



VERKEHRSBERUHIGUNG BURGENLAND

2024

EINE INITIATIVE DES LANDES BURGENLAND UND DES KFV



Land
Burgenland



VORWORT

Mobilität ist ein wichtiges Thema in Gemeinden. Der Straßenraum ist begrenzt, und alle Verkehrsarten müssen darin Platz finden. Dabei sind unterschiedliche Wünsche und Aspekte zu beachten – neben dem Verkehr sind dies beispielsweise Lebensqualität, Umweltschutz, Standortplanungen und Sicherheitsüberlegungen. Das Ziel einer verantwortungsbewussten Verkehrsplanung ist, die unterschiedlichen Anforderungen an den Straßenraum zu berücksichtigen, um so allen Nutzungsansprüchen bestmöglich gerecht zu werden.

Ein Schwerpunkt der Gestaltung des Straßenraums sollte immer auf der aktiven Mobilität liegen. Fuß- und Radverkehr kommen einerseits der Gesundheit zugute und sind andererseits umweltfreundliche Formen der Fortbewegung. Diese Mobilitätsformen sollten daher gefördert werden – Städte und Gemeinden, die attraktive Straßenräume anbieten, in denen Menschen leicht zu Fuß und mit dem Rad unterwegs sein können, weisen oft auch eine hohe Lebensqualität auf. Um dies zu erreichen, sind vor allem geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen zielführend – wird das Geschwindigkeitsniveau des motorisierten Verkehrs verringert, dann wird auch die aktive Mobilität, das Radfahren und Gehen, erleichtert.

Die vorliegende Broschüre bietet einen Überblick über Maßnahmen, die im Sinne der Verkehrsberuhigung in Stadt- und Gemeindegebieten umgesetzt werden können. Dabei werden Hinweise auf bereits bewährte, aber auch auf neue Möglichkeiten zur Stärkung des nicht motorisierten Verkehrs gegeben. Dieser Leitfaden soll dazu dienen, die Sicherheit und Lebensqualität in burgenländischen Städten und Gemeinden weiter zu erhöhen und ein gelingendes Zusammenleben im Straßenraum zu bewirken.



Mag. Heinrich Dorner, Landesrat

A stylized, handwritten signature in black ink, consisting of several fluid, connected strokes.

INHALT

1. EINLEITUNG	5
2. STRASSENPOLIZEILICHE MASSNAHMEN DER VERKEHRSBERUHIGUNG	6
2.1 Übersicht über straßenpolizeiliche Maßnahmen der Verkehrsberuhigung	6
2.2 Geschwindigkeitsbeschränkung	8
2.3 Tempo 30-Zone	9
2.4 Begegnungszone	10
2.5 Fußgängerzone.....	11
2.6 Wohnstraße	12
2.7 Fahrradstraße.....	13
2.8 Schulstraße	14
2.9 Fahrverbot	15
2.10 Vorrangregelungen (Rechtsvorrang).....	16
2.11 Einbahnregelungen, Abbiegever- und -gebote, Einfahrt verboten	17
2.12 Überwachung; Radarüberwachung in Gemeinden.....	18
3. BAULICHE MASSNAHMEN DER VERKEHRSBERUHIGUNG	19
3.1 Gehsteigvorziehung.....	19
3.2 Fahrbahnanhebung	20
3.3 Fahrgassenversatz	21
3.4 Sperren und Schleusen	22
3.5 Querungen für den Fuß- und Radverkehr	23
3.6 Mittelinsel	24
3.7 Fahrbahnteiler	25
3.8 Querschnittsaufteilung.....	26
3.9 Torwirkung.....	27
3.10 Gestaltungselemente, Möblierung	28
3.11 Verkehrslichtsignalanlage.....	29
4. BEGLEITENDE MASSNAHMEN	30
4.1 Mobile Tempoanzeige	30
4.2 Piktogramme, Sondermarkierungen.....	31
Checkliste Begegnungszone.....	32
Checkliste Schulstraße	33
Checkliste Wohnstraße	34

1. EINLEITUNG

Verkehrsberuhigung wird in Städten und Gemeinden immer wieder thematisiert und gefordert, sei es von der Bevölkerung oder in der Gemeindevertretung bei der Umsetzung von Maßnahmen im Straßenverkehr. Änderungen der Infrastruktur oder der rechtlichen Rahmenbedingungen ziehen stets Konsequenzen nach sich, allerdings sind dadurch auch vielfältige Möglichkeiten zur Verbesserung gegeben.

Die vorliegende Broschüre bietet einen Überblick über die aktuellen Ziele der Verkehrssicherheitsarbeit im Burgenland und über zur Verfügung stehende Maßnahmen, die eine verkehrsberuhigende Wirkung haben. Dabei wird in komprimierter Form auf unterschiedliche Aspekte der jeweiligen Maßnahmen eingegangen: Wann ist eine Anwendung sinnvoll, wie ist die Vorgangsweise, was sind die Folgewirkungen für den gesamten Fahrzeugverkehr sowie speziell für den Radverkehr? Weiters werden generelle Hinweise angegeben, die bei der Umsetzung der Optionen zu beachten sind.

Zum Erfolg verkehrsberuhigender Maßnahmen tragen meist auch Änderungen der örtlichen Straßenraumverhältnisse bei. Vor der Umsetzung neuer Sicherheitsmaßnahmen sind daher die lokalen Gegebenheiten zu berücksichtigen. Dieser Leitfaden soll dabei helfen, eine erste Auswahl möglicher Maßnahmen zu treffen, um zielgerichtet eine Implementierung bewerkstelligen zu können, er kann eine Detailanalyse jedoch nicht ersetzen. Als weitere Hilfestellung finden sich für einzelne Themen im Anhang auch Checklisten, die eine verfeinerte Grundlage für die jeweiligen Maßnahmen darstellen.

In rechtlicher Hinsicht ist für Gemeindestraßen im Regelfall die Gemeinde zuständig (Verordnung nach § 94d StVO), für Landesstraßen im Ortsgebiet die Bezirksverwaltungsbehörde (Verordnung nach § 94b StVO). Maßnahmen im Gemeindestraßennetz können daher sehr oft von der Gemeinde im eigenen Wirkungsbereich umgesetzt werden. Ausnahmen in puncto Bewilligung – wie beispielsweise bei Schutzwegen – werden bei den jeweiligen Themen angegeben.

Einen wesentlichen Aspekt rechtlicher und infrastruktureller Änderungen stellt immer auch die Kostentragung dar. Grundlage dafür ist das Burgenländische Straßengesetz. In § 12 des Gesetzes wird die Straßenbaulast für Landesstraßen in Ortsgebieten geregelt. Vor Umsetzung von Baumaßnahmen können jedoch auch noch weitere Kosten anfallen, beispielsweise für Grundlagenerhebungen und Planungstätigkeiten. Auch hierzu wird bei den einzelnen Themen ein grundsätzlicher Überblick gegeben, ob oder inwiefern eine Kostenteilung zwischen Gemeinde und Land möglich ist.

2. STRASSENPOLIZEILICHE MASSNAHMEN DER VERKEHRSBERUHINGUNG

2.1 Übersicht über straßenpolizeiliche Maßnahmen der Verkehrsberuhigung



MASSNAHME	30 KM/H-BESCHRÄNKUNG	ZONEN-BESCHRÄNKUNG	BEGEGNUNGS-ZONE	VORRANG-REGELUNGEN (RECHTSVORRANG)	FAHRRAD-STRASSE
Tempolimit	30 km/h	30 km/h	20 km/h (30 km/h)	allgemeine Geschwindigkeitsbeschränkung	30 km/h
Anwendungsbereich	Wohngelände, Schulumfeld, Nebenstraßen, Ortszentren	Wohngelände, Schulumfeld, Nebenstraßen, Ortszentren	Plätze, Ortszentren oder Einkaufsstraßen	Wohngelände, Schulumfeld, Nebenstraßen, Ortszentren	Hauptverbindungen des Radverkehrs
Durchfahrt für Kraftfahrzeugverkehr erlaubt	ja	ja	ja	ja	kann erlaubt werden
Radfahren erlaubt	ja	ja	ja	ja	ja
Fußverkehr darf gesamte Fahrbahn benutzen	nein	nein	ja	nein	nein
Behinderungsverbot gegenüber Radverkehr	nein	nein	ja	nein	ja
Behinderungs- oder Gefährdungsverbot gegenüber Fußverkehr	nein	nein	ja	nein	nein
Parken nur auf gekennzeichneten Stellplätzen	nein	nein	ja	nein	nein
Aufenthaltsqualität	mäßig	gut (abhängig von Straßenraumgestaltung)	sehr gut	gering	mäßig
Geeignete bauliche Gestaltungselemente	Gehsteig, Fahrbahnanhebung, Gehsteigvorziehung, Mittelinsel, Fahrbahnverengung, Fahrbahnversatz, Schwellen, Bodenmarkierung und Verkehrszeichen	Gehsteig, Fahrbahnanhebung, Gehsteigvorziehung, Mittelinsel, Fahrbahnverengung, Fahrbahnversatz, Schwellen, Bodenmarkierung und Verkehrszeichen	Fahrbahnversatz, gestalterische Maßnahmen	Fahrbahnanhebung, Gehsteigvorziehung, Mittelinsel, Fahrbahnverengung, Fahrbahnversatz, Schwellen, Bodenmarkierung und Verkehrszeichen	Bodenmarkierung
Zuständigkeit (Landesstraße / Gemeindestraße)	Bezirksverwaltungsbehörde/ Gemeinde	Bezirksverwaltungsbehörde/ Gemeinde	Bezirksverwaltungsbehörde/ Gemeinde	Bezirksverwaltungsbehörde	Bezirksverwaltungsbehörde/ Gemeinde



MASSNAHME

**FUSSGÄNGER-
ZONE**

FAHRVERBOT

WOHNSTRASSE

SCHULSTRASSE

**EINSCHRÄNKUNG DER ER-
LAUBTEN FAHR-
RELATIONEN**

Tempolimit	Schrittgeschwindigkeit für erlaubten Verkehr	-	Schrittgeschwindigkeit	Schrittgeschwindigkeit für erlaubten Verkehr	allgemeine Geschwindigkeitsbeschränkung
Anwendungsbe- reich	Plätze, Ortszentren, Einkaufsstraßen	Wohngelände, Schulumfeld, Nebenstraßen, Ortszentren	Wohngelände, Sackgassen	Schulumfeld	Haupt- und Nebenverkehrsstraßen
Durchfahrt für Kraftfahrzeugverkehr erlaubt	nein	nein	nein	nein	nein
Radfahren erlaubt	kann erlaubt werden	Ausnahme möglich	ja	ja	Ausnahme möglich
Fußverkehr darf gesamte Fahrbahn benutzen	ja	ja	ja	ja	nein
Behinderungsverbot gegenüber Radverkehr	-	-	ja	-	-
Behinderungs- oder Gefährdungsverbot gegenüber Fußverkehr	-	-	ja	ja	-
Parken nur auf gekennzeichneten Stellplätzen	-	-	ja	nein	-
Aufenthaltsqualität	sehr gut	gut bis mäßig	gut	mäßig	mäßig
Geeignete bauliche Gestaltungselemente	Poller	Poller	Fahrbahnverengungen, Schwellen	Bodenmarkierung und Verkehrszeichen, mechanische Sperren	-
Zuständigkeit (Landesstraße / Gemeindestraße)	Bezirksverwaltungsbehörde/ Gemeinde	Bezirksverwaltungsbehörde	Bezirksverwaltungsbehörde/ Gemeinde	Bezirksverwaltungsbehörde/ Gemeinde	Bezirksverwaltungsbehörde



2.2 Geschwindigkeitsbeschränkung

Geschwindigkeitsbeschränkungen geben die zulässige Höchstgeschwindigkeit an, können zu einem flüssigen Verkehrsablauf führen und erhöhen zugleich die Verkehrssicherheit. Für die Verordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung ist die Erforderlichkeit der Beschränkung zu begründen oder der Nachweis eines besonderen Schutzbedürfnisses zu erbringen.

ANWENDUNG

Auf Straßen im Mischverkehr in Wohngebieten, wenn Maßnahmen straßenbaulicher Art zur Geschwindigkeitsreduzierung nicht realisierbar sind sowie in Bereichen mit besonderen Schutzbedürfnissen.

VORGANGSWEISE

Geschwindigkeitsbeschränkungen sind verordnungspflichtig.

Die Grundlage für eine Verordnung bildet ein entsprechendes Ermittlungsverfahren durch die zuständige Behörde, in dem die Erforderlichkeit der Geschwindigkeitsbeschränkung begründet oder der Nachweis eines besonderen Schutzbedürfnisses erbracht wird.

Geschwindigkeitsbeschränkungen werden für bestimmte Strecken verordnet. Soll bei mehreren zusammenhängenden Straßen eine Beschränkung erlassen werden, ist die Verordnung einer Zonenbeschränkung notwendig.

Die Geschwindigkeitsbeschränkung kann auch mit einer Einschränkung (zeitlich, fahrzeugbezogen, bei besonderen Fahrbahnverhältnissen / Witterungsbedingungen) verordnet werden.

ZUSTÄNDIGKEIT

Grundlage Geschwindigkeitsbeschränkung:
§ 43 StVO

Für Gemeindestraßen ist die Gemeinde zuständig (Verordnung nach § 94d StVO), für Landesstraßen im Ortsgebiet die Bezirksverwaltungsbehörde (Verordnung nach § 94b StVO).

WIRKUNG

Reduktion des Konflikt- und Gefahrenpotenzials, Reduktion des Unfallrisikos

RADVERKEHR

Bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h kann der Radverkehr unter Berücksichtigung der Verkehrsstärke im Mischverkehr geführt werden.

ANMERKUNGEN

Für die Akzeptanz von Geschwindigkeitsbeschränkungen ist das Straßenumfeld ein wichtiger Faktor, dieses sollte der zulässigen Höchstgeschwindigkeit entsprechen.

Geschwindigkeitsbeschränkungen sind regelmäßig auf ihre Wirksamkeit zu überprüfen.

Bauliche und gestalterische Maßnahmen wirken sich positiv auf die Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit aus.

KOSTEN

Die Kosten für das erforderliche Ermittlungsverfahren und die Verkehrszeichen sind vom jeweiligen Straßenerhalter zu tragen. Die Aufteilung der Kosten für die Planung und die bauliche Umsetzung erfolgt gemäß Burgenländischem Straßengesetz.



2.3 Tempo 30-Zone

Bei Zonenbeschränkungen (Tempo 30-Zonen) handelt es sich um eine Geschwindigkeitsbeschränkung, die für mehrere zusammenhängende Straßen, beispielsweise ein Siedlungsgebiet, gilt. Das Geschwindigkeitsniveau in den jeweiligen Bereichen wird dadurch reduziert, was zu einer Steigerung der Verkehrssicherheit und der Lebensqualität führt.

ANWENDUNG

In zusammenhängenden Gebieten, in denen ein einheitliches Geschwindigkeitsniveau angestrebt wird;

in Bereichen mit besonderem Schutzbedürfnis, etwa in der Nähe von Schulen, Kindergärten, Freizeiteinrichtungen, Krankenhäusern oder Senioreneinrichtungen

VORGANGSWEISE

Zonenbeschränkungen sind verordnungspflichtig.

Die Grundlage einer Verordnung bildet ein entsprechendes Ermittlungsverfahren durch die zuständige Behörde, in dem die Erforderlichkeit der Geschwindigkeitsbeschränkung begründet wird.

Mit einer Zonenbeschränkung kann für mehrere zusammenhängende Straßen eine einheitliche Höchstgeschwindigkeit festgelegt werden.

Die Zonenbeschränkung kann auch mit Einschränkungen (beispielsweise zeitlich oder fahrzeugbezogen) verordnet werden.

ZUSTÄNDIGKEIT

Für Gemeindestraßen ist die Gemeinde zuständig (Verordnung nach § 94d StVO), für Landesstraßen im Ortsgebiet die Bezirksverwaltungsbehörde (Verordnung nach § 94b StVO).

WIRKUNG

Reduktion des Konflikt- und Gefahrenpotenzials, Reduktion des Unfallrisikos

RADVERKEHR

Radverkehr kann in Tempo 30-Zonen im Siedlungsgebiet unter Berücksichtigung der Verkehrsstärke im Mischverkehr geführt werden.

ANMERKUNGEN

Begleitende bauliche Maßnahmen unterstützen die Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit.

Rechtsvorrang wirkt sich positiv auf die Einhaltung von Tempo 30 aus.

Bodenmarkierungen können als Ergänzung beziehungsweise zur Information aufgebracht werden.

Die Wirksamkeit der Maßnahme sollte regelmäßig überprüft werden.

Durch die Einführung von Zonenbeschränkungen kann es zu Verlagerungen der Verkehrsströme kommen.

KOSTEN

Die Kosten für das erforderliche Ermittlungsverfahren und die Verkehrszeichen sind vom jeweiligen Straßenerhalter zu tragen. Die Aufteilung der Kosten für die Planung und die bauliche Umsetzung erfolgt gemäß Burgenländischem Straßengesetz.



2.4 Begegnungszone

In einer Begegnungszone ist die Fahrbahn für die gemeinsame Nutzung durch Fahrzeuge und Fußverkehr bestimmt und als solche gekennzeichnet. Die gemeinsame Verkehrsfläche soll zum Verweilen einladen und dem motorisierten Verkehr nur eine geringe Geschwindigkeit ermöglichen.

ANWENDUNG

In Straßen, in denen die Aufenthaltsqualität erhöht werden soll. Voraussetzungen sind ein entsprechendes Fußverkehrsaufkommen und Querungsbedürfnis.

VORGANGSWEISE

Zonenbeschränkungen sind verordnungspflichtig.

Eine Begegnungszone kann in einzelnen Straßen oder Gebieten umgesetzt werden.

Eine Begegnungszone kann durch die Behörde verordnet werden, wenn dies aufgrund der Rahmenbedingungen angebracht erscheint.

ZUSTÄNDIGKEIT

Grundlage Begegnungszone: § 76c StVO

Für Gemeindestraßen ist die Gemeinde zuständig (Verordnung nach § 94d StVO), für Landesstraßen im Ortsgebiet die Bezirksverwaltungsbehörde (Verordnung nach § 94b StVO).

WIRKUNG

Das Grundprinzip der Begegnungszone ist die gegenseitige Rücksichtnahme. Die erlaubte Höchstgeschwindigkeit beträgt im Regelfall 20 km/h, in Ausnahmefällen 30 km/h, dadurch ist ein geringes Geschwindigkeitsniveau gegeben.

RADVERKEHR

Radverkehr ist in der Begegnungszone erlaubt.

ANMERKUNGEN

Parken ist nur an gekennzeichneten Stellen möglich. Die Einführung von Begegnungszonen ist oft mit einem Entfall von Stellplätzen verbunden.

Es ist jeglicher Fahrzeugverkehr gestattet, ebenso das Rollschuhfahren.

Der Straßenraum sollte ohne stark erkennbare Grenzen zwischen Fuß-, Rad- und Kraftfahrzeugverkehr ausgeführt werden. Fahrbahn, Gehsteig und Radfahranlagen liegen in der Regel auf demselben Niveau.

Es besteht die Möglichkeit, dass durch Begegnungszonen eine Verkehrsverlagerung auf das benachbarte Straßennetz erfolgt.

Eine Verzögerung des öffentlichen Verkehrs ist durch die gesenkte Höchstgeschwindigkeit und den Mischverkehr möglich.

Bei der Umsetzung von Begegnungszonen wird eine Partizipation aller Beteiligten empfohlen.

Je länger Begegnungszonen sind, desto geringer ist deren Akzeptanz.

Eine Checkliste zur Abschätzung der Eignung eines Areals für eine Begegnungszone ist im Anhang enthalten.

KOSTEN

Die Kosten für das erforderliche Ermittlungsverfahren und die Verkehrszeichen sind vom jeweiligen Straßenerhalter zu tragen. Die Aufteilung der Kosten für die Planung und die bauliche Umsetzung erfolgt gemäß Burgenländischem Straßengesetz.



2.5 Fußgängerzone

Fußgängerzonen sind dauerhaft oder zeitweise dem Fußverkehr vorbehalten. In Ausnahmefällen kann Fahrzeugverkehr – beispielsweise Radverkehr, Taxis oder Lieferverkehr – zugelassen werden, eventuell auch zeitlich beschränkt.

ANWENDUNG

In Straßen in Kernzonen mit erhöhter Verweil- und Aufenthaltsfunktion; Voraussetzungen sind hohes Fußverkehrsaufkommen und dass der Straßenzug keine maßgebende Verbindungsfunktion aufweist.

VORGANGSWEISE

Zonenbeschränkungen sind verordnungspflichtig.

Die Grundlage für eine Verordnung bildet ein entsprechendes Ermittlungsverfahren durch die zuständige Behörde, in dem die Erforderlichkeit der Fußgängerzone begründet wird.

Sind Ladetätigkeiten oder sonstige Ausnahmen von der Fußgängerzonenregelung (Möglichkeit des Befahrens der Fußgängerzone) erforderlich, so hat die Behörde in der Verordnung die Ausnahmen in zeitlicher und inhaltlicher Weise festzulegen.

ZUSTÄNDIGKEIT

Grundlage Fußgängerzone: § 76a StVO

Für Gemeindestraßen ist die Gemeinde zuständig (Verordnung nach § 94d StVO), für Landesstraßen im Ortsgebiet die Bezirksverwaltungsbehörde (Verordnung nach § 94b StVO).

WIRKUNG

Die Fußgängerzone ist eine der stärksten Formen der Verkehrsberuhigung und zählt zu den Straßen mit dem geringsten Unfallrisiko.

RADVERKEHR

Radverkehr ist in der Fußgängerzone nicht erlaubt, kann aber durch Verordnung gestattet werden. In diesem Fall ist Schrittgeschwindigkeit einzuhalten.

ANMERKUNGEN

Parken ist in Fußgängerzonen nur an gekennzeichneten Stellen erlaubt. Ein ausreichendes Angebot an Stellplätzen in der Umgebung ist daher nötig.

In einer Fußgängerzone sollte das Straßenniveau durchgehend barrierefrei ausgeführt werden.

Durch die Einführung von Fußgängerzonen kommt es zu einer Verkehrsverlagerung. Das benachbarte Straßennetz muss geeignet sein, die Verkehrsverlagerung aufnehmen zu können.

Bei der Umsetzung von Fußgängerzonen wird eine Partizipation aller Beteiligten empfohlen.

Einsatzfahrzeuge, Fahrzeuge des Straßendienstes, Müllabfuhr, Krankentransportfahrzeuge und dergleichen dürfen im Rahmen ihrer Tätigkeit in Fußgängerzonen fahren.

KOSTEN

Die Kosten für das erforderliche Ermittlungsverfahren und die Verkehrszeichen sind vom jeweiligen Straßenerhalter zu tragen. Die Aufteilung der Kosten für die Planung und die bauliche Umsetzung erfolgt gemäß Burgenländischem Straßengesetz.



2.6 Wohnstraße

Eine Wohnstraße ist eine Verkehrsregelung, die eingesetzt werden kann, wenn die Aufenthaltsfunktion des Fußverkehrs einen höheren Stellenwert besitzt als die Nutzung durch den Fahrzeugverkehr. Die Gestaltung der Wohnstraße soll die Verweilfunktion unterstützen und die Senkung der Fahrgeschwindigkeiten auf ein Minimum bewirken.

ANWENDUNG

Geeignet für Straßen, in denen die Aufenthaltsfunktion des Fußverkehrs gegenüber dem Kraftfahrzeugverkehr überwiegt.

VORGANGSWEISE

Wohnstraßen sind verordnungspflichtig.

Es ist zu prüfen, ob die Voraussetzungen für eine Wohnstraße gegeben sind. Maßgebliche Aspekte sind dabei die Verkehrssicherheit, insbesondere in puncto Fußverkehr, die Entflechtung des Verkehrs sowie die Lage, Widmung oder Beschaffenheit des Gebietes.

ZUSTÄNDIGKEIT

Grundlage Wohnstraße: § 76b StVO

Für Gemeindestraßen ist die Gemeinde zuständig (Verordnung nach § 94d StVO), für Landesstraßen im Ortsgebiet die Bezirksverwaltungsbehörde (Verordnung nach § 94b StVO).

WIRKUNG

In Wohnstraßen ist Fahrzeugverkehr nur ausnahmsweise erlaubt – beispielsweise für Radverkehr, Straßendienst, Müllabfuhr sowie für die Zu- und Abfahrt. Es gilt Schrittgeschwindigkeit, somit ist bei adäquater Gestaltung eine starke verkehrsberuhigende Wirkung gegeben.

RADVERKEHR

Radverkehr ist in der Wohnstraße erlaubt, es darf auch gegen die Einbahn gefahren werden, die Durchfahrt und ein Nebeneinanderfahren sind gestattet. Auch für Radverkehr gilt Schrittgeschwindigkeit.

ANMERKUNGEN

Eine bauliche Gestaltung ist sinnvoll, um die Einhaltung der Schrittgeschwindigkeit zu gewährleisten und die besondere Funktion der Straße zu verdeutlichen.

Das Betreten der Fahrbahn und das Spielen sind gestattet.

Der Fuß- und Radverkehr darf von Kraftfahrzeugen nicht behindert oder gefährdet werden.

Parken ist nur auf gekennzeichneten Flächen erlaubt.

Beim Ausfahren aus einer Wohnstraße ist dem Fließverkehr Vorrang zu geben.

Eine Straße ist nicht als Wohnstraße geeignet, wenn sie eine wichtige Verkehrsfunktion hat. Da ein Durchfahrtsverbot besteht, darf auch kein Linienbusverkehr vorhanden sein.

Aufgrund des Durchfahrtsverbots sind Verkehrsverlagerungen auf andere Straßen möglich.

KOSTEN

Die Kosten für das erforderliche Ermittlungsverfahren und die Verkehrszeichen sind vom jeweiligen Straßenerhalter zu tragen. Die Aufteilung der Kosten für die Planung und die bauliche Umsetzung erfolgt gemäß Burgenländischem Straßengesetz.



2.7 Fahrradstraße

In Fahrradstraßen darf mit dem Rad nebeneinander gefahren werden, die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h. Kraftfahrzeugverkehr kann jedenfalls queren sowie zu- und abfahren. Eine Durchfahrtsmöglichkeit für Kraftfahrzeuge ist nicht von vornherein gegeben, kann jedoch erlaubt werden.

ANWENDUNG

Geeignet für Straßen, die ein höheres Radverkehrsaufkommen und keine maßgebende Verbindungsfunktion aufweisen. Eine Fahrradstraße ist eine kostengünstige Möglichkeit, den Radverkehr zu fördern.

VORGANGSWEISE

Fahrradstraßen sind verordnungspflichtig. Es ist zu prüfen, ob die Voraussetzungen für eine Fahrradstraße gegeben sind. Maßgebliche Aspekte sind dabei die Verkehrssicherheit, insbesondere in puncto Radverkehr, die Entflechtung des Verkehrs sowie die Lage, Widmung oder Beschaffenheit des Gebietes.

ZUSTÄNDIGKEIT

Grundlage Fahrradstraße: § 67 StVO
Für Gemeindestraßen ist die Gemeinde zuständig (Verordnung nach § 94d StVO), für Landesstraßen im Ortsgebiet die Bezirksverwaltungsbehörde (Verordnung nach § 94b StVO).

WIRKUNG

In Fahrradstraßen ist Kraftfahrzeugverkehr nur ausnahmsweise erlaubt – beispielsweise für Straßendienst, Müllabfuhr sowie für die Zu- und Abfahrt. Eine Durchfahrt für Kraftfahrzeuge kann jedoch erlaubt werden.

RADVERKEHR

In Fahrradstraßen darf nebeneinander gefahren werden. Die Verkehrsführung erfolgt im Mischverkehr.

ANMERKUNGEN

Mit der Maßnahme kann eine Bündelung und Attraktivierung des Radverkehrs erzielt werden. Auch eine Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Radwegenetzes kann dadurch erreicht werden.

Fahrradstraßen sollten nach Möglichkeit bevorrangt werden, damit Radfahrende möglichst schnell und komfortabel ans Ziel kommen – gut geeignet für Hauptverbindungen.

Verkehrsverlagerungen auf andere Straßen sind zu erwarten. Die Erlaubnis einer allfälligen Durchfahrt für Kraftfahrzeuge ist gesondert zu prüfen und zu begründen.

Die Anbringung von Bodenmarkierungspiktogrammen wird empfohlen, um die Orientierung zu erleichtern und die Aufmerksamkeit des Kraftfahrzeugverkehrs zu erhöhen.

KOSTEN

Die Kosten für das erforderliche Ermittlungsverfahren, Bodenmarkierung und die Verkehrszeichen sind vom jeweiligen Straßenerhalter zu tragen. Die Aufteilung der Kosten für die Planung und die bauliche Umsetzung erfolgt gemäß Burgenländischem Straßengesetz.



2.8 Schulstraße

Die Schulstraße ist üblicherweise eine temporäre Maßnahme im Schulumfeld. Dadurch soll zu bestimmten Zeiten das Verkehrsaufkommen im unmittelbaren Schulbereich minimiert werden.

ANWENDUNG

Geeignet in Straßen, die keine maßgebende Verbindungsfunktion aufweisen.

RADVERKEHR

Das Befahren von Schulstraßen mit dem Fahrrad ist möglich. Es gilt dabei Schrittgeschwindigkeit.

VORGANGSWEISE

Schulstraßen sind verordnungspflichtig.

Es ist zu prüfen, ob die Voraussetzungen für eine Schulstraße gegeben sind. Maßgeblicher Aspekt ist dabei die Verkehrssicherheit, insbesondere die Sicherheit des Fußverkehrs. Bei der Verordnung ist insbesondere auf Schultage sowie die Tageszeiten von Schulbeginn und Schulende Bedacht zu nehmen.

ANMERKUNGEN

Üblicherweise beginnt das Fahrverbot beziehungsweise die Geltungsdauer der Schulstraße 30 Minuten vor Schulbeginn. Die Maßnahme kann auch für den Nachmittag (Schluss) vorgesehen werden.

Das Zu- und Abfahren für Anrainerverkehr ist erlaubt. Daneben dürfen auch Straßendienst, Müllabfuhr, Schüler- und Krankentransporte sowie Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs zu- und abfahren.

Weitere Ausnahmeregelungen können von der Behörde vorgesehen werden.

Verkehrsverlagerungen auf andere Straßen sind zu erwarten. Erlaubter Fahrzeugverkehr darf nur mit Schrittgeschwindigkeit fahren.

Das Gehen auf der Fahrbahn ist in Schulstraßen gestattet. Der erlaubte Fahrzeugverkehr darf aber nicht mutwillig behindert werden.

Die Einrichtung von Elternhaltestellen im Nahbereich der Schulstraße wird empfohlen.

Eine Checkliste mit wesentlichen Kriterien und zu prüfenden Aspekten findet sich im Anhang dieses Leitfadens.

ZUSTÄNDIGKEIT

Grundlage Schulstraße: § 76d StVO

Für Gemeindestraßen ist die Gemeinde zuständig (Verordnung nach § 94d StVO), für Landesstraßen im Ortsgebiet die Bezirksverwaltungsbehörde (Verordnung nach § 94b StVO).

WIRKUNG

Die Verkehrssicherheit für Kinder wird im unmittelbaren Schulumfeld erhöht.

KOSTEN

Die Kosten für das erforderliche Ermittlungsverfahren und die Verkehrszeichen sind vom jeweiligen Straßenerhalter zu tragen. Die Aufteilung der Kosten für die Planung und die bauliche Umsetzung erfolgt gemäß Burgenländischem Straßengesetz.



2.9 Fahrverbot

Durch ein Fahrverbot wird jeglicher Fahrzeugverkehr unterbunden. Es kann ein dauerhaftes, allgemeines Fahrverbot erlassen werden, aber auch Ausnahmeregelungen hinsichtlich der Geltungsdauer oder der Fahrzeugarten sind möglich.

ANWENDUNG

Geeignet für Straßen, die keine maßgebende Verbindungsfunktion aufweisen.

VORGANGSWEISE

Fahrverbote sind verordnungspflichtig.

Es ist zu prüfen, ob die Erforderlichkeit für ein Fahrverbot gegeben ist. Maßgebliche Aspekte sind dabei die Zumutbarkeit der Ausweichstrecke, die verkehrlichen Auswirkungen (Verlagerung des Verkehrs), die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs, die Lage, Widmung, Pflege, Reinigung oder Beschaffenheit der Straße, die Lage, Widmung oder Beschaffenheit eines an der Straße gelegenen Gebäudes oder Gebietes oder wenn und insoweit es die Sicherheit eines Gebäudes oder Gebietes und/oder der Personen, die sich dort aufhalten, erlaubt.

ZUSTÄNDIGKEIT

Grundlage Fahrverbot: § 43 StVO

Zuständig ist die Bezirksverwaltungsbehörde (Verordnung nach § 94b StVO).

WIRKUNG

Ein allgemeines Fahrverbot ohne Ausnahmen erzielt die stärkste verkehrsberuhigende Wirkung. In der Regel bewirken Fahrverbote auch bei Verordnung von Ausnahmeregelungen eine Minimierung des Verkehrs und somit eine wesentliche Verkehrsberuhigung.

RADVERKEHR

Ist in einer Straße ein Fahrverbot verordnet, dann ist das Befahren mit einem Fahrrad nur möglich, wenn eine entsprechende Ausnahmeregelung gilt.

ANMERKUNGEN

Ein allgemeines Fahrverbot darf die Behörde nur erlassen, wenn dadurch der Verkehr in größeren bestehenden Ortsteilen nicht unmöglich wird.

Die Maßnahme bewirkt eine Verlagerung des Fahrzeugverkehrs auf das benachbarte Straßennetz.

KOSTEN

Die Kosten für das erforderliche Ermittlungsverfahren und die Verkehrszeichen sind vom jeweiligen Straßenerhalter zu tragen.



2.10 Vorrangregelungen (Rechtsvorrang)

Gemäß Straßenverkehrsordnung haben Fahrzeuge, die von rechts kommen, Vorrang, sofern nichts anderes bestimmt ist. In Siedlungsgebieten unterstützt diese Regelung ein aufmerksames Fahren mit entsprechender Geschwindigkeitsreduktion, um in Kreuzungsbereichen möglichen bevorrangten Querverkehr erkennen zu können.

ANWENDUNG

Wohngebiete, Nebenstraßen, Ortszentren, Tempo 30-Zonen

RADVERKEHR

Die Maßnahme hat keinen spezifischen Einfluss auf den Radverkehr.

VORGANGSWEISE

Rechtsvorrang muss nicht verordnet werden, da die Regelung bereits per Gesetz gilt. Zu verordnen sind Vorrangregelungen, die beispielsweise mit den Verkehrszeichen „Vorrang geben“ und „Halt“ kundgemacht werden.

ANMERKUNGEN

Rechtsvorrang ist auf Hauptstraßen sowie auf Straßen, die eine Haupteinmündung aufweisen, nicht sinnvoll einsetzbar, da allenfalls der Verkehrsfluss behindert wird.

Die Anlageverhältnisse sollten mit der Regelung übereinstimmen. Auf breiten Straßen, in die schmale Gassen einmünden, entsteht der Effekt des „optischen Vorrangs“, der mit dem Rechtsvorrang nicht übereinstimmt. Eine entsprechende bauliche Gestaltung der Bereiche sollte daher vorhanden sein oder umgesetzt werden.

Durch die geschwindigkeitsreduzierende Wirkung erhöht sich auch die Aufenthaltsqualität, Straßenquerungen werden erleichtert.

Es kann mittels Hinweiszeichen oder Bodenmarkierungen auf die Regelung hingewiesen werden. Dies kann vor allem bei Änderungen der Vorrangregelung innerhalb eines Straßenzuges am Beginn der Regelung sinnvoll sein.

ZUSTÄNDIGKEIT

Grundlage Vorschriftenzeichen: §§ 51, 52 StVO
Für die Verordnung von Vorschriftenzeichen zuständig ist die Bezirksverwaltungsbehörde (Verordnung nach § 94b StVO).

WIRKUNG

Eine Verkehrsberuhigung wird bewirkt, da bei Straßenkreuzungen die Geschwindigkeit reduziert werden muss, um möglichen bevorrangten Querverkehr von rechts erkennen zu können.

KOSTEN

Die Kosten für das erforderliche Ermittlungsverfahren und die Verkehrszeichen sind vom jeweiligen Straßenerhalter zu tragen, ebenso allfällige Kosten der Entfernung alter Verkehrszeichen bei Änderung der Vorrangregelung oder Aufstellen von Hinweiszeichen, die auf die Regelung hinweisen; Rechtsvorrang an sich benötigt keine Verkehrszeichen.

Die Aufteilung der Kosten für die Planung und bauliche Umsetzung erfolgt gemäß Burgenländischem Straßengesetz.



2.11 Einbahnregelungen, Abbiegever- und -gebote, Einfahrt verboten

Mit Einbahnregelungen, Abbiegever- und -geboten sowie dem Verbot der Einfahrt in bestimmte Straßenzüge kann der Verkehrsfluss gelenkt werden. Damit können Reduktionen des Kraftfahrzeugverkehrs in definierten Bereichen bewirkt werden.

ANWENDUNG

Geeignet für Straßen, die keine maßgebende Verbindungsfunktion aufweisen.

RADVERKEHR

Je nach örtlichen Verhältnissen können entsprechende Ausnahmeregelungen für den Radverkehr vorgesehen werden.

VORGANGSWEISE

Ge- und Verbote sind verordnungspflichtig.

Es ist zu prüfen, ob die Erforderlichkeit für das jeweilige Ge- oder Verbot gegeben ist. Maßgebliche Aspekte sind dabei die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs, die Lage, Widmung, Pflege, Reinigung oder Beschaffenheit der Straße, die Lage, Widmung oder Beschaffenheit eines an der Straße gelegenen Gebäudes oder Gebietes oder wenn und insoweit es die Sicherheit eines Gebäudes oder Gebietes und/oder der Personen, die sich dort aufhalten, zulässt.

ANMERKUNGEN

Die Ge- und Verbote können zeitlich beschränkt werden. Auch Ausnahmeregelungen für bestimmte Fahrzeugarten oder Nutzergruppen sind möglich.

Ge- und Verbote können eine Verlagerung des Fahrzeugverkehrs auf das benachbarte Straßennetz bewirken.

Durch gesetzte Maßnahmen können Umwege erforderlich werden.

Es können auch „unechte“ Einbahnstraßen vorgesehen werden. In diesem Fall wird die Einfahrt in eine Straße auf einer Seite mittels Verkehrszeichen „Einfahrt verboten“ unterbunden, die Straße selbst darf jedoch in beiden Richtungen befahren werden. Dadurch werden Umwege für den Anrainerverkehr verhindert.

ZUSTÄNDIGKEIT

Grundlage Ge- und Verbote: § 43 StVO, Einbahn: § 53 StVO

Zuständig ist die Bezirksverwaltungsbehörde (Verordnung nach § 94b StVO).

KOSTEN

Die Kosten für das erforderliche Ermittlungsverfahren und die Verkehrszeichen sind vom jeweiligen Straßenerhalter zu tragen.

WIRKUNG

Da bestimmte Bereiche aufgrund von Ge- oder Verboten nicht mehr oder nur in reduziertem Ausmaß angefahren werden dürfen, ist eine verkehrsberuhigende Wirkung gegeben.



2.12 Überwachung; Radarüberwachung in Gemeinden

Durch Überwachung der Fahrgeschwindigkeiten kann das gewünschte Geschwindigkeitsniveau in einem Straßenzug erreicht werden. Das Land Burgenland bietet den Gemeinden die entsprechende Dienstleistung an.

ANWENDUNG

Bei Gefahrenstellen, unfallauffälligen Stellen oder Stellen mit besonderem Gefahrenpotenzial

VORGANGSWEISE

Beim Amt der Burgenländischen Landesregierung, Referat Verkehrskontrolle, ist per E-Mail an verkehrskontrolle@bgld.gv.at eine formlose Anfrage zu stellen. Anschließend wird die Gemeinde kontaktiert, und der weitere Ablauf wird vereinbart. Grundsätzliches zum Ablauf:

- Festlegen der Standorte der Geschwindigkeitsmessung durch die Gemeinde gemeinsam mit dem Referat Verkehrskontrolle vor Ort
- Förmliche Beauftragung einer Geschwindigkeitsüberwachung (Auftraggeber: Gemeinde; Auftragnehmer: Land Burgenland)
- Durchführung der Geschwindigkeitsüberwachung durch Straßenaufsichtsorgane des Referats Verkehrskontrolle; inklusive Lichtbildauswertung und Anzeigenübermittlung an die Strafbehörde
- Verrechnung der erbrachten Dienstleistung – siehe Kosten; gemeinsam mit der Rechnung erhält die Gemeinde einen Einsatzbericht über die durchgeführte Geschwindigkeitsüberwachung

ZUSTÄNDIGKEIT

Grundlage punktuelle Geschwindigkeitsmessung: § 98b StVO
Zuständig ist die Bezirksverwaltungsbehörde (Verordnung nach § 94b StVO).

Eine allfällige Kommunikation mit den Bezirksverwaltungsbehörden übernimmt das Referat Verkehrskontrolle vom Amt der Burgenländischen Landesregierung.

WIRKUNG

Durch die Überwachung wird in der Regel eine geschwindigkeitsreduzierende Wirkung erzielt.

RADVERKEHR

Auf den Radverkehr hat die Maßnahme keine Auswirkungen.

ANMERKUNGEN

Bei Geschwindigkeitsübertretungen auf Gemeindestraßen, gemessen durch Straßenaufsichtsorgane des Landes, entfallen gemäß § 100 Abs. 7 StVO die Strafgebühren zu 100 % an die Gemeinde; bei Landesstraßen (L- und LB-Straßen) gehen die Strafgebühren an das Land und/oder den Bund.

KOSTEN

Die Geschwindigkeitsüberwachung auf Gemeindestraßen ist für Gemeinden kostenpflichtig, wobei an Samstagen, Sonntagen und Feiertagen sowie generell in den Nachtstunden (22:00-06:00 Uhr) ein höherer Kostensatz anfällt als untertags. Die aktuellen Kostensätze können bei verkehrskontrolle@bgld.gv.at angefragt werden.

3. BAULICHE MASSNAHMEN DER VERKEHRSBERUHINGUNG



3.1 Gehsteigvorziehung

Bei einer Gehsteigvorziehung wird der Gehsteig in den Fahrbahnbereich hinein erweitert. Damit werden die Querungslänge und die Querungszeit für den Fußverkehr verkürzt und eine gut einsehbare Auftrittsfläche geschaffen.

ANWENDUNG

Bei Querungsstellen

RADVERKEHR

Auf den Radverkehr hat die Maßnahme keine Auswirkungen.

VORGANGSWEISE

Es handelt sich um eine bauliche Maßnahme, es sollte eine entsprechende Straßenplanung zugrunde liegen.

ANMERKUNGEN

Durch die Gehsteigvorziehung ist mehr Platz für wartenden Fußverkehr auf der vergrößerten Auftrittsfläche vorhanden.

Die freizuhaltende Fläche zwischen Ende des Parkstreifens und Beginn der Auftrittsfläche ist abhängig von den erforderlichen Sichtbeziehungen. Eine Kombination mit Halte- und Parkverboten oder Pollern kann sinnvoll sein.

Bei der baulichen Ausgestaltung ist auf die Entwässerung zu achten.

Zur Gewährleistung der Barrierefreiheit ist der Randstein zur Fahrbahn hin auf 3 cm abzusenken.

Durch die Umsetzung der Maßnahme kann es zu einer Verringerung von Parkmöglichkeiten kommen.

Bei Vorziehungen in Kreuzungsbereichen ist auf eine schleppkurvengerechte Ausbildung zu achten (Gewährleistung der Befahrbarkeit).

ZUSTÄNDIGKEIT

Es handelt sich um eine bauliche Maßnahme, die vom jeweiligen Straßenerhalter durchgeführt werden kann. Im Gemeindestraßennetz ist demnach die Gemeinde für die Umsetzung zuständig.

WIRKUNG

Die Sichtbeziehungen zwischen Fuß- und Kraftfahrzeugverkehr werden wesentlich verbessert (weniger Sichtverstellung durch parkende Fahrzeuge).

KOSTEN

Die Aufteilung der Kosten für die Planung und die bauliche Umsetzung erfolgt gemäß Burgenländischem Straßengesetz.



3.2 Fahrbahnanhebung

Eine Fahrbahnanhebung – auch Fahrbahnaufdoppelung oder Aufpflasterung genannt – dient der punktuellen Dämpfung der Fahrgeschwindigkeiten und der Schließung barrierefreier Fußwegenetze.

ANWENDUNG

An Querungsstellen
In Kreuzungsbereichen im untergeordneten Straßennetz

VORGANGSWEISE

Es handelt sich um eine bauliche Maßnahme, es sollte eine entsprechende Straßenplanung zugrunde liegen.

ZUSTÄNDIGKEIT

Es handelt sich um eine bauliche Maßnahme, die vom jeweiligen Straßenerhalter durchgeführt werden kann. Im Gemeindestraßennetz ist demnach die Gemeinde für die Umsetzung zuständig.

WIRKUNG

Effiziente Geschwindigkeitsreduktion des Kraftfahrzeugverkehrs;
Erhöhung der Aufmerksamkeit von Kraftfahrzeuglenkenden durch Anrampung; Schaffung zusammenhängender, barrierefreier Fußverkehrsnetze („Gehsteigdurchziehung“)

RADVERKEHR

Auf den Radverkehr hat die Maßnahme keine Auswirkungen. Der Fahrkomfort für Radfahrende wird jedoch gesenkt.

ANMERKUNGEN

Die Fahrbahnanhebung sollte auf 8 bis 10 cm über dem angrenzenden Fahrbahnniveau erfolgen.

Die Länge der Fahrbahnanhebung soll ohne Rampe mindestens 4 m, bei hohem Lastkraftwagen- oder Linienbusaufkommen mindestens 8 m betragen.

Eine optische Hervorhebung der Fahrbahnanhebung durch Materialwechsel und Farbänderung wird empfohlen.

Für die barrierefreie Ausgestaltung ist eine Höhendifferenz von 3 cm zum Gehsteigniveau oder in der Ebene mit taktilem Leitsystem (ÖNORM V 2102) vorzusehen.

Auf die rechtliche Situation des Fußverkehrs hat die Maßnahme keine Auswirkungen (Fußverkehr erhält dadurch keinen Vorrang!).

Auch bei Dunkelheit ist eine eindeutige Erkennbarkeit zu gewährleisten.

Bei der Ausführung sind die Längsneigung und die Entwässerung zu beachten.

Die Rampenneigung ist abhängig von Lage, Zweck, den vorhandenen Verkehrsarten, der Straßenart und der zu überwindenden Höhe.

Aufgrund möglicher Lärmbelästigung hängt der Einsatz von Fahrbahnanhebungen von der Örtlichkeit (Beispiel Spitalsnähe) und der vorliegenden Verkehrszusammensetzung (Schwerverkehr, landwirtschaftliche Fahrzeuge oder dergleichen) ab.

KOSTEN

Die Kosten für erforderliche Verkehrszeichen sind vom jeweiligen Straßenerhalter zu tragen. Die Aufteilung der Kosten für die Planung und die bauliche Umsetzung erfolgt gemäß Burgenländischem Straßengesetz.



3.3 Fahrgassenversatz

Ein Fahrgassenversatz, auch Fahrstreifenverschwenkung oder horizontaler Verschwenk genannt, bewirkt eine Minderung der Fahrgeschwindigkeiten durch Verschwenken des Fahrstreifens und Unterbinden der optischen Durchsicht.

ANWENDUNG

In Anliegerstraßen im Gemeindestraßennetz sowie in Kernzonen

VORGANGSWEISE

Es handelt sich um eine bauliche Maßnahme, es sollte eine entsprechende Straßenplanung zugrunde liegen.

ZUSTÄNDIGKEIT

Es handelt sich um eine bauliche Maßnahme, die vom jeweiligen Straßenerhalter durchgeführt werden kann. Im Gemeindestraßennetz ist demnach die Gemeinde für die Umsetzung zuständig.

WIRKUNG

Wenn eine entsprechende Versatztiefe vorgesehen wird, führt die Maßnahme zu einer effizienten Geschwindigkeitsreduktion des Kraftfahrzeugverkehrs.

RADVERKEHR

Auf den Radverkehr hat die Maßnahme keine Auswirkungen.

ANMERKUNGEN

Durch eine ansprechende Gestaltung des Versatzes kann die Aufenthaltsqualität im Straßenraum erhöht werden.

Eine Kombination mit anderen baulichen oder gestalterischen Maßnahmen – wie Belagswechsel, Fahrbahnanhebung oder Bepflanzung – kann die Wirkung erhöhen.

Die Maßnahme kann zur Verdeutlichung eines vorhandenen Rechtsvorrangs eingesetzt werden.

Die Sichtbarkeit der Verschwenkung ist auch bei Dunkelheit zu gewährleisten. Dafür ist eine Kennzeichnung mittels rückstrahlender Elemente vorzusehen.

Zur Berücksichtigung des Platzbedarfs sind bei der Planung die Schleppkurven der maßgebenden Bemessungsfahrzeuge zu beachten.

Ein nachträglicher Versatz ist aufgrund der Platzverhältnisse oft nur schwer umsetzbar.

In verkehrsberuhigten Zonen sollten Fahrbahnversätze regelmäßig wiederholt zum Einsatz kommen, um den monotonen Straßenverlauf zu unterbrechen.

Optische Fehlführungen oder Fehlleitungen in den Gegenverkehr sind zu vermeiden.

KOSTEN

Die Aufteilung der Kosten für die Planung und die bauliche Umsetzung erfolgt gemäß Burgenländischem Straßengesetz.



3.4 Sperren und Schleusen

Durch Sperren und Schleusen kann die Durchfahrt für den Kraftfahrzeugverkehr verhindert werden. Bei Sperren – beispielsweise fixen Pollern – wird der gesamte Durchgangsverkehr unterbunden, bei Schleusen – beispielsweise Schranken oder versenkbaren Pollern – kann bestimmten Fahrzeugarten eine Zufahrt zu dem jeweiligen Bereich gestattet werden.

ANWENDUNG

Anliegerstraßen ohne Notwendigkeit einer Durchfahrt; in Straßen mit geringer Verkehrsbedeutung; bei Missachtung bestehender Verbote ohne die Möglichkeit sonstiger Maßnahmen

WIRKUNG

Stark verkehrsberuhigende Wirkung durch den Ausschluss des Kraftfahrzeugverkehrs oder, im Falle von Schleusen, eine starke Reduktion des Kraftfahrzeugverkehrs.

VORGANGSWEISE

Bei fixen Sperren handelt es sich um eine bauliche Maßnahme, eine Verordnung ist nicht zwingend erforderlich, kann für den Bereich hinter der Sperre jedoch erforderlich sein (beispielsweise, wenn es sich um den Beginn einer Fußgängerzone handelt).

Bei versenkbaren Pollern ist eine straßenpolizeiliche Verordnung erforderlich, da dadurch ein Fahrverbot, in der Regel mit Ausnahmen, hergestellt wird; ein entsprechendes Ermittlungsverfahren ist dafür erforderlich.

RADVERKEHR

Je nach Ausführung der Sperren und Schleusen sowie der Durchfahrtsbreite kann es zu Einschränkungen des Fahrkomforts kommen.

ANMERKUNGEN

Bestimmten Nutzergruppen kann eine Zufahrtsmöglichkeit gestattet werden. Voraussetzung dafür sind versenkbare Poller, Poller mit Sperrmöglichkeit oder Schrankenanlagen mit Zufahrtskontrolle (Schlüssel, Code oder elektronisch).

Bei Einsatz in Wohngebieten wird gebietsfremder Verkehr ausgeschlossen.

Radrouten sollten bei Anordnung von Sperren und Schleusen durchgängig befahrbar bleiben. Für den Radverkehr ist auf ausreichende Durchfahrtsbreiten unter Berücksichtigung breiterer Fahrräder wie Lastenfahrräder zu achten.

Poller sollten vornehmlich aus nachgiebigem Kunststoff errichtet werden und gut sichtbar sein. Sie sind auch deutlich zu kennzeichnen, beispielsweise durch Aufbringung von Bodenmarkierungen oder profilierten Markierungen.

ZUSTÄNDIGKEIT

Für Gemeindestraßen ist die Gemeinde zuständig (Verordnung nach § 94d StVO), für Landesstraßen im Ortsgebiet die Bezirksverwaltungsbehörde (Verordnung nach § 94b StVO).

Handelt es sich um eine rein bauliche Maßnahme im Gemeindestraßennetz, kann diese von der Gemeinde umgesetzt werden.

KOSTEN

Die Kosten für das allfällig erforderliche Ermittlungsverfahren und die Verkehrszeichen sind vom jeweiligen Straßenerhalter zu tragen. Die Aufteilung der Kosten für die Planung und die bauliche Umsetzung erfolgt gemäß Burgenländischem Straßengesetz.



3.5 Querungen für den Fuß- und Radverkehr

Querungsstellen sind wesentliche Elemente für den Fuß- und Radverkehr. Je nachdem ob Fuß- und Radverkehr gemischt oder getrennt geführt werden, werden unterschiedliche Ausführungsformen angewendet.

ANWENDUNG

Bei entsprechendem Querungsbedarf sollten Querungsstellen angeordnet werden.

VORGANGSWEISE

Schutzwege sowie Radfahrerüberfahrten sind verordnungspflichtig.

ZUSTÄNDIGKEIT

Grundlage Schutzweg: § 56 StVO; Radfahrerüberfahrt § 56a StVO

Zuständig ist die Bezirksverwaltungsbehörde (Verordnung nach § 94b StVO).

WIRKUNG

Erhöhung der Verkehrssicherheit durch entsprechende Ausstattung der Querungsstellen. Es wird auch eine Bündelung der Querungen bewirkt.

RADVERKEHR

Eine entsprechende Ausgestaltung von Radquerungen führt zu einer Erhöhung der Sicherheit und des Fahrkomforts beim Radfahren.

ANMERKUNGEN

Eine getrennte Führung im Streckenbereich bewirkt eine getrennte Querung von Fuß- und Radverkehr, beispielsweise Schutzweg mit angrenzender Radfahrerüberfahrt; analog dazu führt eine gemischte Führung im Streckenbereich zu einer gemischten Querung, beispielsweise Leitermarkierung (St. Pöltner Modell).

Um einen Schutzweg anordnen zu können, sind die verkehrstechnischen Kriterien zu erfüllen – ausreichende Fußverkehrs- und Fahrzeugfrequenzen, Sichtweiten sowie ein adäquates Geschwindigkeitsniveau des Kraftfahrzeugverkehrs sind Voraussetzungen.

An allen Querungsstellen sind ausreichende Sichtweiten und Sichtbeziehungen zu gewährleisten. Daher ist auf eine ausreichende Erkennbarkeit der Querungsstelle zu achten, Sichtbehinderungen durch Bepflanzung, parkende Fahrzeuge, Schaltkästen und dergleichen sind zu vermeiden.

Querungsstellen, sowohl für den Fuß- als auch den Radverkehr, sind normgerecht zu beleuchten (ÖNORM O 1051).

Bei der Ausgestaltung ist auf die Erfordernisse sinnes- und mobilitätseingeschränkter Personen zu achten.

Vorhandene Markierungen sind regelmäßig zu kontrollieren und bei Bedarf zu erneuern.

KOSTEN

Die Kosten für das erforderliche Ermittlungsverfahren trägt der Antragsteller. Die Kosten für Verkehrszeichen sind vom jeweiligen Straßenerhalter zu tragen. Die Aufteilung der Kosten für die Planung und die bauliche Umsetzung erfolgt gemäß Burgenländischem Straßengesetz.



3.6 Mittelinsel

Mittelinseln können als Hilfe für Fuß- und Radverkehr zur Querung der Fahrbahn dienen. Sie erleichtern das Queren an geregelten und ungeregelten Querungsstellen. Ihr Einsatz ist vor allem bei breiten Fahrbahnen sinnvoll und – bei Erfüllung der notwendigen Kriterien – auch in Kombination mit der Anordnung eines Schutzweges oder einer Radfahrerüberfahrt möglich.

ANWENDUNG

Bei zwei- oder mehrstreifigen Straßen als Querungshilfe für Fuß- und/oder Radverkehr, auch Geschwindigkeitsreduktion möglich durch Verschmälerung oder Verschwenk der Fahrbahn.

VORGANGSWEISE

Grundsätzlich handelt es sich um eine bauliche Maßnahme, es sollte eine entsprechende Straßenplanung zugrunde liegen. Für eventuelle begleitende Maßnahmen (zum Beispiel Verkehrszeichen „Vorgeschriebene Fahrtrichtung“) kann ein Ermittlungsverfahren erforderlich sein.

ZUSTÄNDIGKEIT

Es handelt sich um eine bauliche Maßnahme, die vom jeweiligen Straßenerhalter durchgeführt werden kann. Im Gemeindestraßennetz ist demnach die Gemeinde für die Umsetzung zuständig. Für bestimmte begleitende Maßnahmen (Verkehrszeichen „Vorgeschriebene Fahrtrichtung“) ist die Bezirksverwaltungsbehörde zuständig.

WIRKUNG

Die Querung für Fuß- und/oder Radverkehr wird unterteilt, dadurch ist eine einfachere Querung durch Verkürzung der zu querenden Länge möglich. Durch einen damit verbundenen Verschwenk oder Verschmälerung der Fahrbahn werden eine Geschwindigkeitsreduktion sowie eine Erhöhung der Aufmerksamkeit erzielt.

RADVERKEHR

Die Querung der Fahrbahn wird für den Radverkehr erleichtert.

ANMERKUNGEN

Als Querungshilfe sollte die Breite der Mittelinsel 2,5 m betragen.

Eine entsprechende Beleuchtung ist vorzusehen (ÖNORM O 1051).

Bei einer Querungsfunktion ist auf eine barrierefreie Gestaltung zu achten.

Die Sichtbarkeit der Mittelinsel ist auch bei Dunkelheit zu gewährleisten.

Zur Berücksichtigung des Platzbedarfs sind bei der Planung die Schleppkurven der maßgebenden Bemessungsfahrzeuge zu beachten.

Eine Kombination mit einer Fahrbahnanhebung ist möglich und kann die Wirkung hinsichtlich Geschwindigkeitsreduktion erhöhen.

Eine Anordnung von überfahrbaren Leuchtsäulen ist möglich, beispielsweise für das Verkehrszeichen „Vorgeschriebene Fahrtrichtung“.

Der Gebotspfeil „Vorgeschriebene Fahrtrichtung“ kann, muss aber nicht angeordnet werden.

KOSTEN

Die Kosten für die Verkehrszeichen sind vom jeweiligen Straßenerhalter zu tragen. Die Aufteilung der Kosten für die Planung und die bauliche Umsetzung erfolgt gemäß Burgenländischem Straßengesetz.



3.7 Fahrbahnteiler

Vor allem bei Ortseinfahrten können Fahrbahnteiler eingesetzt werden, um die Geschwindigkeiten zu reduzieren. Durch die Anordnung dieser baulichen Elemente können darüber hinaus Fahrgassenversätze unterstützt, Linksabbiegestreifen abgedeckt oder Überholvorgänge verhindert werden.

ANWENDUNG

Auf höherrangigen Straßen in Übergangsbereichen zwischen Freiland und Ortsgebiet zur Geschwindigkeitsreduktion; darüber hinaus auch als bauliche Abdeckung von Linksabbiegestreifen sowie zur Verhinderung von Überholvorgängen

VORGANGSWEISE

Grundsätzlich handelt es sich um eine bauliche Maßnahme, es sollte eine entsprechende Straßenplanung zugrunde liegen. Für eventuelle begleitende Maßnahmen (zum Beispiel Verkehrszeichen „Vorgeschriebene Fahrtrichtung“) kann ein Ermittlungsverfahren erforderlich sein.

ZUSTÄNDIGKEIT

Es handelt sich um eine bauliche Maßnahme, die vom jeweiligen Straßenerhalter durchgeführt werden kann. Im Gemeindestraßennetz ist demnach die Gemeinde für die Umsetzung zuständig. Für bestimmte begleitende Maßnahmen (Verkehrszeichen „Vorgeschriebene Fahrtrichtung“) ist die Bezirksverwaltungsbehörde zuständig.

WIRKUNG

Durch den erforderlichen Verschwenk werden eine Geschwindigkeitsreduktion und eine Erhöhung der Aufmerksamkeit erzielt.

RADVERKEHR

Auf den Radverkehr hat die Maßnahme keine Auswirkungen.

ANMERKUNGEN

Zur Berücksichtigung des Platzbedarfs sind bei der Planung die Schleppkurven der maßgebenden Bemessungsfahrzeuge zu beachten.

Die Sichtbarkeit des Fahrbahnteilers ist auch bei Dunkelheit zu gewährleisten, für die Beleuchtung gilt die ÖNORM O 1051.

Die größte Wirkung ist bei einem kompletten Versatz beider Fahrbahnhälften gegeben.

Eine Anordnung von überfahrbaren Leuchtsäulen ist möglich, beispielsweise für das Verkehrszeichen „Vorgeschriebene Fahrtrichtung“.

Der Gebotspfeil „Vorgeschriebene Fahrtrichtung“ kann, muss aber nicht angeordnet werden.

Fahrbahnteiler bei der Ortseinfahrt sind nicht als Querungsmöglichkeit zu planen.

KOSTEN

Die Kosten für die Verkehrszeichen sind vom jeweiligen Straßenerhalter zu tragen. Die Aufteilung der Kosten für die Planung und die bauliche Umsetzung erfolgt gemäß Burgenländischem Straßengesetz.



3.8 Querschnittsaufteilung

Durch eine adäquate Straßengestaltung und die damit einhergehende Querschnittsausbildung können die Fahrgeschwindigkeiten und somit auch Aspekte der Verkehrsberuhigung wesentlich beeinflusst werden.

ANWENDUNG

Bei der Planung oder Umgestaltung von Straßen im Gemeindestraßennetz

VORGANGSWEISE

Es handelt sich um eine bauliche Maßnahme, es sollte eine entsprechende Straßenplanung zugrunde liegen.

ZUSTÄNDIGKEIT

Es handelt sich um eine bauliche Maßnahme, die vom jeweiligen Straßenerhalter durchgeführt werden kann. Im Gemeindestraßennetz ist demnach die Gemeinde für die Umsetzung zuständig.

WIRKUNG

Bei adäquater Querschnittsgestaltung ist eine verkehrsberuhigende Wirkung erzielbar.

RADVERKEHR

Auf den Radverkehr hat die Maßnahme keine Auswirkungen.

ANMERKUNGEN

Breite, geradlinige Straßenzüge verleiten zu höheren Fahrgeschwindigkeiten.

Die Querschnittsgestaltung sollte nach tatsächlichem Bedarf ausgeführt werden, das Verkehrsaufkommen ist zu berücksichtigen. Eigene Gehsteige sind bei geringen Verkehrsmengen nicht immer erforderlich.

Die Bestimmung der Breiten erfolgt unter Berücksichtigung des Straßentyps, der Funktion der Straße und der festgelegten beziehungsweise angestrebten Begegnungsgeschwindigkeit der maßgebenden Fahrzeuge.

Bei einer schmalen Kernfahrbahn (3,50 m bis 4,00 m) sollten Ausweichstellen für den Gegenverkehr vorgesehen werden.

Bei Geschwindigkeiten ≤ 30 km/h ist die Begegnung zweier Pkw bei einer Breite von 4,50 m möglich.

Eine Abgrenzung der Stellplätze für den ruhenden Verkehr ist erforderlich. Dies kann durch Gestaltung der Stellplätze oder durch Bodenmarkierungen erfolgen.

Seitliche Flächen können je nach örtlichen Bedingungen begrünt oder bepflanzt werden.

Um eine Geradlinigkeit zu unterbrechen, können Fahrgassenversätze angeordnet werden.

In verkehrsberuhigten Bereichen mit geringem Geschwindigkeitsniveau, beispielsweise in Tempo 30-Zonen, sollte Rechtsvorrang vorgesehen werden.

Der Mindestabstand zwischen Fahrbahnrand und Grundstücksgrenze sollte mehr als 0,50 m betragen.

KOSTEN

Die Kosten für die Verkehrszeichen sind vom jeweiligen Straßenerhalter zu tragen. Die Aufteilung der Kosten für die Planung und die bauliche Umsetzung erfolgt gemäß Burgenländischem Straßengesetz.



3.9 Torwirkung

Durch unterschiedliche Elemente kann eine Torwirkung erreicht werden. Dies signalisiert einen Übergang von Bereichen mit höheren Fahrgeschwindigkeiten in Bereiche, in denen ein geringeres Geschwindigkeitsniveau erreicht werden soll.

ANWENDUNG

Beim Übergang von Bereichen mit höheren Fahrgeschwindigkeiten zu Bereichen mit niedrigerem Geschwindigkeitsniveau – Ortsanfänge, Einfahrt in Zentrumsbereiche

VORGANGSWEISE

Es handelt sich um eine bauliche Maßnahme, es sollte eine entsprechende Straßenplanung zugrunde liegen.

ZUSTÄNDIGKEIT

Es handelt sich um eine bauliche Maßnahme, die vom jeweiligen Straßenerhalter durchgeführt werden kann. Im Gemeindestraßennetz ist demnach die Gemeinde für die Umsetzung zuständig.

WIRKUNG

Durch eine Torwirkung kann eine Senkung der Fahrgeschwindigkeiten erreicht werden, um das angestrebte Geschwindigkeitsniveau zu erreichen.

RADVERKEHR

Auf den Radverkehr hat die Maßnahme keine Auswirkungen.

ANMERKUNGEN

Um eine Torwirkung zu erzielen, können verschiedene Elemente eingesetzt werden:

- Mittelinsel (Fahrbahnteiler)
- Fahrbahneinengung
- Bepflanzung
- Transparente (unter Beachtung des Höhenabstands von der Fahrbahn – lichte Höhe)
- Bauliche Elemente

Eine Beleuchtung kann ebenfalls zur Unterstützung der Torwirkung eingesetzt werden.

KOSTEN

Die Kosten für die Verkehrszeichen sind vom jeweiligen Straßenerhalter zu tragen. Die Aufteilung der Kosten für die Planung und die bauliche Umsetzung erfolgt gemäß Burgenländischem Straßengesetz.



3.10 Gestaltungselemente, Möblierung

Für die Lebensqualität im Straßenraum spielt die Straßenraumgestaltung mit dem mannigfaltig möglichen Einsatz von Gestaltungselementen eine wichtige Rolle. Durch einen geeigneten Einsatz von Möblierungen und Elementen kann neben einer Erhöhung der Aufenthaltsqualität auch eine Senkung des Geschwindigkeitsniveaus erreicht werden.

ANWENDUNG

In Kernzonen, in verkehrsberuhigten Bereichen zur Unterstützung der angestrebten Funktion der Straße; zur Verdeutlichung von Zonenregelungen (Begegnungszone, Fußgängerzone)

VORGANGSWEISE

Es handelt sich um gestalterische Maßnahme, es sollte eine entsprechende Planung zugrunde liegen.

ZUSTÄNDIGKEIT

Es handelt sich um gestalterische Maßnahmen, die vom jeweiligen Straßenerhalter durchgeführt werden können. Im Gemeindestraßennetz ist demnach die Gemeinde für die Umsetzung zuständig.

WIRKUNG

Gestalterische Elemente unterstützen die Straßenfunktion und können das Geschwindigkeitsniveau reduzieren, beispielsweise durch die Reduktion der optischen Breite des Straßenraums.

RADVERKEHR

Auf den Radverkehr hat die Maßnahme keine Auswirkungen.

ANMERKUNGEN

Beim Einsatz von Gestaltungselementen sind die Bedürfnisse aller relevanten Personengruppen zu berücksichtigen.

Zum Einsatz können unterschiedliche Elemente kommen:

- Pflanzen als Gestaltungs- und Gliederungselemente
- Möblierungen wie Sitzgelegenheiten, Brunnen, Beleuchtung, Skulpturen, Blumentröge, Poller
- Belagswechsel zur Strukturierung des Straßenraums

Eine attraktive Straßenraumgestaltung erhöht die Bereitschaft für längere Fußwege und kann zu einer Änderung des Modal Split führen.

Bei der Gestaltung sind Bedürfnisse von Personen mit Sinnesbeeinträchtigung und eingeschränkter Mobilität zu berücksichtigen.

Es ist auf ausreichende Abstände der Gestaltungselemente von der Fahrbahn zu achten (Einhaltung des Lichtraumprofils).

Gestaltungselemente dürfen nicht zu Sichtbeeinträchtigungen führen.

KOSTEN

Die Aufteilung der Kosten für die Planung und bauliche Umsetzung erfolgt gemäß Burgenländischem Straßengesetz.



3.11 Verkehrslichtsignalanlage

Eine Verkehrslichtsignalanlage (Ampel) kommt dann in Betracht, wenn ein erhöhtes Verkehrsaufkommen besteht, bei kreuzenden Verkehrsströmen sowie wenn Fuß- und Radverkehr für eine Querung keine ausreichenden Zeitlücken vorfinden. Ampelanlagen werden zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, aber auch zur Verbesserung der Qualität des Verkehrsablaufes eingesetzt.

ANWENDUNG

Bei Querungsstellen an höher belasteten Straßen; in Kreuzungsbereichen

VORGANGSWEISE

Ein Ermittlungsverfahren ist erforderlich.

ZUSTÄNDIGKEIT

Die Gemeinde kann bei der Bezirksverwaltungsbehörde die Anbringung einer Ampel anregen. Die Bezirksverwaltungsbehörde kann dem Straßenerhalter die Anbringung einer Ampel auftragen.

WIRKUNG

Durch signalgeregelte Querungsmöglichkeiten wird die Verkehrssicherheit erhöht.

RADVERKEHR

Auf den Radverkehr kann die Maßnahme unterschiedliche Auswirkungen haben. Die Installation einer Ampel kann sichere Querungen bewirken, jedoch auch zu Fahrtunterbrechungen führen.

ANMERKUNGEN

Eine Anwendung ist sinnvoll bei höher belasteten Straßen sowie bei Straßen mit höherem vorherrschenden Geschwindigkeitsniveau.

Weitere Kriterien für den Einsatz einer Ampel können beispielsweise auch auftretende Unfälle, unzureichende Sichtweiten, die nicht verbessert werden können, besondere Gefährdung bestimmter Nutzergruppen, hohe Fahrgeschwindigkeiten oder große Querungsbreiten sein.

Eine getrennte Signalisierung von Fuß- und Radverkehr oder Vorlaufzeiten (frühere Freigabe) für diese Nutzergruppen sollen, wenn möglich, vorgesehen werden.

Bei der Ermittlung der Grünzeiten soll eine geringe Gehgeschwindigkeit angesetzt werden, um auch langsamen Querenden eine ausreichende Querungszeit zur Verfügung zu stellen.

Eine Druckknopfampel kann errichtet werden, wenn die Frequenzen des querenden Fuß- und Radverkehrs sehr unregelmäßig sind und eine nicht signalgeregelte Querungshilfe keine ausreichende Sicherheit bietet.

Bei Druckknopfampeln sind möglichst kurze Anmelde- beziehungsweise Wartezeiten für den Fuß- und Radverkehr vorzusehen. Längere Wartezeiten beeinträchtigen die Akzeptanz und können zu Rotlichtmissachtungen führen.

Die mögliche Zusatzeinrichtung von akustischen Hilfssignalen (Blindenakustik) ermöglicht auch blinden und stark sehbehinderten Menschen das sichere Überqueren der Straße.

KOSTEN

Die Kosten für das erforderliche Ermittlungsverfahren und die Kosten für Verkehrszeichen sind vom jeweiligen Straßenerhalter zu tragen. Die Aufteilung der Kosten für die Planung und die bauliche Umsetzung erfolgt gemäß Burgenländischem Straßengesetz.

4. BEGLEITENDE MASSNAHMEN



4.1 Mobile Tempoanzeige

Eine Mobile Tempoanzeige (MTA) ist ein elektrooptisches Informationssystem mit integrierter Radar-Messvorrichtung, die der fahrzeuglenkenden Person eine direkte Rückmeldung über die gefahrene Geschwindigkeit liefert. Dadurch kann eine Geschwindigkeitsreduktion erreicht werden.

ANWENDUNG

Unterstützend als bewusstseinsbildende Maßnahme

VORGANGSWEISE

Es handelt sich um eine bewusstseinsbildende Maßnahme.

ZUSTÄNDIGKEIT

Die Maßnahme kann von der Gemeinde in Abstimmung mit dem Straßenerhalter durchgeführt werden.

WIRKUNG

Die Geschwindigkeitsmessung wird in gewissem Sinne öffentlich durchgeführt und bietet den Aspekt einer sozialen Kontrolle.

Eine Wirksamkeit ist nur bei in Betrieb befindlichen Geräten gegeben, die Maßnahme hat keine nachhaltige Wirkung.

RADVERKEHR

Auf den Radverkehr hat die Maßnahme keine Auswirkungen.

ANMERKUNGEN

Eine höhere Wirksamkeit ist in erster Linie bei Straßen mit überdurchschnittlichem Geschwindigkeitsniveau gegeben.

Eine gute Sichtbarkeit der Tempo-Anzeige ist wesentlich.

Eine dauerhafte Nutzung ist nur bei entsprechender Stromversorgung möglich (Anschluss an das Stromnetz, Betrieb mit Solarpaneelen).

Da die Wirksamkeit der Maßnahme mit längerer Anbringungs-dauer abnimmt, wird ein regelmäßiger Standortwechsel empfohlen.

Bei der Anbringung der mobilen Tempoanzeige ist auf einen ausreichenden Abstand zur Fahrbahn (eine Position außerhalb des Lichtraumprofils) zu achten.

KOSTEN

Die Kosten für Aufstellung und Betrieb im Gemeindegebiet inklusive Landesstraßen trägt die Gemeinde.



4.2 Piktogramme, Sondermarkierungen

Um einzelne Maßnahmen zu unterstützen, können Piktogramme und Sondermarkierungen auf der Fahrbahn sowie den Nebenanlagen eingesetzt werden.

ANWENDUNG

Zur Unterstützung anderer Maßnahmen

VORGANGSWEISE

Piktogramme und Sondermarkierungen können vom Straßenerhalter selbständig aufgebracht werden.

ZUSTÄNDIGKEIT

Die Maßnahme kann im Gemeindestraßennetz von der Gemeinde selbständig durchgeführt werden. Auf Landesstraßen kann in Abstimmung mit dem Straßenerhalter eine derartige Maßnahme umgesetzt werden.

WIRKUNG

Da die Bodenmarkierungen direkt im Blickfeld der Lenkenden liegen, haben sie eine hohe Auffälligkeit und unterstützen somit wirksam die Regelungen, die sie signalisieren.

RADVERKEHR

Piktogramme können zur Leitung des Radverkehrs eingesetzt werden (beispielsweise Sharrows) und auf sensible Bereiche wie Radfahrerüberfahrten hinweisen.

ANMERKUNGEN

Piktogramme sollten unmittelbar vor den relevanten Stellen aufgebracht werden.

Sinnvoll ist der Einsatz vor allem in sensiblen Bereichen wie etwa im Umfeld von Schulen, um dort die Aufmerksamkeit zu erhöhen.

Ge- und Verbote können nicht allein durch Piktogramme kundgemacht werden. Für die rechtliche Wirksamkeit von Ge- und Verboten sind jedenfalls die entsprechenden Verkehrszeichen aufzustellen.

Um die Erkennbarkeit zu verbessern, sind Piktogramme perspektivisch aufzubringen.

Die Bodenmarkierungsmaterialien sollten einen richtlinien-gemäßen Standard aufweisen. Gute Griffigkeit ist zu gewährleisten. Auch auf eine entsprechende Tages- und Nachtsichtbarkeit der Markierungen ist zu achten.

Die Piktogramme sind regelmäßig auf ihre Eigenschaften zu überprüfen und gegebenenfalls zu erneuern. Die Zeitintervalle zwischen den Markierungsarbeiten hängen vor allem von der Verkehrsmenge an der jeweiligen Fahrbahnstelle ab.

KOSTEN

Die Kosten für Sondermarkierungen auf Antrag der Gemeinde sind im Gemeindegebiet inklusive Landesstraßen durch die Gemeinde zu tragen. Zu berücksichtigen ist, dass die Piktogramme regelmäßig erneuert werden müssen.

Checkliste Begegnungszone

Motive für die Errichtung einer Begegnungszone

	GEEIGNET	UNGEEIGNET
Die Aufenthaltsqualität soll erhöht werden.	ja <input type="checkbox"/>	nein <input type="checkbox"/>
Der öffentliche Raum und die Wirtschaft sollen belebt werden.	ja <input type="checkbox"/>	nein <input type="checkbox"/>
Fuß- und Radverkehr sollen gefördert werden.	ja <input type="checkbox"/>	nein <input type="checkbox"/>
Fahrgeschwindigkeiten sollen verringert werden.	ja <input type="checkbox"/>	nein <input type="checkbox"/>
Parkplätze sollen geschaffen werden.	nein <input type="checkbox"/>	ja <input type="checkbox"/>
Durchgangsverkehr soll auf das umliegende Straßennetz verlagert werden.	nein <input type="checkbox"/>	ja <input type="checkbox"/>

Räumliche Lage und Nutzung

Es sind vielfältige Erdgeschoßnutzungen (Geschäfte, Gastronomie, öffentliche Einrichtungen) vorhanden.	ja <input type="checkbox"/>	nein <input type="checkbox"/>
Der Straßenraum hat das Potenzial, die Aufenthaltsqualität zu verbessern.	ja <input type="checkbox"/>	nein <input type="checkbox"/>
Der Parkdruck ist gering.	ja <input type="checkbox"/>	nein <input type="checkbox"/>
Der betreffende Straßenraum ist 100 - 500 m lang.	ja <input type="checkbox"/>	nein <input type="checkbox"/>

Verkehr

Der Querungsbedarf des Fuß- und Radverkehrs ist flächenhaft und nicht nur punktuell gegeben: Es gibt mehr als 25 Querungen von Fuß- und Radverkehr pro Stunde und 100 m Länge.	ja <input type="checkbox"/>	nein <input type="checkbox"/>	
Das Kraftfahrzeug-Verkehrsaufkommen liegt unter 1.000 Kraftfahrzeugen pro Stunde oder unter 10.000 Kraftfahrzeugen pro Tag.	ja <input type="checkbox"/>	nein <input type="checkbox"/>	
Der Schwerverkehrsanteil liegt bei < 50 Lastkraftwagen pro Stunde.	ja <input type="checkbox"/>	nein <input type="checkbox"/>	
Anwesenheitsquote: Fuß- und Radverkehr betragen > 20 % des Kraftfahrzeug-Verkehrsaufkommens.	ja <input type="checkbox"/>	nein <input type="checkbox"/>	
Es gibt geringen Parkdruck und abseits der Straße ausreichend Parkmöglichkeiten.	ja <input type="checkbox"/>	nein <input type="checkbox"/>	
Bei schmalen Querschnitten:	Das Kraftfahrzeug-Verkehrsaufkommen liegt unter 300 Kraftfahrzeugen pro Stunde.	ja <input type="checkbox"/>	nein <input type="checkbox"/>
	Fußverkehr: Mindestens 25 Personen in der Spitzenstunde und mindestens 150 Personen pro Tag sind zu Fuß unterwegs.	ja <input type="checkbox"/>	nein <input type="checkbox"/>

Umsetzung

Die Finanzierung einer Umgestaltung ist möglich.	ja <input type="checkbox"/>	nein <input type="checkbox"/>
Bei der Gestaltung werden ausreichende Sichtverhältnisse gewährleistet.	ja <input type="checkbox"/>	nein <input type="checkbox"/>
Die Unterstützung und Bereitschaft der Anwohnerschaft und Gewerbetreibenden sind vorhanden.	ja <input type="checkbox"/>	nein <input type="checkbox"/>

Checkliste Schulstraße

Grundsätzliche Kriterien für die Einrichtung einer Schulstraße

	GEEIGNET	UNGEEIGNET
Im unmittelbaren Umfeld ist ein Schulstandort vorhanden.	ja <input type="checkbox"/>	nein <input type="checkbox"/>
Die Schulstraße wird nicht am höherrangigen Straßennetz vorgesehen.	ja <input type="checkbox"/>	nein <input type="checkbox"/>
Die Straße hat keine wichtige Netz- oder Erschließungsfunktion.	ja <input type="checkbox"/>	nein <input type="checkbox"/>
Die umliegenden Straßen können in der Geltungsdauer der Schulstraße erreicht werden.	ja <input type="checkbox"/>	nein <input type="checkbox"/>
Die zu erwartenden Verkehrsverlagerungen sind vertretbar.	ja <input type="checkbox"/>	nein <input type="checkbox"/>
Für Kinder und Jugendliche wird eine Verbesserung der Verkehrssicherheit und der Aufenthaltsqualität erreicht.	ja <input type="checkbox"/>	nein <input type="checkbox"/>

Erforderliche Detailprüfungen bei Einrichtung einer Schulstraße:

- Bei Vorhandensein von Ladezonen oder Gewerbebetrieben im Bereich der Schulstraße
- Bei Vorhandensein von Stellplätzen für mobilitätseingeschränkte Personen im Bereich der Schulstraße
- Wenn unübersichtliche Straßenstellen vorhanden sind
- Wenn in der Straße eine Route des öffentlichen Personennahverkehrs verläuft
- Haltemöglichkeiten für Zu- und Abholverkehr im Schulumfeld im Bestand beziehungsweise nach Umsetzung der Schulstraße (Auswirkungen auf das Holen und Bringen bei Einführung der Schulstraße)
- Routen von Einsatzfahrzeugen

Checkliste Wohnstraße

Grundsätzliche Kriterien für die Einrichtung einer Wohnstraße

	GEEIGNET	UNGEEIGNET
Der vorgesehene Bereich (Straße, Straßenzüge) weist nur eine Erschließungsfunktion auf – es besteht kein notwendiger Durchzugsverkehr.	ja <input type="checkbox"/>	nein <input type="checkbox"/>
Die Verkehrsbelastung ist gering – es fahren höchstens 100 Kraftfahrzeuge in der Spitzenstunde, der durchschnittliche Tagesverkehr umfasst höchstens 500 Kraftfahrzeuge pro Ein- beziehungsweise Ausfahrt.	ja <input type="checkbox"/>	nein <input type="checkbox"/>
Es fährt kein nennenswerter Schwerverkehr durch den vorgesehenen Bereich.	ja <input type="checkbox"/>	nein <input type="checkbox"/>
Es fährt kein öffentlicher Personennahverkehr im vorgesehenen Bereich.	ja <input type="checkbox"/>	nein <input type="checkbox"/>
Die für den motorisierten Verkehr zurückzulegende Strecke bis zur nächsten Ausfahrt aus der Wohnstraße ist bei durchgehenden Straßen kürzer als etwa 250 m, bei Sackgassen und Einbahnstraßen maximal 350 m. Maßgebend ist dabei die Fahrlänge zwischen jeweils zwei Ein- oder Ausfahrtsmöglichkeiten, nicht die Gesamtlänge der Straße.	ja <input type="checkbox"/>	nein <input type="checkbox"/>
Die Längsneigungen liegen unter 6 %.	ja <input type="checkbox"/>	nein <input type="checkbox"/>
Der Großteil des Verkehrs (Größenordnung mindestens rund 65 %) ist Anrainer- oder Besuchsverkehr.	ja <input type="checkbox"/>	nein <input type="checkbox"/>
Das Gebiet weist ausschließlich eine Wohnfunktion auf.	ja <input type="checkbox"/>	nein <input type="checkbox"/>
Die betreffende Siedlung ist dicht und kleinteilig bebaut ohne Freiflächen.	ja <input type="checkbox"/>	nein <input type="checkbox"/>
Der nicht motorisierte Verkehr dominiert gegenüber dem durchschnittlichen Kraftfahrzeugverkehr.	ja <input type="checkbox"/>	nein <input type="checkbox"/>
Es besteht bereits wenig Parkdruck beziehungsweise ist es möglich, Stellplätze im betreffenden Straßenzug zu reduzieren.	ja <input type="checkbox"/>	nein <input type="checkbox"/>
Mehr als 50 % der Anrainer stimmen der Einrichtung einer Wohnstraße zu.	ja <input type="checkbox"/>	nein <input type="checkbox"/>

Erforderliche Detailprüfungen bei Einrichtung einer Wohnstraße:

- **Gestaltungselemente**, die den Fahrzeugverkehr auf die besondere Funktion der Straße hinweisen, um vor allem den Fußverkehr entsprechend zu ermöglichen und einen sicheren Verkehrsablauf für alle Beteiligten zu gewährleisten:
 - Bereits vorhandene Elemente: _____
 - _____
 - Wenn keine Elemente vorhanden, geplante Maßnahmen: _____
 - _____
- **Charakteristik der Straße**: Sind Umstände gegeben, die aus Gründen der Verkehrssicherheit – unter besonderer Berücksichtigung des Fußverkehrs – eine Herabsetzung der Fahrgeschwindigkeit auf Schrittgeschwindigkeit begründbar machen?
 - Wenn ja, welche: _____
- **Vorrangregelungen**: Sind innerhalb des vorgesehenen Bereichs Kreuzungen vorhanden, so gilt auf diesen der Rechtsvorrang. Ist diese Regelung nicht der Fall, so ist vor Verordnung der Wohnstraße eine Überprüfung der Vorrangverhältnisse durch die zuständige Verkehrsbehörde erforderlich.
- Eine **weitere Detailprüfung** ist erforderlich, wenn einer der in der Liste genannten Punkte mit „nein“ beantwortet wurde.

IMPRESSUM

Medieninhaber und Herausgeber:

Amt der Burgenländischen Landesregierung
Europaplatz 1, 7000 Eisenstadt

Inhalt und Redaktion:

KFV (Kuratorium für Verkehrssicherheit), Wien
Verantwortlich: KFV (Mag. Christoph Feymann, DIⁱⁿ Sabine Kaulich)
Autor:innen: KFV (DI Bernd Strnad, DIⁱⁿ Stephanie Radon); Land Burgenland
Hersteller: Wograndl Druck GmbH, Mattersburg
Fotos: KFV, Mobilitätszentrale Burgenland, Christian Uchann
Gestaltung: Caroline Muhr
1. Auflage, Redaktionsschluss 1. Oktober 2024

Copyright & Haftung

Es wird darauf verwiesen, dass alle Angaben in dieser Publikation trotz sorgfältiger Bearbeitung ohne Gewähr erfolgen und eine Haftung des Amtes der Burgenländischen Landesregierung sowie des KFV ausgeschlossen ist. Ein auszugsweiser Abdruck ist nur mit Quellenangabe gestattet.

Copyright © KFV (2024). Alle Rechte vorbehalten.