ebenso ist das Ende der Geschwindigkeitsbeschränkung mit dem eigens hierfür vorgesehenen Verkehrszeichen (durchgestrichene Fahrgeschwindigkeit) kundzumachen. Mit einer Zusatztafel ist die Länge des vom Tempolimit betroffenen Straßenabschnitts anzugeben, falls diese mehr als 1.000 m beträgt. Zusätzlich sind an den Kreuzungen Wiederholungszeichen aufzustellen.

Zonenbeschränkung

Betrifft die Herabsetzung der Geschwindigkeit alle Straßen innerhalb eines bestimmten Gebietes, spricht man von einer Zonenbeschränkung. Die Erlassung einer solche Verordnung ist an dieselben strengen Voraussetzungen gebunden wie die Geschwindigkeitsbeschränkung für einen bestimmten Straßenabschnitt (d.h. es muss auch für jede Straßenstrecke untersucht werden, ob die gesetzlichen Voraussetzungen für diese Verkehrsbeschränkung vorliegen). Die Kundmachung einer solchen Verordnung ist aber wesentlich einfacher. Sie erfolgt durch Anbringung der Vorschriftszeichen „Zonenbeschränkung“ bzw. „Ende der Zonenbeschränkung“ an allen Ein- und Ausfahrten, was einem Schilderwald vorbeugt.

Die Zuständigkeit zur Verordnung einer Zonenbeschränkung liegt grundsätzlich bei der Gemeinde im eigenen Wirkungsbereich (Gemeindevorstand), auf Landesstraßen ist wiederum die Bezirksverwaltungsbehörde zuständig. Soll eine Zonenbeschränkung erlassen werden, in welcher sich auch eine Landesstraße befindet, sind gesonderte Verordnungen der jeweils zuständigen Behörde zu erlassen.

Geschwindigkeitsbeschränkung für das gesamte Ortsgebiet

Als Ortsgebiet gilt das Straßennetz innerhalb der Hinweiszeichen „Ortstafel“ und „Ortsende“.

§ 20 Abs. 2a StVO erlaubt dem Verordnungsgeber, Geschwindigkeitsbeschränkungen global für die Straßen eines gesamten Ortsgebietes zu verfügen, ohne dass jede Straßenstrecke einzeln nach dem Vorliegen der gesetzlichen Voraussetzungen für eine Tempo-Herabsetzung untersucht werden müsste. Es ist im Gegensatz zu Geschwindigkeitsbeschränkungen oder zur Zonenbeschränkung lediglich gefordert, dass auf Grund der örtlichen oder verkehrsmäßigen Gegebenheiten die Geschwindigkeitsreduktion nach dem Stand der Wissenschaft geeignet erscheint, zur Erhöhung der Verkehrssicherheit oder zur Fernhaltung von Belästigungen (wie z.B. Lärm) bzw. zum Schutz der Umwelt beizutragen.

Einzelne Straßen oder Straßenabschnitte – wie beispielsweise eine Ortsdurchfahrt – sind vom Geltungsbereich auszunehmen, wenn dadurch der beabsichtigte Zweck der Verordnung nicht gefährdet wird.

Die Zuständigkeit zur Verordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung für das gesamte Ortsgebiet liegt bei der Gemeinde im eigenen Wirkungsbereich (Gemeindevorstand). Soll das Tempolimit nicht nur Gemeindestraßen und Straßen niederer Ordnung betreffen, sondern auch für Landesstraßen gelten, sind Verordnungen sowohl von der Gemeinde als auch der Bezirksverwaltungsbehörde zu erlassen.

Die Kundmachung einer solchen Verordnung hat in unmittelbarer Verbindung mit dem Hinweiszeichen „Ortstafel“ zu erfolgen; vom Geltungsbereich ausgenommene Straßenzüge sind in einer Zusatztafel anzuführen.

Begegnungszone

Die Begegnungszone ist gemäß § 76c StVO eine Straße, deren Fahrbahn für die gemeinsame Nutzung durch Fahrzeuge und Fußgänger:innen bestimmt ist. Sie kann verordnet werden, wenn es der Sicherheit, Leichtigkeit oder Flüssigkeit des Verkehrs – insbesondere des Fußgängerverkehrs – dient, oder aufgrund der Lage oder Beschaffenheit eines Bereiches angebracht erscheint. Die Begegnungszone ist am Anfang und am Ende mit den betreffenden Hinweiszeichen zu kennzeichnen.

Fußgänger:innen können die gesamte Fahrbahn benützen, dürfen dabei allerdings den Fahrzeugverkehr nicht mutwillig behindern. Die Fahrzeuglenker:innen dürfen ihrerseits die Fußgänger:innen weder gefährden noch behindern.

Es besteht ein Tempolimit von 20 km/h. Eine Erhöhung auf 30 km/h ist zur Förderung der Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs zulässig, sofern aus Gründen der Verkehrssicherheit keine Bedenken dagegen bestehen. Parken von Kraftfahrzeugen ist nur an gekennzeichneten Stellen erlaubt.

Die Zuständigkeit zur Verordnung einer Begegnungszone liegt grundsätzlich bei der Gemeinde im eigenen Wirkungsbereich (Gemeindevorstand); für Landesstraßen ist die Bezirksverwaltungsbehörde zuständig.

870
SIMPLON PRIDE H

4
Verkehrspolitische und raumrelevante Zielsetzungen

Das **Mobilitätskonzept Vorarlberg 2019** wurde von der Vorarlberger Landesregierung im Juli 2019 beschlossen und dient als Leitlinie der verkehrspolitischen Arbeit des Landes. Somit sind die Abteilungen und Dienststellen des Landes angehalten, sich in ihrer Arbeit an den im Mobilitätskonzept festgehaltenen Maßnahmen zu orientieren bzw. darauf Bezug zu nehmen.
Im Mobilitätskonzept wurde das Ziel, den öffentlichen Raum in Zentren und Quartieren aufzuwerten, als ein Handlungsschwerpunkt definiert, und ein klares verkehrspolitisches Bekenntnis für Begegnungszonen auf Landesstraßen abgegeben.

Es wurde die Erarbeitung

- eines Leitfadens für Begegnungszonen auf Landesstraßen, der landesweit verbindlich angewendet wird,
- einer Checkliste für die Vereinheitlichung von Geschwindigkeitsregelungen in Ortszentren (Tempo 20/30/40), und
- eines Werkzeugkoffers für die Straßenplanung zur Einschätzung der Handlungsmöglichkeiten und Rahmenbedingungen

empfohlen.

Gemäß Mobilitätskonzept soll der Leitfaden Gemeinden und Behörden dabei unterstützen, Abweichungen von den Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS) zu argumentieren und Gestaltungsspielräume aufzuzeigen. Die Gestaltung von Straßenräumen in Ortskernen soll als kooperative und interdisziplinäre Aufgabe verstanden werden, und eine frühzeitige Einbindung der zuständigen Dienststellen und Behörden soll angestrebt werden.

Verkehrsberuhigung in Ortszentren ist jedoch nicht nur ein zentraler verkehrspolitischer Schwerpunkt, sondern ein grundlegendes Thema der Funktion und Gestaltung öffentlicher Räume in Siedlungsgebieten. So wird in dem von der Vorarlberger Landesregierung im Jahr 2019 beschlossenen **Raumbild 2030** im Kapitel „Siedlung und Mobilität“ als ein Ziel verankert, dass der Straßenraum in Stadt- und Dorfkernen wieder zum Lebensraum gemacht werden soll. Der öffentliche Raum soll sich dabei lt. Raumbild an Gestaltungsprinzipien orientieren, die mehr Miteinander und Begegnungen im Straßenraum ermöglichen und zur Reduktion von Lärm und Schadstoffen beitragen. Es soll darauf abgezielt werden, dass die Landesstraßen in den Ortszentren weitgehend flächendeckend fußgänger- und radfahrerfreundlich gestaltet und tempoberuhigt sind.

Im **Arbeitsprogramm der Vorarlberger Landesregierung 2019-2024** wird deshalb im Bereich Mobilität als ein Handlungsschwerpunkt verankert, dass die Qualität von Ortszentren verbessert werden soll. Dabei sollen in dicht bebauten Quartieren Fußgänger:innen, Radfahrer:innen und öffentlicher Verkehr Vorrang vor dem motorisierten Individualverkehr bekommen. Mit Instrumenten der Verkehrsberuhigung wie Tempolimits oder Begegnungszonen und den entsprechenden baulichen Maßnahmen sollen die Zentren an Aufenthaltsqualität gewinnen und für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen auch deutlich sicherer werden.

Darüber hinaus setzt sich die Vorarlberger Landesregierung gemäß **Landtagsbeschluss** vom April 2022 (Antrag 26/2022) bei der Bundesregierung dafür ein, im Ortsgebiet (auch für Landesstraßen) zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zum Fernhalten von Gefahren erleichterte Bedingungen zu schaffen, um niedrigere Tempolimits erlassen zu können.

WISAG

5
Wirkungen von Verkehrsberuhigungs-Maßnahmen

Unfallwahrscheinlichkeit und Unfallfolgen

Aus dem Blickwinkel der Verkehrssicherheit betrachtet, ist die effektiv gefahrene Geschwindigkeit ein entscheidender Faktor für die Unfallwahrscheinlichkeit und für die Unfallschwere, wobei sich die Unfallfolgen in Abhängigkeit der Geschwindigkeit exponentiell stark verändern[1]:

Die **Anhaltebereitschaft** von Pkws an Schutzwegen sinkt mit zunehmender Geschwindigkeit wesentlich.[2] Dies hängt auch damit zusammen, dass die Wahrnehmung und Aufmerksamkeit der Kfz-Lenker:innen für Vorgänge seitlich der Fahrbahn mit zunehmender Fahrgeschwindigkeit sinkt.[3]

Der **Anhalteweg** beträgt bei einer gefahrenen Geschwindigkeit von 30 km/h ca. 13 m. Bei einer gefahrenen Geschwindigkeit von 50 km/h erhöht sich der Anhalteweg auf ca. 27 m.[4] Kann beispielsweise ein Pkw-Lenker mit 30 km/h vor einer Person gerade noch anhalten, so kollidiert derselbe Lenker bei einer gefahrenen Geschwindigkeit von 50 km/h aufgrund des längeren Reaktionsweges mit unverminderter Geschwindigkeit von 50 km/h mit der Person.

Die **Verletzungsschwere** und das Tötungsrisiko steigen mit zunehmender Kollisionsgeschwindigkeit massiv an – bei einer Frontalkollision mit 50 km/h sterben 40 % der Fußgänger:innen.[5] Vergleicht man die Verletzungsschwere für Fußgänger:innen im Kollisionsfall zwischen Tempo 30 und Tempo 40, so sieht man, dass der Verkehrssicherheitseffekt von Tempo 30 signifikant höher als bei Tempo 40 liegt.[6]

Nationale und internationale Vorher-Nachher-Untersuchungen zeigen, dass die Umwandlung von Tempo-50-Straßen in Tempo-30-Straßen eine Unfall- und Verletzungsreduktion von Straßenbenützer:innen im Ausmaß von 20 bis 30 % erwarten lassen.[7]

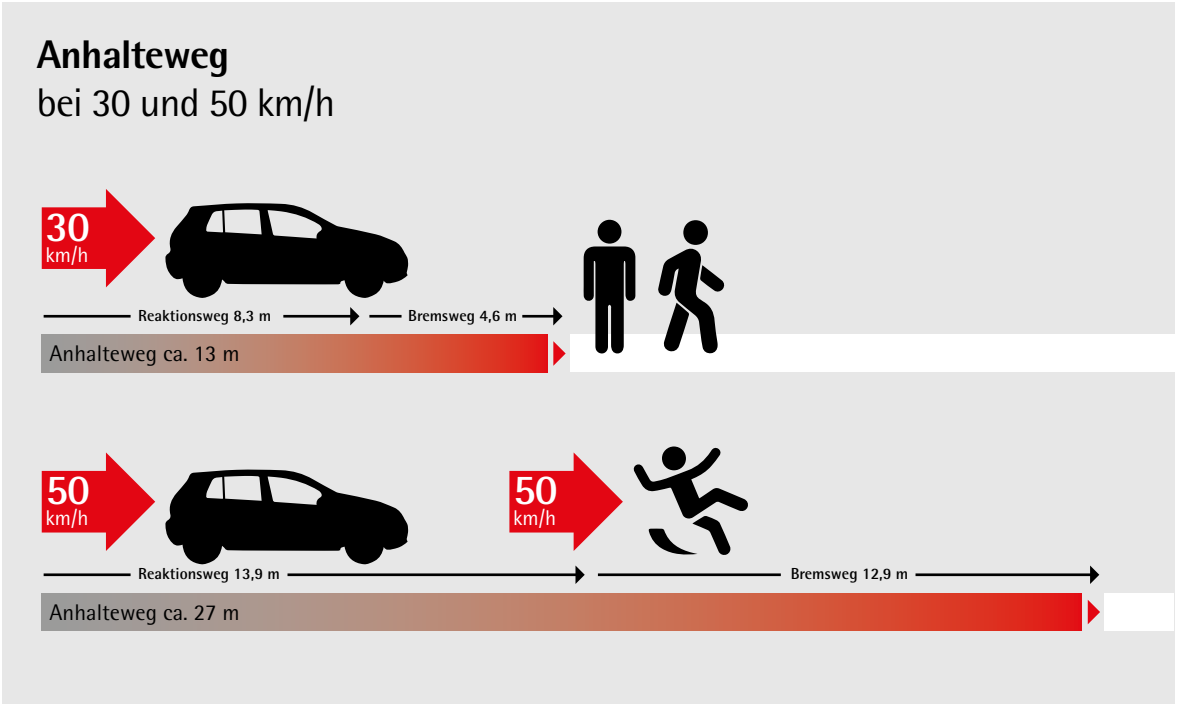


Abb.: Anhalteweg bei 30 und 50 km/h
(Quelle: Kuratorium für Verkehrssicherheit)

Umweltemissionen

Die **Lärmemission** eines Fahrzeugs setzt sich hauptsächlich aus dem Motorgeräusch und dem Reifen-Abrollgeräusch zusammen. Das Abrollgeräusch dominiert bei Pkw ab rund 40 km/h, da es mit der Fahrgeschwindigkeit exponentiell ansteigt. Das Motorgeräusch bei Verbrennungsmotoren hängt hingegen stark von der Drehzahl ab, daher sind niedrige Tempolimits kein alleiniges Mittel gegen eine hohe Lärmbelastung.[8] Bei Fahrzeugen mit batterieelektrischen Antrieben oder Brennstoffzellen dominiert hingegen das Reifen-Abrollgeräusch, wodurch sich mittelfristig eine verstärkte Lärmreduktion durch niedrigere Geschwindigkeiten erwarten lässt.

Verschiedene Studien belegen, dass durch niedrigere Tempolimits der Verkehrslärm spürbar reduziert wird, wobei die Verbesserung im Vergleich von Tempo 50 mit Tempo 30 je nach Studie schwankt (Reduktion des A-bewerteten Schallpegels im Bereich zwischen – 1,4 dB(A)[9] bis zu 8 dB(A)[10]). Gemäß Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) können verkehrsberuhigte Zonen mit 30 km/h gegenüber den üblichen 50 km/h im Ortsgebiet eine Reduktion des Lärmpegels um rund 4 dB bringen.[11] .In der Praxis kann die subjektiv empfundene Lärmminderung durch Verkehrsberuhigungsmaßnahmen deutlich über den gemessenen Schallpegeldifferenzen liegen.[12]

Anhand von Vorher-Nachher-Messungen konnte in der Stadt Zürich ein deutlicher Zusammenhang zwischen Temporeduktion und Lärmminderung nachgewiesen werden. An acht von gesamt neun Messstandorten konnte durch Umstellung von Tempo 50 auf Tempo 30 (ohne bauliche Maßnahmen) eine Reduktion der tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeit (v_{85} von -5 bis -13 km/h) und eine wahrnehmbare Lärmreduktion nachgewiesen werden. Sie lag tagsüber zwischen 0,6 und 2,9 dB(A) und nachts zwischen 1,1 und 3,1 dB(A).

Eine Reduktion ab 1 dB(A) gilt als gerade noch wahrnehmbar, 3 dB(A) weniger Lärm entspricht in der menschlichen Wahrnehmung der gleichen Lärmreduktion, die durch eine Halbierung des Verkehrsaufkommens auf dieser Straße erreicht werden würde.[13]

Auf die Emissionsmenge der **Luftschadstoffe** hat die Geschwindigkeit bei PKW mit Verbrennungsmotoren nur einen indirekten Einfluss, entscheidender ist die Motorlast. Grundsätzlich kann aber festgehalten werden, dass Geschwindigkeitsreduktionen eine Reduktion des Verbrauchs (bei Reduktion von Tempo 50 auf Tempo 30 ca. 12 %[14]) und damit auch eine leichte Reduktion der CO_2 und NOx-Emissionen zur Folge haben, wobei diese natürlich auch vom Fahrtverlauf abhängig sind.

Kfz-Verkehrsqualität und verkehrstechnische Parameter

Befürchtungen, dass eine Verringerung der Geschwindigkeitsniveaus gegenüber Tempo 50 zu Einschränkung der Leistungsfähigkeit oder zu erheblichen Verlängerungen der Reisezeit führt, sind grundsätzlich unbegründet: Lt. Schweizerischem Verband der Verkehrsfachleute (VSS) haben Untersuchungen gezeigt, dass sich der Fahrtverlauf bei Tempo 30 **verstetigt**, da Brems- und Beschleunigungsvorgänge abnehmen – ein Effekt, der gerade bei stark belasteten Ortsdurchfahrten zum Tragen kommt.[15] Eine Homogenisierung im Sinne einer Vergleichmäßigung der Kfz-Geschwindigkeiten erhöht die **Flüssigkeit des Kfz-Verkehrs**[16], welche in der StVO als ein Kriterium für Geschwindigkeitsbeschränkungen genannt ist (vgl. Kapitel 4 und 5).

Eine Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit hat in der Regel keinen nennenswerten negativen Einfluss auf die **Leistungsfähigkeit** der Landesstraßen in Ortsbereichen. Ausschlaggebend sind eher andere Faktoren, etwa die Zahl und die Steuerung der Knoten, oder die Häufigkeit von Schutzwegen.[17] In der Praxis konnten bei lichtsignalgeregelten Knotenpunkten ein Einfluss der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf die Leistungsfähigkeit innerörtlicher Hauptverkehrsstraßen von < 5 % festgestellt werden, bei vorfahrtgeregelten Knoten konnten keine Auswirkungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf die Leistungsfähigkeit festgestellt werden.[18]

Die Einführung von z.B. Tempo 30 anstelle von Tempo 50 hat einen Einfluss auf die **Reisezeiten**: Bei einer Reduktion von Tempo 50 auf Tempo 30 liegt der rechnerische Zeitverlust bei 4,8 Sekunden/100 m. Der Schweizerische Verband der Verkehrsfachleute (VSS) gibt aber als Faustregel für die tatsächliche Reisezeitverlängerung ein Wert von lediglich rund 2 Sekunden/100m an, welche sich durch Maßnahmen zur Verstetigung des Verkehrs (z.B. Wegfall von Schutzwegen) noch reduzieren lassen. Diese Faustregel lässt sich durch eine Vorher-Nachher-Untersuchung der Stadt Zürich belegen, bei welcher die Reisezeitverluste des motorisierten Individualverkehrs mit 1 bis 3 Sekunden pro 100 m gemessen wurden.[19]

Aufenthaltsqualität und Standortattraktivität

Verschiedene Untersuchungen belegen, dass der öffentliche Raum durch ein niedriges Geschwindigkeitsniveau des Kfz-Verkehrs an **Aufenthaltsqualität** gewinnt: Langsam durch Kfz befahrene Räume laden eher zum Verweilen ein, während schon mit einer Regelgeschwindigkeit von 50 km/h befahrene Straße eher abschrecken.[20] Ebenfalls haben kleinteilige Strukturen, mehr Grünflächen und belebte Erdgeschosszonen einen positiven Einfluss auf die Attraktivität eines Straßenzugs und die Aufenthaltsqualität.[21]

Ein attraktives Umfeld stellt zudem einen Anreiz zum Gehen dar: Wege in einem für das Gehen attraktiv gestalteten Umfeld lassen Gehende um bis zu 70 Prozent längere Distanzen akzeptieren und erhöhen somit das Potential für das Gehen.[22] Somit hat die Qualität des öffentlichen Raums Einfluss auf das Mobilitätsverhalten der Menschen[23].

Bei stark belasteten Straßen lässt sich mit einem geringeren Tempolimit auch die **Trennwirkung** zwischen den angrenzenden Straßenseiten reduzieren[24], nachdem das Queren der Fahrbahn deutlich erleichtert wird.

Gehfreundliche Strukturen und ein niedriges Kfz-Geschwindigkeitsniveau bringen also mehr Menschen in den öffentlichen Raum[25] und reduzieren die Trennwirkung, wodurch die Standortattraktivität in den Zentren gesteigert wird und sich zusätzliche Chancen für ortbauliche Entwicklungen ergeben können.

Wirtshaus zur Taube

6
Kriterien für Geschwindigkeitsbeschränkungen und Begegnungszonen

Für Landesstraßen-Abschnitte in Ortszentren kann eine Reduktion der zulässigen Geschwindigkeit in Kombination mit begleitenden Maßnahmen, etwa einer optischen oder baulichen Umgestaltung des Straßenraums („selbsterklärender Straßenraum"), ein taugliches Instrument zur verträglicheren Verkehrsabwicklung und zur Stärkung des Zentrumsbereichs darstellen.

Nachfolgende Darstellung von Beurteilungs- und Eignungskriterien soll für die Handlungsträger:innen eine Einschätzung zur Eignung der im Rahmen der StVO möglichen Instrumente für eine verträglichere Verkehrsabwicklung für Landesstraßen-Abschnitte in Ortszentren ermöglichen. Gleichzeitig bilden diese Kriterien einen Rahmen für erforderliche Inhalte eines für die Einzelfall-Beurteilung notwendigen Sachverständigen-Gutachtens.

Straßenabschnitt mit Charakter eines Ortszentrums
(öffentliche Einrichtungen, größeres Aufenthaltsbedürfnis)
und in Beschlüssen der Gemeinde verankert, diesen Bereich in als zentralen Aufenthaltsort weiterzuentwickeln
(z.B. REP, Straßen- u. Wegekonzept, Verdichtungszonen-Widmung, etc)

Geschwindigkeitsbeschränkung gemäß §20 oder §43 StVO		**Begegnungszone** gemäß §76c StVO
§43 Abs. 1 oder 2 StVO: Erforderlichkeit einer Geschwindigkeitsbeschränkung prüfen anhand nachstehender Kriterien	§20 Abs. 2a StVO: Eignung eines generellen Tempolimits für das Ortsgebiet (inkl. differenzierte Betrachtung einzelner Landesstraßenabschnitte) prüfen anhand nachstehender Kriterien	§76c StVO: Möglichkeit zur Erklärung einer Begegnungszone, wenn dies angebracht erscheint anhand nachstehender Kriterien
Gesamtbetrachtung und Interessensabwägung unter besonderer Berücksichtigung der verkehrspolitischen Zielsetzungen hinsichtlich Mobilität in Ortszentren anhand folgender Kriterien: - Erhöhung Verkehrssicherheit in der konkreten Situation, z.B. Entschärfung Unfallgefahr - Fußverkehr (Bedeutung Längsverkehr u. Querverkehr) - Radverkehr (Bedeutung, Mischverkehr oder eigene Anlage) - ÖPNV (Bedeutung, Sichtweiten an Haltestellen) - Kfz-Verkehr (Straßentyp, Straßenquerschnitt, Begegnungsfälle) - Sichtweiten für Fußgänger:innen, Radfahrer:innen, Kfz - Organisation des ruhenden Verkehrs, - vorhandene oder geplante bauliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung, - Intensität der Randnutzung (Nutzungsdichte der Bebauung), Aufenthaltsfunktion der angrenzenden Bereiche, besonderes Schutzbedürfnis - Reduktion von Belastungen (Lärm, Schadstoffe) aufgrund besonderer Umweltverhältnisse		Betreffender Straßenabschnitt in „Zentrumszone" zwischen 100 und max. 500 m lang Gestaltung als „selbsterklärender Straßenraum" durch bauliche Maßnahmen, welche eine hohe Aufenthaltsqualität und eine gleichberechtigte Nutzung des Straßenraums unterstützen. Deutlich höhere, flächige Querungsbedürfnisse für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen im Vergleich zu anderen Abschnitten der Ortsdurchfahrt Parkierung reduziert bzw. nur an gekennzeichneten Flächen; Einzelfallprüfung bei starker ÖPNV-Frequenz Sicherstellung, dass sich durch die Umgestaltung in eine Begegnungszone keine Sicherheitsdefizite insbesondere für Fußgänger:innen ergeben Bei Hauptverkehrsstraßen mit einer überwiegend überregionalen Durchleitfunktion, einem hohen DTV (> 10.000 Kfz/24h) oder einem sehr hohen LKW-Anteil (> 500 LKW/24h) hat eine detaillierte Einzelfallprüfung mit vertiefter verkehrstechnischer Betrachtung zu erfolgen

6.1. Das Ortszentrum als besonderer öffentlicher Straßenraum

Ein Ortszentrum ist charakterisiert durch eine erhöhte Nutzungsvielfalt des Straßenraumes, wodurch sich Verkehrsfunktionen, Aufenthalts- und Versorgungsfunktionen sowie andere Ansprüche, insbesondere zur verträglicheren Verkehrsabwicklung des Kfz-Verkehrs, überlagern. Dabei sind als Ortszentren bei größeren Gemeinden auch Ortsteil- oder Stadtteilzentren zu verstehen, die für den jeweiligen Orts- oder Stadtteil die Funktionen eines Zentrums gebündelt wahrnehmen.

Ortszentren zeichnen sich in der Regel durch eine dichtere Bebauungsstruktur, eine erhöhte Nutzungsdurchmischung und mehrere angrenzende, öffentlich zugängliche Nutzungen aus (z.B. Öffentlicher Platz, Gemeindeamt, Nahversorger mit Produkten des täglichen Bedarfs, Einzelhandel, Arbeitsplatz-Zentren, Gastronomie, Schule, Kindergarten, Kirche, ...). Daraus ergibt sich auch ein erhöhtes Aufenthaltsbedürfnis (Treffpunkt, Ort der Kommunikation) und das Ziel einer hohen Aufenthaltsqualität im öffentlichen Straßenraum. Die Betrachtung von Ortszentren und deren öffentlichen Einrichtungen beinhaltet dabei auch Nutzungen in hinteren Bautiefen und ist somit in der Fläche durchzuführen.

Deshalb sollen bei der verkehrstechnischen Beurteilung von Maßnahmen in Ortszentren die Anforderungen von Fuß- und Radverkehr in besonderem Maße berücksichtigt werden, und eine hohe Verkehrssicherheit sowie die Aufenthaltsqualität im Straßenraum im Vordergrund stehen (vgl. dazu §43 StVO in Kapitel 3: „Erfordernis aufgrund der Lage, Widmung oder Beschaffenheit eines an der Straße gelegenen Gebietes, aufgrund der Sicherheit eines ... Gebietes und der Personen, die sich dort aufhalten“ bzw. „zur Fernhaltung von Gefahren und Belästigungen“).

Gemäß der Zielsetzung des Raumbilds 2030, die Stadt- und Dorfkerne als attraktive Lebensräume weiter zu entwickeln, sollen auch konkrete **Pläne der jeweiligen Gemeinde**, ihren Zentrumsbereich in den nächsten Jahren weiterzuentwickeln, bei der Beurteilung entsprechend berücksichtigt werden (z.B. Räumliche Entwicklungspläne (REP), Straßen- und Wegekonzepte, beschlossene Konzepte zur Entwicklung einer Zentrumszone, städtebauliche Masterpläne, Widmung als Verdichtungszonen o.dgl.), um Straßenräume in Ortszentren auf die Herausforderungen und Bedürfnisse der Zukunft auszulegen und zu bauen.

6.2. Das Sachverständigen-Gutachten als zentrales Element des Ermittlungsverfahrens

Für die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit bedarf es einer **straßenpolizeilichen Verordnung** – im Fall von Landesstraßen üblicherweise durch die Bezirksverwaltungsbehörde (Bezirkshauptmannschaft) als zuständige straßenpolizeiliche Behörde. Im Rahmen des Verwaltungsverfahrens wird von der Behörde geprüft, ob eine geplante Verordnung die Voraussetzungen der § 20, §43 oder §76c StVO erfüllt.

Im **Ermittlungsverfahren** für die Erlassung einer Verordnung müssen die Voraussetzungen für die Herabsetzung der gesetzlichen Höchstgeschwindigkeit im Ortsgebiet oder für eine andere Verkehrsbeschränkung zum Zweck der Verkehrsberuhigung geprüft werden. Die Verordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung ist nur in begründeten Fällen möglich.

Somit ist das Vorliegen der Voraussetzungen durch ein entsprechendes **verkehrstechnisches** bzw. allenfalls umwelttechnisches **Gutachten** zu begründen. Das verkehrstechnische Gutachten ist von einer/einem Sachverständigen (Ingenieurkonsulent:in oder Amtssachverständige:r) zu erstellen. Die erforderlichen Erhebungsdaten und die in Kapitel 6.3 und 6.4 genannten Kriterien bilden eine Grundlage für den Inhalt und die erforderlichen Untersuchungsschwerpunkte eines Gutachtens.

Aufbau und Inhalt eines Sachverständigen-Gutachtens:

1. Befund: In den Befund des Gutachtens ist eine ausführliche **Beschreibung der Ist-Situation** aufzunehmen. Dabei sind die konkreten Umstände – insbesondere die Defizite – der bestehenden Straßen-, Verkehrs- und Umweltverhältnisse zu beschreiben und mit validen Daten in Bezug auf die Verkehrssicherheit, die Bedeutung der Verkehrsverbindungen, den Verkehrsfluss, die Verkehrsteilnehmer, die verkehrsbedingte Umweltbelastung und die betroffenen Personenkreise zu belegen. (mögliche Kriterien siehe Kapitel 6.3 und 6.4).

2. Gutachten (im engeren Sinn): Im eigentlichen Gutachten folgt aufbauend auf den Befund eine **Beurteilung,**

ob auf Grundlage der Ist-Situation **Argumente** vorliegen, welche die Erforderlichkeit einer verkehrsbeschränkenden Maßnahme gem §43 StVO bzw. die Angebrachtheit der Umsetzung einer Begegnungszone gemäß §76c StVO begründen, oder eine Geschwindigkeitsbeschränkung für das gesamte Ortsgebiet als geeignet erscheinen lassen,

---

mit **welcher Maßnahme** gemäß StVO der angestrebte Zweck erzielt werden soll, und ob es dafür auch Begleitmaßnahmen bedarf,

---

welche konkreten **Auswirkungen** die empfohlene Maßnahme auf die Verkehrs- und Umweltverhältnisse hat und in welchem Ausmaß sie zur Behebung von Defiziten oder für sonstige Verbesserungen beiträgt (Eignung der Maßnahme),

---

ob es mögliche **alternative Maßnahmen** zur Verbesserung der Defizite bzw. Erreichung der Ziele gibt.

Das Gutachten enthält somit Schlussfolgerungen, die aus dem Befund resultieren. Diese Schlussfolgerungen müssen nachvollziehbar begründet werden.

Die Behörde trifft dann auf Grundlage des Sachverständigengutachtens und weiterer Stellungsnahmen in Abwägung der vorgebrachten Interessen eine Entscheidung.

6. 3 Beurteilungskriterien für Geschwindigkeitsbeschränkungen gemäß §20 und §43 StVO

Für Ausnahmen von der in Ortsgebieten zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf Basis des §43 Abs. 1 lit b Z1 oder §43 Abs. 2 StVO muss die **Erforderlichkeit** der Geschwindigkeitsbeschränkung auf dem betreffenden Straßenabschnitt begründet werden.

Eine **Geschwindigkeitsbeschränkung für das gesamte Ortsgebiet** auf Grundlage des § 20 Abs. 2a StVO muss hingegen aus den in Kapitel 3 genannten Gründen **geeignet erscheinen**. Einzelne Straßen oder Straßenabschnitte sind vom Geltungsbereich auszunehmen, wenn dadurch der beabsichtigte Zweck der Verordnung nicht gefährdet wird. Bei der gemeinsamen Betrachtung von Gemeindestraßen und Landesstraßen (gemeinsames Ermittlungsverfahren trotz geteilter Behördenzuständigkeit) kann ein unterschiedlicher Ausbaugrad oder unterschiedliche Randnutzungen einzelner Teilabschnitte der Landesstraße eine **differenzierte Beurteilung** einzelner Streckenabschnitte erfordern. Das Ergebnis einer Beurteilung kann sein, dass auf den **einzelnen Streckenabschnitten** unterschiedliche Geschwindigkeitslimits zu verordnen sind (beispielsweise ein **geringeres Tempolimit im Ortskern**, nicht aber in den Randbereichen der Ortsdurchfahrt).[26]

Die **Notwendigkeit bzw. Eignung einer Geschwindigkeitsbeschränkung** von Tempo 40 oder Tempo 30 auf Ortsdurchfahrten kann aufgrund verschiedener **Beurteilungskriterien** gegeben sein. Für die Beurteilung ist dabei eine **Grundlagenerhebung** (Verkehrsdaten, Verkehrsorganisation und Randnutzungen, Straßenquerschnitte und Straßengestaltung, Unfallanalyse, Erhebung von Gefahrenmomenten, etc), durchzuführen, und der „Zielzustand" bei Umgestaltungen, ortsbauliche Entwicklungsplanungen und damit verbundene Potentiale sind mit zu berücksichtigen.

Die relevanten Beurteilungskriterien für eine Gesamtbetrachtung sind:[27]

Fußgänger:innen-Längsverkehr: Bei Abwicklung des Fußgänger:innen-Verkehrs im Mischprinzip mit dem Kfz-Verkehr ist gemäß RVS 03.02.12 eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h vorgesehen. Bedeutender Fußgänger:innen-Längsverkehr z.B. in einem Ortszentrum kann auch zum Kriterium für eine Reduktion der zulässigen Geschwindigkeit werden, wenn die Gehsteigbreite unter 2,00 m liegt.[28]

Fußgänger:innen-Querungsbedarf: Ein großer Fußgänger:innen-Querungsbedarf (z.B. in Ortszentren) und fehlende Querungshilfen können bei hohen Verkehrsstärken eine Begründung für die Erlassung eines Tempolimits liefern. Ebenfalls ist gemäß RVS 03.02.12 im Fall von vorhandenen Querungshilfen bei Sichtweiten von < 45 m die zulässige Höchstgeschwindigkeit mit 40 km/h zu bemessen, und bei Sichtweiten von < 30 m die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h zu bemessen, oder andere Maßnahmen vorzusehen. Zusätzlich kann ein besonderes Schutzbedürfnis beim Fußgänger:innenverkehr (z.B. im Bereich von Kindergärten, Schulen, ...) durch eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h berücksichtigt werden.[29]

Radverkehr: Wird der Radverkehr in Ortszentren auf zweistreifigen Straßen im Mischprinzip mit dem Kfz-Verkehr abgewickelt, kann in Anlehnung an die RVS 03.02.13 und die ERA (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, D) bei einem hohen Kfz-Verkehrsaufkommen und je nach Bedeutung der Radverkehrsverbindung eine Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 40 km/h oder 30 km/h empfohlen werden. Ebenfalls kann bei Straßen mit Mehrzweckstreifen bei hohem LKW-Verkehrsaufkommen (> 50 LKW/h) eine Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit argumentiert werden, oder es ist das Trennprinzip umzusetzen.[30]

Fahrflächenbreite: Ortsdurchfahrten (Straßenkategorie Hauptstraßen) werden in der Regel für den maßgebenden Begegnungsfall „LKW-LKW" (bzw.

„Bus-Bus“) dimensioniert (vgl. Kapitel 7). Bei einer Fahrflächenbreite von < 6,50 m empfiehlt die RVS 03.04.12 für diesen Begegnungsfall eine Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 40 km/h, bei < 6,00 m und entsprechenden Begegnungsfällen kann eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h argumentiert werden.[31]

Sichtverhältnisse: Auch Einschränkungen in der Anfahrsichtweite bei Kreuzungen und Ausfahrten können zum Kriterium für eine Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit werden. Gemäß RVS 03.05.12 entspricht eine Anfahrsichtweite (z.B. an Knoten und Ausfahrten) von min. 70 m Schenkellänge einer Geschwindigkeit von 50 km/h auf der übergeordneten Straße. Ebenfalls können Einschränkungen in der Haltesichtweite eine Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit erfordern (z.B. bei Haltesichtweite < 25 m 40 km/h, bei Haltesichtweite < 15 m 30 km/h).[32]

Ruhender Verkehr: Ebenso nimmt die Aufstellungsart des ruhenden Verkehrs Einfluss auf die Verkehrssicherheit und den Verkehrsablauf und ist entsprechend in Betracht zu ziehen, etwa durch Reduktion der zulässigen Geschwindigkeit bei Schräg- oder Senkrechtparken oder bei häufig stattfindender Ladetätigkeit auf der Fahrfläche.[33]

Randnutzung und Aufenthaltsfunktion: Ein weiteres Kriterium stellt eine intensive Randnutzung, welche besonders in Stadt- und Ortszentren auftritt, und eine hohe Aufenthaltsfunktion dar, welche die Argumentation für geringere Geschwindigkeiten (30 bzw. 40 km/h) verstärken kann.[34]

Geschwindigkeitsreduzierende Straßengestaltung: Bei besonderer Gestaltung der Straße im Ortskern aufgrund bereits umgesetzter oder zur Umsetzung beabsichtigter Verkehrsberuhigungsmaßnahmen kann – je nachdem, ob punktuelle Maßnahmen (z.B. Mittelinseln) oder flächenhafte Maßnahmen umgesetzt sind bzw. werden – eine Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 40 km/ bzw. 30 km/h argumentiert werden.[35]

Konkrete Umweltauswirkungen: Auf Basis des § 43 Abs. 2 StVO können auch konkrete Umweltauswirkungen (Lärm, Schadstoffe, ...) als Kriterium herangezogen werden, welche eine Geschwindigkeitsbeschränkung erforderlich machen können, um eine Fernhaltung von Gefahren oder Belästigungen bzw. den Schutz der Bevölkerung oder der Umwelt zu gewährleisten.[36]

Die Praxis zeigt, dass für eine **Argumentation der Erforderlichkeit** und zur **erhöhten Akzeptanz** der Geschwindigkeitsbeschränkung auf einer innerörtlichen Hauptstraße insbesondere für eine Verordnung eines **Tempolimits von 30 km/h** – außer bei bestehenden, besonderen Gefahrenstellen oder Engstellen im Landesstraßennetz – in vielen Fällen eine entsprechende **Umgestaltung des Straßenraums als bauliche Maßnahme zur Verkehrsberuhigung** („selbsterklärender Straßenraum“) im Bereich des betreffenden Zentrumsbereichs eine nützliche Voraussetzung ist. Allenfalls können kostengünstige Gestaltungsmaßnahmen (z.B. Markierung, Möblierung, ...) als Übergangslösung für eine bauliche Umgestaltung umgesetzt werden, welche nach einer erfolgreichen Evaluierung zu späterem Zeitpunkt in eine Umsetzung gestalterisch hochwertige Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung münden sollen.

Für eine **Geschwindigkeitsbeschränkung auf 40 km/h** sind die Anforderungen hinsichtlich einer besonderen baulichen Gestaltung des Straßenraums im Vergleich zu Tempo 30 als geringer zu beurteilen, die Reduktion der zulässigen Geschwindigkeit soll für die Verkehrsteilnehmer:innen aber baulich bzw. gestalterisch erkennbar sein. Hier können z.B. bereits vorhandene oder neu geplante **punktuelle bauliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung** (Einengungen, Mittelinseln), oder schmalere Fahrbahnbreiten als Kriterium für eine Herabsetzung der zulässigen Geschwindigkeit herangezogen werden. Das Ausmaß der Verkehrsberuhigung und der damit verbundene **Nutzen für Zentrumsbereiche** und die Menschen, die sich dort aufhalten, ist hinsichtlich Aufenthaltsqualität, Verkehrssicherheit, Umweltauswirkungen, Koexistenz der Verkehrsteilnehmer, und Wahrnehmung des Umfelds **bei Tempo 40 allerdings erheblich geringer als bei Tempo 30.**[37]

6.4. Eignungskriterien für Begegnungszonen auf Landesstraßen in Ortszentren

Um eine Begegnungszone auf einer Landesstraße verordnen zu können, müssen folgende Eignungskriterien erfüllt sein[38]:

Lage innerorts in Ortszentren mit dichterer Bebauungsstruktur, erhöhter Nutzungsdurchmischung und mehreren angrenzenden öffentlichen Nutzungen (z.B. Öffentlicher Platz, Gemeindeamt, Nahversorger mit Produkten des täglichen Bedarfs, Einzelhandel, Arbeitsplatz-Zentren, Gastronomie, Schule, Kindergarten, Kirche, ...) auf beiden Straßenseiten.

Konkrete Pläne der Gemeinde, den Zentrumsbereich in den nächsten Jahren weiter zu entwickeln, sind dabei entsprechend zu berücksichtigen (z.B. beschlossene Konzepte zur Entwicklung einer Zentrumszone, städtebaulicher Masterplan, Widmung als Verdichtungszone o.dgl.).

Die Länge des Straßenabschnitts soll 100 m nicht unterschreiten und 500 m nicht überschreiten; Die Zone soll durch eine entsprechende bauliche Gestaltung **räumlich gut abgrenzbar** und als Einheit wahrgenommen werden. Eine Integration des angrenzenden untergeordneten Straßennetzes in die Begegnungszone ist grundsätzlich zu begrüßen und je nach konkreter Situation zu prüfen.

Erhöhter Anteil an Fußgänger:innen und Radfahrer:innen (auch im Längsverkehr) **und flächiges Querungsbedürfnis für Fußgänger:innen:** Im zentrumsrelevanten Abschnitt der Ortsdurchfahrt muss ein im Vergleich zu anderen Abschnitten der Ortsdurchfahrt **erhöhtes Querungsbedürfnis** von Fußgänger:innen und Radfahrenden nachgewiesen werden können. Außerdem muss nachgewiesen werden, dass im betreffenden Abschnitt das Bedürfnis nach **Aufenthalt und Begegnung** von Bewohner:innen und Besucher:innen der Gemeinde gegenüber anderen Abschnitten der Ortsdurchfahrt deutlich erhöht ist.

Die Richtwerte des RVS-Arbeitspapiers „Einsatzkriterien für Begegnungszonen“ für die Anwesenheitsquote und den Anteil der fahrbahnquerenden Fußgänger:innen und Radfahrer:innen eignen sich dabei nur bedingt für den ländlichen Raum bzw. kleinere Gemeinden[39]. In Ausnahmefällen kann deshalb eine Eignung und Akzeptanz der Begegnungszone auch gegeben sein, wenn eine Straße oder ein Platz in seiner Gesamtheit als ein „Ort für Fußgänger:innen“ bzw. als Ort der Koexistenz aller Verkehrsteilnehmenden wahrgenommen wird, auch wenn die Fußgänger:innen-Frequenzen unter den RVS-Richtwerten liegen.[40]

Das künftige Potential für einen erhöhten Anteil an Fußgänger:innen und Radfahrer:innen bzw. sich im Umfeld aufhaltenden Personen infolge der geplanten baulichen und rechtlichen Maßnahmen oder begleitenden Ortszentrums-Entwicklungen soll ebenfalls in die Beurteilung mit einbezogen werden.

Die Gestaltung als „selbsterklärender Straßenraum“ durch bauliche Maßnahmen hat einen großen Stellenwert und soll eine hohe Aufenthaltsqualität und eine gleichberechtigte Nutzung des Straßenraums durch alle Verkehrsteilnehmer:innen unterstützen. Barrierefreiheit gilt als Grundprinzip, als zentrale Gestaltungselemente finden auch eine entsprechende Möblierung und Bepflanzung im Straßenraum Berücksichtigung; Synergien können sich bei gleichzeitiger Umsetzung orts- oder städtebaulicher Akzente (z.B. Zentrumsbebauung) ergeben. Die Anforderungen des Straßenbetreibers z.B. hinsichtlich Fahrbahn-Querschnitt sind neben ortsbaulichen und gestalterischen Ansprüchen auch zu berücksichtigen (vgl. Kapitel 7);

Durch die Umgestaltung in eine Begegnungszone (Tempo 30 als Regelfall für Begegnungszonen auf Landesstraßen, wenn bedeutende Durchleitfunktion) dürfen sich **keine Sicherheitsdefizite** insbesondere für Fußgänger:innen ergeben (ausreichende Sichtweiten).

Parkierung: Parken ist in Begegnungszonen nur an gekennzeichneten Stellen erlaubt. Zur Gewährleistung einer hohen Aufenthaltsqualität, einer hohen Attraktivität für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen und entsprechender Sichtweiten ist die Anzahl der Stellplätze in der Begegnungszone jedenfalls gering zu halten.

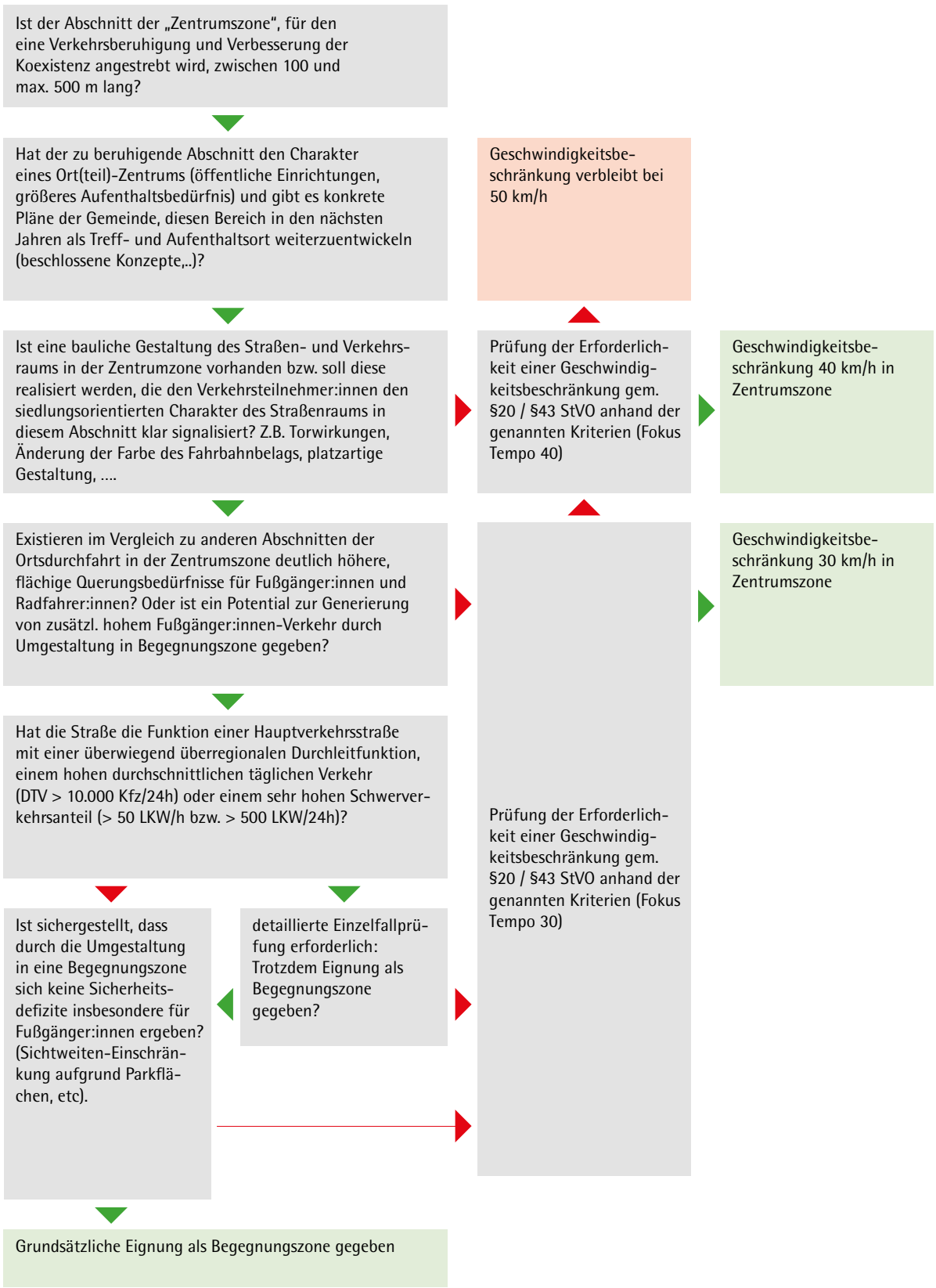
ÖPNV: Begegnungszonen sind auch auf Straßenabschnitten mit öffentlichem Verkehr möglich, aufgrund der hohen Fußgänger:innen-Dichte können sich ÖV-Knotenpunkte auch besonders für eine Begegnungszone eignen. Eine Einzelfallprüfung ist bei stark frequentierten Haltestellen notwendig.

Es wird darüber hinaus empfohlen, einen **interdisziplinären Planungs- und Entscheidungsprozess** mit frühzeitiger Einbindung der relevanten Akteur:innen (inkl. verkehrstechnisches Gutachten, Sicherheitsaudit und allfälliger Unfallanalyse bei entsprechender Unfallhäufung, städtebaulicher und freiraumplanerischer Beurteilung) und entsprechender Bürger:innen-Beteiligung vorzusehen (vgl. Kapitel 8).

Hohe Kfz-Verkehrsstärken sind für sich allein noch kein Ausschließungsgrund für Begegnungszonen. Bei Hauptverkehrsstraßen mit einer starken überregionalen Durchleitfunktion, einem hohen durchschnittlichen täglichen Verkehr (gemäß aktuellem RVS-Arbeitspapier DTV > 10.000 Kfz/24h) oder einem sehr hohen Schwerverkehrsanteil (gemäß aktuellem RVS-Arbeitspapier > 50 LKW/h bzw. > 500 LKW/24h) hat aber **eine detaillierte Einzelfallprüfung mit vertiefter verkehrstechnischer Betrachtung** zu erfolgen[41]. Hier bietet sich allenfalls eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 30 als Alternative zur Begegnungszone an, wenn die Erforderlichkeit gem. §43 StVO bzw. Eignung gem. §20 Abs. 2a StVO nachgewiesen werden kann.

Beim Ermittlungsverfahren zur Verordnung einer Begegnungszone hat die Behörde im Zuge der Interessensabwägung insbesondere auch die Ziele und den Nutzen der Begegnungszone mit zu berücksichtigen (Erhöhung Aufenthaltsqualität, Potential zur Belebung des Ortszentrums, Erhöhung Verkehrssicherheit, Stärkung des Fußgänger:innen- und Radfahrer:innen-Verkehrs, Reduktion der Trennwirkung, faire Verteilung des Straßenraums, etc).[42]

Übersicht der Kriterien zur Ersteinschätzung der Eignung einer Begegnungszone



7
Gestaltung von verkehrsberuhigten Straßenräumen

Im Vorarlberger Straßengesetz ist festgehalten, dass öffentliche Straßen entsprechend ihrem Zweck und ihrer Funktion zu planen und zu bauen sind. Dabei sind als weitere Grundsätze u.a. zu beachten, dass die Verkehrssicherheit insbesondere der ungeschützten Verkehrsteilnehmer:innen zu berücksichtigen ist, und die Straßen für Fußgänger:innen, Radfahrer:innen und den Öffentlichen Verkehr möglichst attraktiv zu gestalten sind.
Bei der Gestaltung von verkehrsberuhigten Straßen in Ortszentren sind deshalb die Anforderungen aller Verkehrsteilnehmer:innen zu berücksichtigen. Die Erhöhung der Verkehrssicherheit, der Aufenthaltsqualität im Straßenraum sowie die Anforderungen des Fuß- und Radverkehrs stehen dabei im Vordergrund. Die Straßenraumgestaltung soll dabei in Abhängigkeit der Funktion der Landesstraße die gewünschte Verkehrsberuhigung unterstützen und an die spezifische Situation vor Ort angepasst werden. Nachstehend werden in diesem Sinne Empfehlungen und Anforderungen an die Gestaltung von verkehrsberuhigten Straßenräumen im Bereich von Landesstraßen aus Sicht des zuständigen Straßenerhalters zusammengefasst.

Fahrstreifen-/Fahrbahnbreite

Auf Landesstraßen beträgt die Regelbreite eines Fahrstreifens 3,25 m. Von dieser Regelbreite kann in Abhängigkeit vom maßgeblichen Begegnungsfall, der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und der geplanten Randausbildung sowie der ortsräumlichen Situation bzw. dem tatsächlich vorhandenen Gesamtquerschnitt abgewichen werden.

Der maßgebliche Begegnungsfall wird definiert durch:

- die Funktion der Landesstraße,
- den durchschnittlichen werktäglichen Verkehr (DTVw),
- den Anteil des Schwerverkehrs (Lkw und Bus) und ist in Abstimmung mit der mit der Abteilung Straßenbau des Landes festzulegen.

Zusätzlich zum maßgeblichen Begegnungsfalles ist festzulegen, ob im Rahmen der Straßenraumgestaltung ein minimaler Begegnungsfall erforderlich ist (z.B. bei Engstellen) und eine wechselnde Querschnittsgestaltung ermöglicht werden kann, die zur Verkehrsberuhigung und zum Schutz des Fußverkehrs beiträgt.

Engstellen

Engstellen im Fahrbahnbereich sind zulässig, wenn dadurch die Wahrung des Bestandes (z.B. Gebäude) erfolgt oder die Verkehrssicherheit des Fußverkehrs im Vordergrund steht.

Engstellen im Fahrbahnbereich sind möglichst kurz zu halten und die erforderliche Mindestbreite für die Schneeräumung (min. 3,50 m) sowie Vorgaben zum minimalen Begegnungsfall sind einzuhalten.

Engstellen sind zudem eindeutig und klar erkennbar zu gestalten. Die erforderlichen Sichtbeziehungen sowie Begegnungsräume vor und nach der Engstelle sind zu gewährleisten.

Gehsteige

Auf Landesstraßen beträgt die Regelbreite von Gehsteigen 2,00 m. Gehsteigbreiten unter 2,00 m sind zu vermeiden bzw. nur in begründeten Fällen zulässig. In Abhängigkeit der ortsräumlichen Situation und vorhandenen Nutzungen sind entsprechende Breitenzuschläge vorzusehen.

Bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von ≥ 40 km/h ist die Herstellung eines baulich abgesetzten Gehsteiges vorzusehen.

Bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von ≤ 30 km/h und weniger kann auf die Herstellung eines Gehsteiges oder einer Randausbildung verzichtet werden, wenn punktuell geschützte Bereiche für den Fußverkehr gestaltet werden, die das Längsbefahren der Seitenbereiche verhindern (z.B. durch Poller, Bäume, etc.). Bei der Platzierung dieser Elemente ist die Erkennbarkeit und Führung für den Fahrzeugverkehr sicherzustellen.

Komplette Mischverkehrsflächen ohne jegliche Schutzmaßnahmen für den Fußverkehr sind nur in Begegnungszonen und bei einem geringen DTV möglich.

Radfahranlagen

Bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von ≥ 40 km/h oder einem durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) von über 10.000 Kfz/24h sind Radverkehrsanlagen vorzusehen, wenn es die räumliche Situation zulässt.

Wenn keine Radverkehrsanlage hergestellt und der Radverkehr nur im Mischverkehr geführt werden kann, soll in Ortszentren bei einem hohem DTV und je nach Bedeutung der Radverkehrsverbindung eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h bzw. 30 km/h angestrebt werden (vgl. Kapitel 6 bzw. RVS 03.02.13). Eine Reduktion auf 30 km/h ist insbesondere dann anzustreben, wenn auf der Landesstraße eine Landesradroute verläuft.

In Begegnungszonen ist der Radverkehr im Mischverkehr zu führen.

Querungshilfen / Schutzwege

Auf Landesstraßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von ≥ 40 km/h sind bauliche Querungshilfen (z.B. Mittelinseln) bzw. Schutzwege gemäß dem Stand der Technik vorzusehen, sofern entsprechende Fußgänger-Frequenzen vorliegen.

Bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von ≤ 30 km/h sollen Querungshilfen und Schutzwege vermieden und das freie und flächige Queren ermöglicht werden. In speziellen Bereichen, wie z.B. im Umfeld von Schulen und Kindergärten, können Querungshilfen oder Schutzwege vorgesehen werden.

Auf Landesstraßen mit hohem DTV können auch Multifunktionsstreifen – also fahrbahnmittige Fahrstreifen, welche sich in gestalterischer Hinsicht von den Richtungs-Fahrstreifen abheben – eingesetzt werden, um das Queren der Fahrbahn zu erleichtern.

In Begegnungszonen sind Schutzwege zu vermeiden. Querungshilfen können nach Erfordernis gestaltet werden.

Oberflächengestaltung

Zur Unterstützung der Verkehrsberuhigung ist insbesondere bei Straßenabschnitten mit 30 km/h sowie Begegnungszonen eine gestalterische und lesbare Differenzierung zur konventionellen Straßenraumgestaltung heraus zu arbeiten.

Bei der Oberflächengestaltung ist sicherzustellen, dass die erforderliche Lastklasse, Griffigkeit sowie Frost- und Tausalzbeständigkeit hergestellt werden.

Bei der Auswahl der eingesetzten Materialien ist zudem darauf zu achten, dass diese lärmarm und barrierefrei sind und einen möglichst wirtschaftlichen Erhaltungsaufwand erlauben.

Im Rahmen der Gestaltung dürfen keine Markierungen zweckentfremdet werden, die zu einer Verwechselung mit Bodenmarkierung gemäß den geltenden Verordnungen und Gesetzen führen.
Eingangstore

Zur Verdeutlichung von Beginn und Ende des verkehrsberuhigten Straßenabschnittes, ist es insbesondere bei Straßenabschnitten mit 30 km/h und Begegnungszonen zielführend, „Eingangstore“ (z.B. Mittelinseln, geringere Straßenbreite, Bepflanzung, Beleuchtung, ...) zu gestalten, die in Kombination mit der erforderlichen Beschilderung eine geschwindigkeitsreduzierende Wirkung aufweisen.

Bei der Gestaltung von Eingangstoren sind die Vorgaben zum maßgeblichen und minimalen Begegnungsfalls bzw. zu Engstellen zu berücksichtigen.

Grünraumgestaltung

Zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität und Verbesserung des Mikroklimas sowie zur Beschattung und Vermeidung von Hitzeinseln im Straßenraum, wird die Gestaltung von neuen Grünräumen und Baumpflanzungen begrüßt.

Bei der Herstellung von Grünräumen und Baumpflanzungen ist sicherzustellen, dass die erforderlichen Sichtbeziehungen sowie Verkehrs- und Lichtraumprofile freigehalten werden. Weiters ist darauf zu achten, dass durch die Grünraumgestaltung keine Gefährdungen und Beeinträchtigungen im Längs- und Querverkehr (z.B. flächiges Queren) entstehen.

Grünräume und Baumpflanzungen sollen mit entsprechenden Schutzmaßnahmen versehen werden, damit ein Be- und Überfahren dieser Flächen verhindert wird.

Bei Baumpflanzungen ist auf die Straßentauglichkeit zu achten und ein entsprechender Wurzelschutz und Wurzelraum vorzusehen. Baumpflanzungen sind entsprechend zu pflegen und zu erhalten.

Barrierefreiheit

Bei der Gestaltung und Materialisierung sind die Anforderungen von blinden und sehbehinderten sowie mobilitätseingeschränkten Personen zu berücksichtigen.

Bei niveaugleichen Straßenraumgestaltungen sind taktil erfassbare Leit- und Orientierungssysteme vorzusehen.

Bei Bushaltestellen sollten ausreichend breite Warte-, Ein- und Ausstiegsbereiche sowie Busanlegekanten eingeplant werden. (vgl. dazu RVS 02.03.11 – Optimierung des ÖPNV – Freie Strecke

Straßenentwässerung

Im Sinne der Erhaltung ist darauf zu achten, dass Einlaufschächte oder Entwässerungselemente nicht im unmittelbaren Fahrbereich eingebaut werden.

Bei der Planung der Entwässerung ist insbesondere sicherzustellen, dass sowohl die Positionierung der Einlaufschächte als auch mögliche Pfützen und Spritzwasser zu keiner Beeinträchtigung oder Gefährdung des Fuß- und Radverkehrs führen.

Straßenbeleuchtung

Die Straßenbeleuchtung sowie sonstige Effektbeleuchtungen sind so zu gestalten, dass keine Überblendungs- und Blendungseffekte entstehen, die zu einer Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit führen.

In Bereichen mit flächigem Queren ist der gesamte Straßenabschnitt ausreichend stark zu beleuchten. Eine übermäßige Lichtverschmutzung ist zu vermeiden.

Ruhender Verkehr

Das straßenbegleitende Parken ist zugunsten einer neuen Flächenaufteilung im öffentlichen Straßenraum auf ein Minimum zu reduzieren und möglichst auf eigenständige Parkplätze oder Tiefgaragen zu verlagern.

Wenn Kfz-Stellplätze im öffentlichen Straßenraum hergestellt werden, dann ist sicherzustellen, dass durch das Parken keine Sichtbehinderungen entstehen sowie ausreichende Sicherheitsabstände zu Fuß- und Radverkehrsanlagen eingehalten werden.

Zur Förderung des Radverkehrs sollten bei der Gestaltung zusätzliche Radabstellanlagen in ansprechender Qualität (Rahmen absperrbar, ggf. überdacht...) geschaffen werden, allenfalls in Kombination mit Wartebereichen bei ÖV-Haltestellen.

30
Zone

8
Planungsprozess, Verfahren und Beteiligung

Für eine erfolgreiche Umsetzung von Verkehrsberuhigungsmaßnahmen auf Hauptstraßen in Ortszentren ist eine sorgfältige Prozessführung mit der frühzeitigen Einbindung der relevanten Akteur:innen von großer Bedeutung.

Wenn Handlungsbedarf zum Thema Mobilität im Ortszentrum besteht, bietet sich ein zweistufiges Vorgehen an. In einem ersten Schritt soll – ausgehend von aktuellen Problempunkten, den Zielen gemäß den vorliegenden strategischen Konzepten und einer Grundlagen- und Datenerhebung – geprüft werden, in welchen Bereichen ein Gestaltungsspielraum besteht und wo der konkrete Handlungsbedarf liegt. Kommen andere Maßnahmen, wie z.B. verstärkte Kontrollen, Maßnahmen im Bereich Mobilitätsmanagement, oder bauliche Adaptierungen zur Verbesserung der Querungsmöglichkeiten nicht in Betracht, kann in einer zweiten Phase die Möglichkeit einer Verkehrsberuhigung auf der Landesstraße im betroffenen Ortszentrum durch Instrumente der StVO eingehend geprüft werden. Hier kann der gegenständliche Leitfaden Hilfestellung für eine Ersteinschätzung der möglichen StVO-Maßnahmen leisten.

Im Rahmen des **Verwaltungsverfahrens** wird von der **Bezirkshauptmannschaft** als zuständiger straßenpolizeilicher Behörde für Landesstraßen geprüft, ob die geplante Verordnung die Voraussetzungen der § 20, §43 oder §76c StVO erfüllt. Die Behörde trifft auf Grundlage eines **Sachverständigengutachtens** und weiterer Stellungsnahmen in Abwägung der vorgebrachten Interessen eine Entscheidung (vgl. Kapitel 6.2). Das verkehrstechnische Gutachten ist von einer/einem Sachverständigen (Ingenieurkonsulent:in oder Amtssachverständige:r) zu erstellen. Die erforderlichen Erhebungsdaten und die in Kapitel 6.3 genannten Kriterien bilden eine Grundlage für den Inhalt und die erforderlichen Untersuchungsschwerpunkte eines Gutachtens.

In vielen Fällen wird es nützlich sein, dass eine Verkehrsberuhigung durch Instrumente der StVO (Geschwindigkeitsbeschränkung, Begegnungszone) mit einer **baulichen Umgestaltung** des betroffenen Bereichs Hand in Hand geht. In diesen Fällen ist eine frühzeitige Abstimmung mit der **Abteilung Straßenbau** des Landes als zuständige Straßenerhalterin unerlässlich. In diesen Fällen ist in der Planungsphase auch eine konsensorientierte, **interdisziplinäre Zusammenarbeit** von Fachplaner:innen (Verkehrsplanung, Freiraumplanung, Städtebau), Behördenvertreter:innen, Sachverständigen und weiteren Expert:innen (z.B. hinsichtlich Verkehrssicherheit) notwendig, um verkehrlich-betriebliche, städtebaulich-gestalterische, sicherheitstechnische und rechtliche Anforderungen und Funktionalitäten bestmöglich zu berücksichtigen. Vielfach wird erst im Laufe des Prozesses eine fundierte Beurteilung möglich sein, welches Instrument der StVO – also die Verordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung, einer Begegnungszone, oder eine sonstige Regelung – in Kombination mit einer Umgestaltung im konkreten Fall am besten geeignet ist, die definierten Ziele zu erreichen (vgl. Abbildung auf der Folgeseite).

Um bei der Einführung eines Tempolimits oder der Umsetzung einer Begegnungszone die Nachvollziehbarkeit der Entscheidungswege und die notwendige Akzeptanz in der Bevölkerung und bei den Verkehrsteilnehmer:innen zu erlangen, ist ebenfalls eine frühzeitige und über alle wichtigen Prozessphasen andauernde **Partizipation** der Nutzer:innen-Gruppen und eine transparente Kommunikation entscheidend. Eine begleitende Bürger:innenbeteiligung ist insbesondere dann zu empfehlen, wenn die Umsetzung einer STVO-Maßnahme mit einer baulichen Umgestaltung des Straßenabschnitts verbunden ist.

Nach der Umsetzung von Verkehrsberuhigungsmaßnahmen soll zu späterem Zeitpunkt, z.B. nach einem Jahr, jedenfalls eine **Evaluierung** erfolgen, um zu überprüfen, ob die gewünschten Wirkungen und Ziele erreicht wurden.

I. Gesamtblick Mobilität im Ortszentrum

Bestehende Konzepte (Straßen- u. Wegekonzept, REP, ...)

Grundlagen- und Datenerhebung (Unfälle, Geschwindigkeiten, ...)

GEMEINDE: Mobilität im Ortszentrum
Übersicht: Was sind Probleme? Was sind Wünsche? Was ist generell wichtig? etc.

Arbeitsgespräch Gemeinde / Land als Straßenerhalter
Skizzierung weiterer Arbeitsweg

andere Maßnahmen z.B. Mobilitäts- od. Parkraum-management, Information, Bewusstseinsbildung, Kontrolle,..

Verkehrsberuhigung Landesstraße im Ortszentrum mit STVO-Maßnahmen und allfälliger Umgestaltung
(Begegnungszone oder Geschwindigkeitsbeschränkung gem. §20, §43 STVO)

andere bauliche Maß-nahmen z.B. Schutzwege, Querungshilfen, Bepflan-zungen, Gehsteige etc

II. Verkehrsberuhigung Landesstraße im Ortszentrum

Leitfaden als Hilfsmittel

mit baulicher Umgestaltung

Kriterien-Check, Erstabschätzung
(unter Einbindung BH, Straßenerhalter,...)
und Klärung Finanzierungsgrundsätze

Beschluss eines Gemeindegremiums (GV, GR)
zur Prüfung / zum Start des Planungsverfahren

Planungsverfahren (Verkehrsplanung, Freiraumplanung, Städtebau) mit Bestandserhebung, Bürger*innenbeteili-gung, Einbindung Stakeholder (Straßenerhalter, Behörde, SV, KfV, etc), Variantenbeurteilung,...

Entwurf und Maßnahmenkatalog

Sicherheitsaudit und SV-Gutachten auf Grundlage der vorliegenden Planung

Grundsätzliches Einvernehmen über geeignete STVO-Maßnahme

Behördenverfahren (BH)

Einreichplanung und Bauliche Umsetzung
(Kostentragung gem. Finanzierungsgrundsätzen)

Verordnung und Kundmachung

Kontrolle / Evaluierung

ohne baulicher Umgestaltung

Vorabstimmung Gemeinde mit BH

SV-Gutachten (u.U. im Auftrag der Gemeinde)

Antrag, Ermittlungsverfahren

je nach Entscheid: **Verordnung und Kundmachung**

Kontrolle / Evaluierung

jeweils inkl. begleitende Kommunikation

9
Weitere Rahmenbedingungen

Finanzierung

Im Falle einer baulichen Umgestaltung eines Landesstraßen-Abschnitts in einem Ortszentrum in eine Begegnungszone oder in einen verkehrsberuhigten Bereich ist bereits frühzeitig die Finanzierung der Baumaßnahme zu klären. In einem ersten Schritt ist der derzeitige Zustand der Landesstraße (Belag, Entwässerung, Beleuchtung, Unterbau, usw.) zu ermitteln.

Bei einer baulichen Umgestaltung auf einer Landesstraße gelten die Grundsätze zur Finanzierungsaufteilung gemäß §14 des Vorarlberger Straßengesetzes. Bestandteile der Landesstraße (- Grundbesitzer ist das Land Vorarlberg -) sind die unmittelbar dem Verkehr dienenden Flächen wie Fahrbahn, Gehsteig und Rad- und Gehwege.

Die Kosten für die Grundablöse für diese Flächen werden zu 50 % vom Land und zu 50 % von der Standortgemeinde getragen.

Die Kosten für den Bau und die Erhaltung der Gehsteige oder Gehflächen sind zu 100 % von der Gemeinde zu tragen.

Die Kosten für die Fahrbahn und die Entwässerung werden vom Land getragen (insofern Handlungsbedarf für das Land besteht).

Die Kosten für die Beleuchtung sind zu 50 % vom Land und zu 50 % von der Gemeinde zu tragen.

Darüber hinaus hat die Gemeinde die Mehrkosten im Landesstraßenbereich aufgrund der Ausführungs- und Erhaltungsart der Straße gegenüber einer Standardausführung im Bereich eines Ortszentrums und bei Nebenanlagen die Kosten für die Reinigung und Schneeräumung zu tragen.

Die Kosten für die an die Landesstraße angrenzenden Bereiche sind von der Gemeinde oder von Privaten zu tragen.

Die Kostentragung für die Planung und den Bau ist in einer Vereinbarung zwischen dem Landesstraßenerhalter und der Gemeinde zu regeln. Gemäß §14 Straßengesetz kann in der Vereinbarung von den Vorgaben des Straßengesetzes abgewichen werden. Diesbezüglich ist insbesondere auch der aktuelle bauliche Zustand der Landesstraße zu beachten.

Bei der Finanzierung von externen Sachverständigen-Gutachten ist eine Ko-Finanzierung durch den Landesstraßenerhalter möglich, v.a. im Zusammenhang mit geplanten Umgestaltungsmaßnahmen. Die mögliche Kostenbeteiligung vom Land ist vor der Vergabe des Gutachtens mit dem Straßenerhalter abzustimmen. Als Voraussetzung für eine Kostenbeteiligung des Straßenerhalters bei Sachverständigen-Gutachten sind zu berücksichtigen:

Die Berücksichtigung der geplanten Maßnahme in einem Straßen- und Wegekonzept, Verkehrskonzept bzw. einem REP der Gemeinde, oder

---

Eine Absichtserklärung eines Gemeindegremiums zur Prüfung der geplanten Maßnahme,

jeweils verbunden mit einer schriftlichen Anfrage inkl. Formulierung von Maßnahmen und Festlegung von Zielen einer Umgestaltung.

Kontrolle der Geschwindigkeitsbeschränkungen

Die Überwachung der Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit kann mittels stationärer Überwachung oder mithilfe mobiler Messgeräte erfolgen. Gemäß Erfahrungen der Verkehrspolizei sind stationäre Geschwindigkeitsmessungen grundsätzlich weniger wirkungsvoll als Messungen mit Anhaltung, weshalb der Einsatz von stationären Messgeräte immer nur als subsidiäres Mittel angewendet werden soll (3-Stufenplan gemäß Erlass des Innenministeriums mit umfangreicher Erhebungsphase, Überwachungsphase und Entscheidungsphase mit allfälliger Realisierung)

Treten Probleme bezüglich der Einhaltung eines Tempolimits auf, sollten zunächst immer Messungen mit Anhaltungen durchgeführt werden; sinnvollerweise in jenen Zeiträumen, in denen aufgrund der Erfahrungen bzw. der Ergebnisse statistischer Messungen die häufigsten bzw. gravierendsten Übertretungen stattfinden. Im Zuge dieser Amtshandlungen werden dann – je nach Schwere der Übertretung – Ermahnungen ausgesprochen, Organmandate verhängt oder gegebenenfalls Anzeigen erstattet. Erst wenn diese Einsätze nicht den gewünschten Erfolg bringen, gilt es, weitere Schritte zu überlegen und dann erforderlichenfalls stationäre Messungen durchzuführen.

Die Überwachung der Einhaltung der straßenpolizeilichen Vorschriften (die sogenannte Verkehrspolizei), fällt gemäß § 94b Abs 1 lit a StVO grundsätzlich in den Zuständigkeitsbereich der Bezirksverwaltungsbehörden, welche diese Aufgabe durch die ihnen unterstellten Bundespolizeidienststellen besorgen. Darüber hinaus wurde mit Verordnung der Landesregierung, LGBl. Nr. 30/1995, idF. LGBl. Nr. 12/2020, den Städten Bludenz, Bregenz, Dornbirn, Feldkirch und Hohenems sowie den Marktgemeinden Götzis, Hard, Lustenau und Rankweil die Verkehrspolizei für den jeweiligen örtlichen Zuständigkeitsbereich übertragen. Die vorgenannten Gemeinden sind daher berechtigt, durch ihre jeweiligen Sicherheitswachen Geschwindigkeitskontrollen auf sämtlichen Straßen ihres Gemeindegebietes (mit Ausnahme der Autobahnen) durchzuführen.

Gemäß § 50 Abs. 9 Verwaltungsstrafgesetz sind Angehörige der Gemeindewachkörper in gleicher Weise wie Angehörige des Wachkörpers der Bundespolizei von Gesetzes wegen ermächtigt, wegen von ihnen dienstlich wahrgenommenen Geschwindigkeitsüberschreitungen mittels Organstrafverfügung Geldstrafen gemäß Organmandatsverzeichnis einzuheben.

10
Anhang

Glossar

Begegnungszone: Die Begegnungszone ist eine in mehreren europäischen Ländern (Schweiz, Belgien, Frankreich, Österreich) rechtlich geregelte Form der Verkehrsberuhigung, welche auf eine Steigerung der Straßenraumattraktivität und eine Verbesserung der Aufenthalts- und Verkehrsbedingungen für den langsamen Verkehr abzielt (vgl. Kapitel 4).

Berner Modell: Das „Berner Modell" ist eine Vorgehens- und Planungsphilosophie in der Straßen- und Verkehrsplanung, die in den letzten 25 Jahren vom Kanton Bern in Zusammenarbeit mit Fachleuten entwickelt und umgesetzt wurde. Sie beruht auf den Schlüsselelementen verkehrspolitische Grundsätze, Instrumente zur konkreten Umsetzung, partizipativer Planungsprozess, neues Rollenverständnis der Planenden und Wirkungskontrollen.

Ortszentrum: Ein Ortszentrum im Sinne des gegenständlichen Leitfadens zeichnet sich durch eine dichtere Bebauungsstruktur, eine erhöhte Nutzungsmischung, eine größere Anzahl öffentlich zugänglicher Einrichtungen bzw. Nutzungen und ein erhöhtes Aufenthaltsbedürfnis von Bewohner:innen und Gästen aus, und deckt sich in vielen Fällen mit dem historischen Ortskern einer Gemeinde. Größere Gemeinden und Städte können auch mehrere Ortsteil- oder Stadtteilzentren aufweisen, welche im gegenständlichen Leitfaden unter dem Terminus „Ortszentrum" subsumiert sind (vgl. Kapitel 5).

Eine Verortung der Ortszentren in den strategischen Plänen einer Gemeinde (z.B. REP, Straßen- und Wegekonzept) unterstützt die Festlegung des oder der Zentrumsbereiche in der jeweiligen Gemeinde.

REP: Der Räumliche Entwicklungsplan (REP) ist ein strategisches Dokument der Raumplanung einer Gemeinde. Gemäß §11 des Vorarlberger Raumplanungsgesetzes (RPG) hat jede Gemeinde ein derartiges strategisches Papier zur räumlichen Entwicklung zu erarbeiten und zu verordnen, welches die Entwicklungsziele in einem längeren Zeithorizont (10-15 Jahre) definiert. Der REP hat u.a. Aussagen zu enthalten über die Erhaltung und Stärkung des Ortskernes, und die Verkehrsabwicklung und die Ausgestaltung des Verkehrswegenetzes unter besonderer Berücksichtigung der Erfordernisse für den Öffentlichen Verkehr, für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen.

RVS: Die österreichische RVS (Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen) sind ein mehrere tausend Seiten umfassendes, für Landes- und Bundesstraßen grundsätzlich verbindliches Regelwerk der Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr für die Bereiche Verkehrswesen und Straßenwesen. Der Fachdiskussion und den neuesten Erkenntnissen entsprechend werden die RVS regelmäßig erweitert und an den Stand der Technik angepasst.

Shared Space: Shared Space („gemeinsamer Raum") bezeichnet ein Planungskonzept, nach dem der vom Kfz-Verkehr dominierte öffentliche Straßenraum lebenswerter, sicherer sowie im Verkehrsfluss verbessert werden soll. Charakteristisch ist dabei die Idee, auf Verkehrszeichen, Signalanlagen und Fahrbahnmarkierungen soweit möglich zu verzichten. Im Gegensatz zu Konzepten wie z.B. der Begegnungszone ist Shared Space keine verkehrsrechtliche Verordnung und an keine konkrete zulässige Geschwindigkeit geknüpft.

Sicherheitsaudit: Das Sicherheitsaudit überprüft die Straßenraumentwürfe in den verschiedenen Planungsphasen auf mögliche Defizite, die sich in Bezug auf die sichere Benutzung der Straße für alle Verkehrsteilnehmer:innen ergeben können.

Straßen- und Wegekonzept: Das Straßen- und Wegekonzept ist eine planerische Grundlage für die Gemeinde zur Planung von Straßen und Wegen auf dem Gemeindegebiet (oder für Teile eines Gemeindegebiets). Gemäß §16 des Vorarlberger Straßengesetzes soll das Straßen- und Wegekonzept insbesondere grundsätzliche Aussagen enthalten über die bestehenden Straßen und deren Funktion, die beabsichtigten Gemeindestraßen, deren Funktion und ungefähren Verlauf (Definition als Straßenkorridor) und die vorgesehenen Maßnahmen zum Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmer und zur Erhöhung der Erhöhung der Attraktivität des nicht motorisierten Verkehrs.

Dadurch ist das Straßen- und Wegekonzept (- wie auch ein kommunales Verkehrskonzept -) gut geeignet für eine Gesamtbetrachtung eines konsistenten und nachvollziehbaren Geschwindigkeitsregimes im Straßennetz der Gemeinde und für die Verortung von Ortszentren oder Ortsteilzentren, bei welchen aus kommunaler Sicht eine Verkehrsberuhigung angestrebt werden soll.

Projektstruktur zur Erstellung des Leitfadens

Koordination:
Amt der Vorarlberger Landesregierung, Abteilung Allgemeine Wirtschaftsangelegenheiten

Lenkungsteam:
LR Mag. Marco Tittler, LR Johannes Rauch (bis 2022) / LR MMag. Daniel Zadra (ab 2022)

Kernteam:
DI Stefan Duelli (Abteilung Allg. Wirtschaftsangelegenheiten), DI (HTL) Anton Gächter (Besch + Partner KG), Dr.in Brigitte Hutter (Abteilung Verkehrsrecht), DI Alexander Kuhn (Besch + Partner KG), DI (FH) Markus Luger (Abteilung Straßenbau), Mag. (FH) Alois Mätzler (mprove GmbH), DI Arno Schwärzler (Abteilung Straßenbau), DI Jörg Zimmermann (Abteilung Allg. Wirtschaftsangelegenheiten)

Begleitende Arbeitsgruppe:
Andreas Bohle (BH Dornbirn), Mag. Arnold Brunner (BH Bludenz), DI Stefan Burtscher (Stadt Dornbirn)*, Karin Gehrer (BH Bregenz), DI Clemens Gössler (Stadt Dornbirn)*, DI Edgar Hagspiel (Abteilung Raumplanung), DI Bernhard Kathrein (Marktgemeinde Lustenau)*, Mag. Martin Pfanner (Kuratorium für Verkehrssicherheit), DI Martin Reis (Energieinstitut Vorarlberg), Oberst Rudolf Salzgeber (Landespolizeidirektion Vorarlberg), Mag.a Anna Schwerzler/MMag.a Katharina Schwendinger (Abteilung Straßenbau, Bereich Radverkehr), Bgm. Dr. Paul Sutterlüty (Marktgemeinde Egg)*, Eva-Maria Vinzenz/Dr. Daniela Scheiblhofer (BH Feldkirch), Ing. Christian Wolf (Abteilung Verkehrsrecht)

* Vertreter der Gemeinden wurden vom Vorarlberger Gemeindeverband nominiert

Auftragnehmer:
mprove GmbH, Agentur für Entwicklung und Kommunikation, Kalchern 652, 6866 Andelsbuch
Verkehrsingenieure Besch + Partner KG, Waldfriedgasse 6, 6800 Feldkirch

Grafische Gestaltung:
Atelier Haselwanter Grafik_und Design, www.haselwanter.cc

Kontakte

Amt der Vorarlberger Landesregierung
Abteilung Verkehrsrecht
Postanschrift: Landhaus, 6901 Bregenz
Standortanschrift: Römerstraße 22, 6900 Bregenz
T +43 5574 511 21205
verkehrsrecht@vorarlberg.at

Amt der Vorarlberger Landesregierung
Abteilung Allg. Wirtschaftsangelegenheiten
Postanschrift: Landhaus, 6901 Bregenz
Standortanschrift: Römerstraße 15, 6900 Bregenz
T +43 5574 511 26105
verkehrspolitik@vorarlberg.at

Amt der Vorarlberger Landesregierung
Abteilung Straßenbau
Postanschrift: Landhaus, 6901 Bregenz
Standortanschrift: Widnau 12, 6800 Feldkirch
T +43 5574 511 27299
strassenbau@vorarlberg.at

Bezirkshauptmannschaft Bludenz
Abteilung Polizei und Verkehr
Schloss-Gayenhofplatz 2, 6700 Bludenz
T +43 5552 6136 51322
bhbludenz@vorarlberg.at

Bezirkshauptmannschaft Bregenz
Abteilung Polizei
Bahnhofstraße 41, 6901 Bregenz
T +43 5574 4951 52315
bhbregenz@vorarlberg.at

Bezirkshauptmannschaft Dornbirn
Abteilung Polizei
Klaudiastraße 2, 6850 Dornbirn
T +43 5572 308 53005
bhdornbirn@vorarlberg.at

Bezirkshauptmannschaft Feldkirch
Abteilung Polizei
Schloßgraben 1, 6800 Feldkirch
T +43 5522 3591 54315
bhfeldkirch@vorarlberg.at

Literaturverzeichnis

Vorarlberger Landesregierung: **„Unser Vorarlberg – chancenreich und nachhaltig; Arbeitsprogramm 2019 – 2024“**, 2019

Amt der Vorarlberger Landesregierung: **„Mobilitätskonzept Vorarlberg 2019“**, 2019

Amt der Vorarlberger Landesregierung: **„Raumbild Vorarlberg 2030“**, 2019

Amt der Tiroler Landesregierung: Schriftenreihe **„mobile 01/17 – Geschwindigkeitsbeschränkungen in Ortsgebieten“**, 2017

Amt der Tiroler Landesregierung: Schriftenreihe **„mobile 06/16 – Begegnungszonen: Kriterien – Gestaltung - BürgerInnenbeteiligung“**, 2016

Amt der Niederösterreichischen Landesregierung: **„Verkehrsberuhigung 2017: Das Instrument „Begegnungszone“ – ein Leitfaden“**

Österreichische Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr (FSV): **„Arbeitspapier Nr. 27 “Einsatzkriterien für Begegnungszonen“**, 2016

Univ.-Prof. DI Dr. Heinz Tiefenthaler/DI Dr. Peter Brunner im Auftrag des Amtes der Tiroler Landesregierung: **„Generelle Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Straße in Ortsgebieten – Wissenschaftliche Entscheidungsgrundlagen“**, 2005

Univ.-Prof. DI Dr. Gerd Sammer/DI Dr. Michael Meschik, Institut für Verkehrswesen, Universität für Bodenkultur (Wien) im Auftrag des Amts der Niederösterreichischen Landesregierung: **„Argumentation für Tempo 30 oder 40 in verkehrsberuhigten Gebieten innerorts“**, 2007

VSS (Schweizerischer Verband der Straßen- und Verkehrsfachleute), Magazin **„Straße und Verkehr“** Nr. 1-2/2021, „Verkehrssicherheit“

Stadt Zürich, **„Resultate der Wirkungsanalyse zu Tempo 30 liegen vor“**, online (www.zh.ch/content/ dam/zhweb/bilder-dokumente/footer/news/2020/07/MM%20VD%20Monitoring.pdf)

Quellenverzeichnis

[1] vgl. VSS (Schweizer Verband d. Straßen- und Verkehrsfachleute), Straße und Verkehr 01/2021, „Verkehrssicherheit“, S.11

[2] Kuratorium für Verkehrssicherheit (KfV), 2021

[3] vgl. Sammer/Meschik, Institut für Verkehrswesen, Universität für Bodenkultur Wien: „Argumentation für Tempo 30 oder 40 in verkehrsberuhigten Gebieten innerorts“, S.9

[4] Kuratorium für Verkehrssicherheit (KfV), 2021

[5] ebenda

[6] vgl. Sammer/Meschik, Institut für Verkehrswesen, Universität für Bodenkultur Wien: „Argumentation für Tempo 30 oder 40 in verkehrsberuhigten Gebieten innerorts“, S.6

[7] vgl. Sammer/Meschik, Institut für Verkehrswesen, Universität für Bodenkultur Wien: „Argumentation für Tempo 30 oder 40 in verkehrsberuhigten Gebieten innerorts“, S.5

[8] VCÖ-Magazin 2012/01, „Mehr Lebensqualität in Städten durch nachhaltige Mobilität“, S.13

[9] vgl. Sammer/Meschik, Institut für Verkehrswesen, Universität für Bodenkultur Wien: „Argumentation für Tempo 30 oder 40 in verkehrsberuhigten Gebieten innerorts“, S.8

[10] Spessert B., Zeitung für Lärmbekämpfung 2/2012, „Einfluss der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf die Geräuschimmission an innerstädtischen Durchgangsstraßen“

[11] vgl. Homepage laerminfo.at, https://www.laerminfo.at/ueberlaerm/laermquellen/strassenverkehr/langsamer_ist_leiser.html

[12] vgl. Tiefenthaler/Brunner, Universität Innsbruck: „Generelle Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Straße in Ortsgebieten – Wissenschaftliche Entscheidungsgrundlagen“, S. 15-16

[13] Stadt Zürich, „Resultate der Wirkungsanalyse zu Tempo 30 liegen vor“, www.zh.ch/content/dam/zhweb/bilder-dokumente/footer/news/2020/07/MM%20VD%20Monitoring.pdf, abgerufen am 10.06.2021

[14] VCÖ-Magazin 2012/01, „Mehr Lebensqualität in Städten durch nachhaltige Mobilität“, S.18

[15] VCS, „Tempo 30 im Ortszentrum“ (2014), S.7

[16] vgl. Sammer/Meschik, Institut für Verkehrswesen, Universität für Bodenkultur Wien: „Argumentation für Tempo 30 oder 40 in verkehrsberuhigten Gebieten innerorts“, S.6

[17] VSS, Straße und Verkehr 01/2021, Verkehrssicherheit, S.15

[18] vgl. Tiefenthaler/Brunner, Universität Innsbruck: „Generelle Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Straße in Ortsgebieten – Wissenschaftliche Entscheidungsgrundlagen“, S. 21

[19] Stadt Zürich, „Resultate der Wirkungsanalyse zu Tempo 30 liegen vor“, www.zh.ch/content/dam/zhweb/bilder-dokumente/footer/news/2020/07/MM%20VD%20Monitoring.pdf, abgerufen am 10.06.2021

[20] Vgl. z.B. VCÖ-Magazin 2014/02, „Lebensraum Stadt und Mobilität“, S.21, VCÖ-Magazin 01/2021, „Mehr Platz für bewegungsaktive
Mobilität“, S.15

[21] VCÖ-Magazin 2012/01, „Mehr Lebensqualität in Städten durch nachhaltige Mobilität“, S.23

[22] VCÖ-Magazin 2012/01, „Mehr Lebensqualität in Städten durch nachhaltige Mobilität“, S.14

[23] VCÖ-Magazin 2014/02, „Lebensraum Stadt und Mobilität“, S.13

[24] Vgl. dazu z.B. VCÖ-Magazin 2012/01, „Mehr Lebensqualität in Städten durch nachhaltige Mobilität“, S.20

[25] VCÖ-Magazin 2012/01, „Mehr Lebensqualität in Städten durch nachhaltige Mobilität“, S.21

[26] vgl. Amt der Tiroler Landesregierung, Schriftenreihe „mobile 01/17“, S. 14

[27] vgl. Tiefenthaler/Brunner, Universität Innsbruck: „Generelle Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Straße in Ortsgebieten – Wissenschaftliche Entscheidungsgrundlagen“

[28] vgl. Amt der Tiroler Landesregierung, Schriftenreihe „mobile 01/17“, S. 17

[29] vgl. Tiefenthaler/Brunner, Universität Innsbruck: „Generelle Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Straße in Ortsgebieten – Wissenschaftliche Entscheidungsgrundlagen“, S. 57-58

[30] ebenda, S. 58

[31] ebenda, S 59

[32] ebenda, S.60

[33] ebenda, S. 61

[34] ebenda, S. 61

[35] vgl. Beurteilungskriterien-Checkliste nach Tiefenthaler/Brunner in Schriftenreihe „mobile 01/17“ (Amt der Tiroler Landesreg.), S. 24-25

[36] vgl. Tiefenthaler/Brunner, Universität Innsbruck: „Generelle Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Straße in Ortsgebieten – Wissenschaftliche Entscheidungsgrundlagen“, S. 61/62

[37] vgl. Sammer/Meschik, Institut für Verkehrswesen, Universität für Bodenkultur Wien: „Argumentation für Tempo 30 oder 40 in verkehrsberuhigten Gebieten innerorts“

[38] siehe auch Arbeitspapier Nr. 27 “Einsatzkriterien für Begegnungszonen“ der Österreichischen Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr (FSV)

[39] vgl. Amt der Vorarlberger Landesregierung, „Mobilitätskonzept Vorarlberg 2019“, S. 71

[40] vgl. Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, „Verkehrsberuhigung 2017: Das Instrument „Begegnungszone“ – ein Leitfaden“, S.14

[41] Vgl. Österreichische Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr, „Arbeitspapier Nr. 27 – Einsatzkriterien für Begegnungszonen“
2016, S.5

[42] vgl. Arbeitspapier Nr. 27 “Einsatzkriterien für Begegnungszonen“ der Österreichischen Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr
(FSV), S.2

[43] vgl. VSS, Straße und Verkehr Nr.

Land Vorarlberg | www.vorarlberg.at/datenschutz

Amt der Vorarlberger Landesregierung
Abteilung Allgemeine Wirtschaftsangelegenheiten
Landhaus, Römerstraße 15, 6901 Bregenz
T +43 5574 511 26105
www.vorarlberg.at/leitfaden-ortsdurchfahrten

Stand: Juli 2023