

„TEMPO 30“ AUF GEMEINDESTRASSEN



Ein Leitfaden zur Verkehrsberuhigung

Verkehrsberuhigung ist ein heute häufig verwendetes Schlagwort - sowohl zur Manifestierung von Forderungen als auch zur Umschreibung von Maßnahmen. Wie bei vielen Schlagworten wird es oftmals auch gebraucht, ohne daß die daraus resultierenden Konsequenzen, aber auch die sich bietenden Möglichkeiten tatsächlich bekannt sind. In dieser kurzen Einführung soll da-

her in groben Zügen auf die Ziele und Möglichkeiten der Verkehrsberuhigung, aber auch auf die daraus resultierenden Anforderungen und vor allem die Folgewirkungen auf den gesamten Fahrzeugverkehr eingegangen werden. Gleichzeitig soll ein kleiner Leitfaden angeboten werden, in welcher Form bei der Setzung verkehrsberuhigender Maßnahmen sinnvollerweise vorzugehen ist.

Ein wahlloses Aufstellen von 30 km/h-Tafeln alleine ist noch keine sinnvolle Verkehrsberuhigung!

Daher wird folgende Vorgangsweise vorgeschlagen:

1. Es wird in jedem Fall detailliert zu prüfen sein, ob und in welcher Form für ein bestimmtes Gebiet verkehrsberuhigende Maßnahmen Sinn machen. Die erste dabei zu klärende Frage ist, welche der oben genannten Ziele für das betroffene Gebiet überhaupt zutreffen bzw. erreichbar sind. Als Hilfestellung hierfür wurde für eine vereinfachte Prüfung das beiliegende Beiblatt für eine Verordnung von 30 km/h-Beschränkungen ausgearbeitet.

2. Einen besonders wichtigen Faktor bei der Verkehrsberuhigung stellen auch die in fast allen Fällen erforderlichen Gestaltungsmaßnahmen in den beruhigten Bereichen dar. Es würde an dieser Stelle zu weit führen, auf alle diesbezüglichen Mög-

lichkeiten im Detail einzugehen. Sehr brauchbare Leitfäden und Nachschlagewerke stellen jedoch folgende Publikationen des Amtes der NÖ Landesregierung dar:

- NÖ Landesverkehrskonzept, Heft 14: „Gestaltung untergeordneter Straßen“; Erhältlich bei der Abteilung für Gesamtverkehrsangelegenheiten; DW 14973
- „Lebensraum Straße - Gestaltung von Straßen in Landschaft und Ortsbild“; Erhältlich beim NÖ Straßendienst; DW 14870

Nach der Entscheidungsfindung über die zu setzenden Maßnahmen sind behördliche Verfahren durchzuführen.

Dabei handelt es sich in der Regel um

- ein Bauverfahren gemäß NÖ-Straßen gesetz, dieses gilt auch auf Gemeindestraßen!

Ziele der Verkehrsberuhigung:

- die Vermeidung nicht angepasster Fahrgeschwindigkeiten
- die Unterbindung von nicht erforderlichem Durchgangsverkehr (gebietsfremder Verkehr)
- eine möglichst rasche Führung des Ziel- und Quellverkehrs zu den Hauptverkehrsstraßen
- Verbesserungen im Radwege netz und für die Fußgänger („Gebiet der kurzen Wege“)



- ein Verfahren gemäß §43 StVO 1960 für die Verordnung der Verkehrsmaßnahmen.

3. Ein Bauverfahren nach NÖ Straßen gesetz wird sich vor allem in jenen Fällen als notwendig erweisen, in denen durch die vorgesehenen Gestaltungsmaßnahmen ein wesentlicher Eingriff in den Straßenraum gegeben ist, bzw. wenn durch die Maßnahmen Anrainer betroffen sind und mit diesen keine Einigung erzielt werden konnte. Der Ablauf des Verfahrens ist in §12 des genannten Gesetzes dargelegt.

4. Das straßenpolizeiliche Verfahren (§43 StVO 1960) soll der Entscheidungsfindung hinsichtlich der erforderlichen Verkehrsmaßnahmen dienen. Nach §94d StVO 1960 liegt eine Reihe von Verkehrsregelungen auf Gemeindestraßen im eigenen Wirkungsbereich der Gemeinden. Seit 1994 zählt hierzu mit Einschränkungen auch das Erlassen von Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Gemeindestraßen. Behörde ist in diesem Fall der Bürgermeister der Gemeinde. Anhörungspflichtig sind in jedem Fall die gesetzlichen Interessens-

vertretungen (Wirtschaftskammer, Arbeiterkammer, Bezirksbauernkammer, ...). Für eine Prüfung der Voraussetzungen für die Verordnung soll das beiliegende Beiblatt dienen.

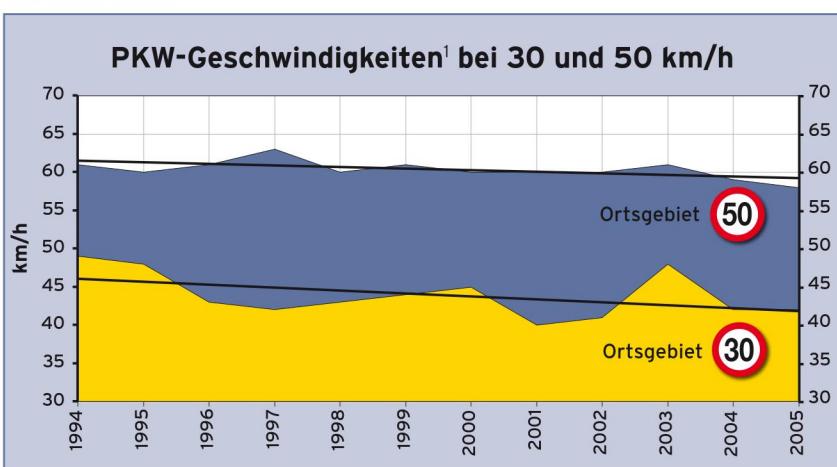
5. Sollte sich die vereinfachte Prüfung mittels Beiblattes als nicht ausreichend erweisen, so ist in den meisten Fällen die Durchführung einer Verkehrsverhandlung zweckmäßig. Zur Verhandlung beizuziehen sind neben einem Verkehrstechniker auch die Exekutive, der Straßenerhalter und Vertreter der Kammern.

6. Als Hilfestellung für eine formal richtige Erlassung der Verordnung wurden gemeinsam mit der Abteilung Verkehrsrecht des Amtes der NÖ Landesregierung zwei Musterverordnungen ausgearbeitet. Diese beziehen sich auf die Verordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung für einzelne Straßen, sowie auf eine Zonenbeschränkung.

7. Aufstellen der verordneten Verkehrszeichen. Datum und Zeit der Aufstellung ist der Verordnungsbehörde schriftlich zu melden.

Wird 30 km/h auch wirklich eingehalten?

¹ Geschwindigkeit bis zu der 85% der PKW-Lenker fahren.

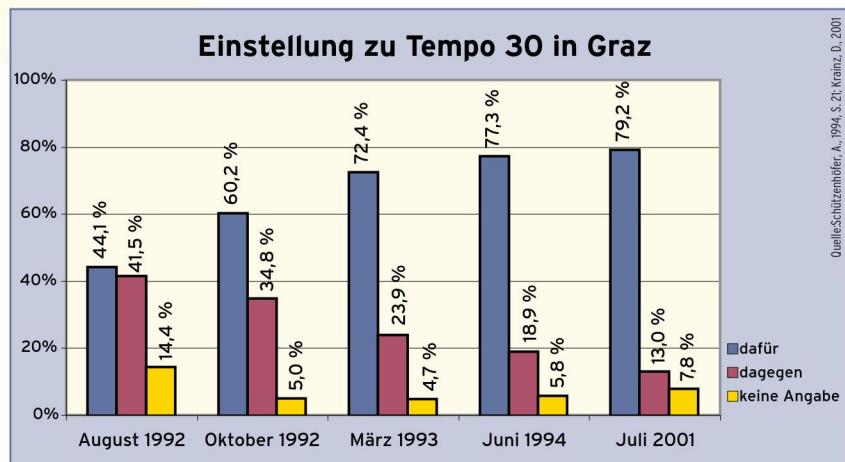


Untersuchungen der letzten Jahre haben gezeigt, daß ein Großteil der Kfz-Lenker die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h nicht einhält, jedoch von Jahr zu Jahr die Höhe der Überschreitung abnimmt! Die Akzeptanz von 30 km/h Zonen nimmt somit eher zu.

30 km/h im Ortsgebiet wird von Jahr zu Jahr von mehr Kfz-Lenkern akzeptiert.

Höhere Akzeptanz in der Bevölkerung.

In Graz wurde im September 1992 nicht Zonenweise, sondern flächenhaft auf allen Strassen, die keine Vorrangstrassen sind, Tempo 30 verordnet. Kurz vor Einführung von Tempo 30 befürworteten 44% diese Maßnahme, kurz nach Einführung 60%, sechs Monate später bereits auf 72% (Schützenhöfer, A., 1994, S.21) und im Juni 1994 erhöhte sich dieser Wert auf 77%. Im Juli 2001, also 9 Jahre nach der Einführung von Tempo 30, befürworteten bereits 79% der Grazerinnen und Grazer diese Maßnahme (Krainz, D., 2001).



Akzeptanz der Grazerinnen und Grazer von Tempo 30 auf allen Strassen in Graz (Ausnahme Vorrangstrassen) vor (August 1992) und nach (Oktober 1992, 1993, 1994, 2001) Einführung von Tempo 30 in %

Welche Auswirkungen hat Tempo 30?

Kraftstoffverbrauch, Abgase

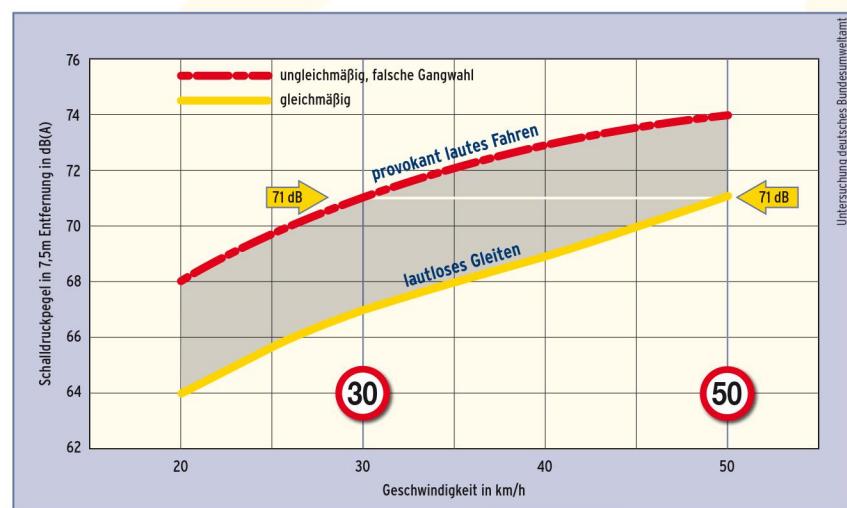
Da der Unterschied des Rollwiderstandes und Luftwiderstandes zwischen Tempo 30 und Tempo 50 eine untergeordnete Rolle spielt, werden bei konstanter Fahrt keine seriösen Messungen eine Absenkung der Schadstoffe bzw. des Kraftstoffverbrauches belegen können. Zum Beispiel haben geringer Reifendruck oder die Temperatur des Katalisators einen weit größeren Einfluß auf den Kraftstoffverbrauch und Schadstoffausstoß eines Kraftfahrzeuges.

Lärmentwicklung

Verschiedene Messungen und Untersuchungen haben gezeigt, daß die Lärminreduktion bei Einführung von Tempo 30 statt Tempo 50 mit 3 bis 4 dB(A) angenommen werden kann. Diese Reduktion wird gerade noch wahrgenommen. Zum Vergleich: Eine Änderung des Straßenbelages kann ca. 5 dB(A) Verringerung der Lärmentwicklung für die Wohnbevölkerung bringen. Wenn ein

Autofahrer provokant „laut“ Tempo 30 fährt, zum Beispiel durch falsche Gangwahl, wird dieser noch immer nicht lauter sein als bei gleichmäßigen Tempo 50. Dies liegt daran, daß bei heutigen Kraftfahrzeugen bereits bei niedrigen Geschwindigkeiten das Abrollgeräusch der Reifen sich stärker auf die Lärmentwicklung eines Kraftfahrzeuges auswirkt als das Motorengeräusch.

Tempo 30 bringt eine geringfügige Reduktion der Lärmentwicklung



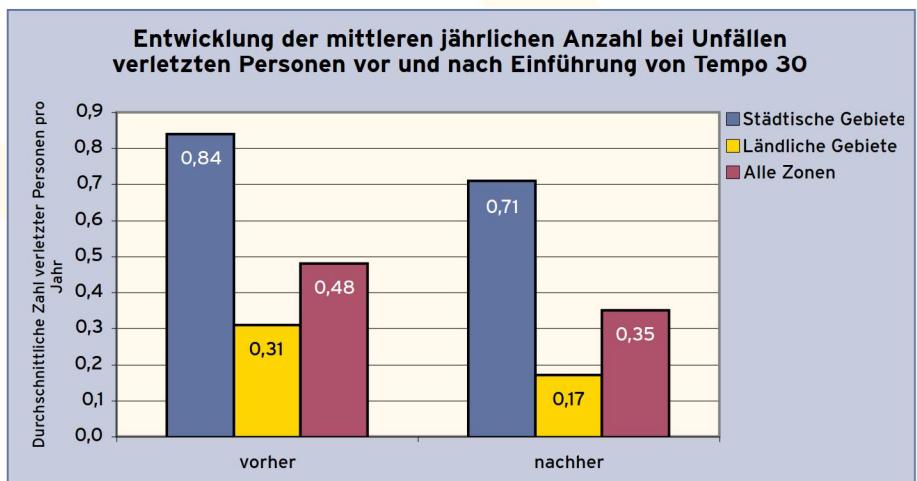
Entwicklung der Zahl der Verunglückten

Bei der Betrachtung der durchschnittlichen jährlichen Zahl der bei Verkehrsunfällen verletzten Personen fällt auf, dass sowohl städtische Zonen wie auch ländlich Gebiete nach Einführung von Tempo 30 einen Rückgang in der Verunglücktenzahl zu verzeichnen haben. In städtischen Zonen nahm die Zahl der Verletzten um rund 15% ab, in länd-

lichen Gebieten reduzierte sie sich beinahe um die Hälfte. Die Einrichtung einer Tempo 30 Zone kann somit als äußerst effizientes Mittel zur Erhöhung der Verkehrsicherheit angesehen werden. Ein tieferes Geschwindigkeitsniveau spiegelt sich in einem Rückgang der Unfallschwere und somit der Anzahl verletzter Personen wieder.

	vorher	nachher	Veränderung	„ausgewertete Zonen“
Städtische Gebiete	0,84	0,71	-14,50 %	9
Ländliche Gebiete	0,31	0,17	-45,40 %	18
Alle Zonen	0,48	0,35	-27,50 %	27

Diese Werte spiegeln das Unfallgeschehen der untersuchten Tempo 30 Zonen. Nicht alle Tempo 30 Zonen können untersucht werden.



Noch ein wichtiger Hinweis:

Abschließend sei noch auf einen Umstand hingewiesen, dem im Zusammenhang mit Verkehrsberuhigung besondere Wichtigkeit zukommt. Der Grundstein für viele Verkehrsprobleme wird bereits bei der Erstellung der örtlichen Raumordnungskonzepte (Flächenwidmungsplan und Bebauungsplan) gelegt, auch oder sogar besonders was die Führung der Verkehrsströme und damit eine später mögliche Verkehrsberuhigung betrifft. Es wird daher an dieser Stelle dringend

empfohlen, bereits im Planungsstand die Hilfe der NÖ Verkehrssachverständigen bzw. der NÖ Verkehrsberatung in Anspruch zu nehmen.

Die Vermeidung von Fehlern bei der Planung spart später oftmals viel Geld für die Behebung derselben und viel Ärger mit unangenehmen Situationen.

In diesem Sinne

Viel Freude bei der Planung und viel Erfolg bei der Durchführung!

