

01|17

Impulse für eine nachhaltige Mobilität

# mobile



Neu-  
auflage

## Geschwindigkeitsbeschränkungen in Ortsgebieten

Hohe Verkehrssicherheit / Mehr Lebensqualität /  
Rechtliche Voraussetzungen / Befund / Gutachten /  
Beurteilungskriterien



**tirol**  
Unser Land



**Impressum**

Medieninhaber und Herausgeber: Amt der Tiroler Landesregierung, Abteilung Straße und Verkehr, Sachgebiet Verkehrsplanung, Herrngasse 1-3, 6020 Innsbruck;  
Für den Inhalt verantwortlich: DI Mag. Ekkehard Allinger-Csollich, Sachgebiet Verkehrsplanung; Konzept und Redaktion: DI Mag. Ekkehard Allinger-Csollich,  
DI Lukas Schlosser sowie Context, Medien- und Öffentlichkeitsarbeit, Hall in Tirol; Grafische Gestaltung: Christian Waha + Elke Puchleitner, Innsbruck; Bearbei-  
tung: Peter Nefischer, Seitenstetten; Titelfoto: Gemeinde Virgen; Druckerei: Aschenbrenner, Kufstein; Februar 2017



Gedruckt nach der Richtlinie „Druckerzeugnisse“  
des Österreichischen Umweltzeichens.  
UW-Nr. 873

- 4 Vorwort**
- 5 – 8 Geschwindigkeitsbeschränkungen in Ortsgebieten**
  - Verkehrssicherheit: Leben retten!
  - Das Tiroler Verkehrssicherheitsprogramm
  - Öffentlichkeitsarbeit
  - Gestaltungsmaßnahmen
  - Für eine neue Verkehrskultur
- 9 – 11 Rechtliche Voraussetzungen**
  - Geschwindigkeitsbeschränkungen für das gesamte Ortsgebiet
  - Geschwindigkeitsbeschränkungen auf bestimmten Straßen oder Straßenstrecken  
oder für Straßen innerhalb eines bestimmten Gebietes (Zonen)
  - Kundmachung der Verordnungen
  - Verfahren
- 12 – 21 Das Gutachten: Befund und Beurteilungskriterien**
  - Straßenauswahl: Straßenstrecke oder gesamtes Ortsgebiet
  - Der Befund: Frequenzdaten, Verkehrsorganisation und Straßenraum
  - Die Beurteilungskriterien
  - Der gutachterliche Abwägungsprozess
- 23 Erhebungsblatt**
- 24 Checkliste Beurteilungskriterien**
- 27 Mustertexte** Ermittlungsverfahren und Verordnung
- 29 Literaturverzeichnis**
  - Fußnoten
  - Verzeichnis Leitfäden, Merkblätter und Richtlinien für das Beurteilungsverfahren



Zehn Jahre ist es her, seit das erste »mobile« des Landes, ein Gemeindefadentext zu Fragen der Verkehrsplanung, erstmals erschienen ist. Die Erstauflage wurde zu einer Zeit herausgegeben, in der vielerorts Tempobeschränkungen in Ortsgebieten noch heftige Kontroversen auslösten.

Damals wie heute ist es vor allem die Verkehrssicherheit, die viele Gemeinden dazu veranlasst, auf Ausnahmen von der zugelassenen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h in Ortsgebieten zu setzen.

Nach einem Jahrzehnt ist es naheliegend zu fragen: Welche Ergebnisse haben die bisherigen Bemühungen von Land und Gemeinden gebracht? Ein Blick auf die Unfallzahlen lässt hoffen. Seit Beginn der 1990-er Jahre konnte die Anzahl der Verkehrstoten halbiert werden. In den letzten Jahren stagniert allerdings die Entwicklung und die Zahl der tödlich Verunglückten sinkt nur mehr sehr langsam. Traurigen Höhepunkt mit 54 Verkehrstoten bildete zuletzt das Jahr 2015.<sup>1</sup>

Das „Tiroler Verkehrssicherheitsprogramm Tirol 2013 - 2022“ baut auf Bewusstseinsbildung sowie entsprechende Infrastrukturmaßnahmen, um die Verkehrssicherheit im Land kontinuierlich anzuheben. Auch die Erfahrungen mit Geschwindigkeitsbeschränkungen zeigen, dass Tempolimits meist nur dann zur Verkehrssicherheit beitragen, wenn sie von einer überzeugenden Öffentlichkeitsarbeit sowie von Gestaltungsmaßnahmen begleitet werden.

Das mobile 01/17 ist ein weiterer Beitrag auf dem Weg zu mehr Verkehrssicherheit sowie zu einer nachhaltigen und klimafreundlichen Verkehrspolitik in unserem Land.

Ihre

LH-Stv.in Ingrid Felipe  
Landeshauptmann-Stellvertreterin,  
Landesrätin für Umwelt, Natur- und Klimaschutz,  
Mobilität und Nachhaltigkeit



# Geschwindigkeitsbeschränkungen in Ortsgebieten

Mit der Straßenverkehrsordnung 1960 hat der Gesetzgeber für Ortsgebiete die zulässige Höchstgeschwindigkeit mit 50 km/h festgelegt. Abgesehen davon sind Kfz-LenkerInnen verpflichtet, die Fahrgeschwindigkeit den jeweiligen Umständen, insbesondere den Straßen-, Verkehrs- und Sichtverhältnissen, anzupassen. Wie die Erfahrungen zeigen, ist es in begründeten Fällen dennoch sinnvoll und wichtig, zusätzliche Beschränkungen in Ortsgebieten zu erlassen. Dabei geht es nicht immer darum, auf der gesamten Ortsdurchfahrt eine geringere Geschwindigkeit einzuführen. Oft genügt es, bestimmte Streckenabschnitte zu entschleunigen.

Im »mobile 01/17 – Geschwindigkeitsbeschränkungen in Ortsgebieten« werden einleitend mögliche Gründe, die für ein Tempolimit sprechen, im Überblick dargestellt. Das zweite Kapitel ist den zu beachtenden rechtlichen Regeln in der Straßenverkehrsordnung 1960 gewidmet und bietet eine Kurzfassung aller relevanten Paragraphen, um im gesamten Ortsgebiet, auf einzelnen Straßenabschnitten oder zonenweise eine Geschwindigkeitsbeschränkung zu verordnen. Auch die Kundmachung von Tempolimits ist im zweiten Kapitel zu finden.

Ausnahmen von der höchstzulässigen Geschwindigkeit von 50 km/h in Ortschaften sind nur in begründeten Fällen möglich. Voraussetzung für die Verordnung ist die Erfüllung bestimmter Kriterien. In den meisten Fällen ist, um Rechtssicherheit zu erlangen, ein Sachverständigengutachten erforderlich.

Einen ersten Überblick zu den entscheidungsrelevanten Beurteilungskriterien geben die Checkliste und das Erhebungsblatt auf den Seiten 23 bis 25. Auch Mustervorlagen für das Ermittlungsverfahren sowie für eine Verordnung werden im Anhang zur Verfügung gestellt.

Die vorliegende Publikation erscheint im Rahmen des Verkehrssicherheitsschwerpunkts des Landes Tirol.



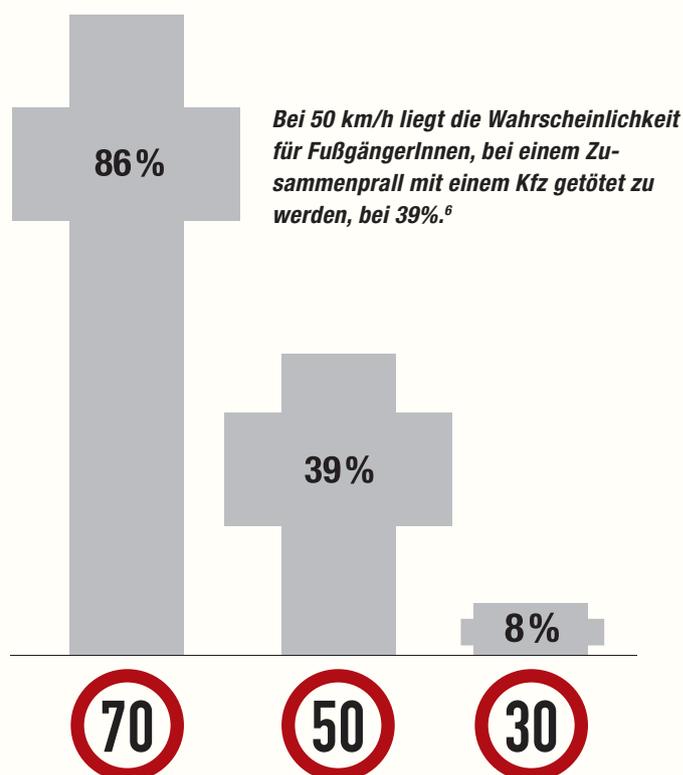
Zone

**Viele Gründe sprechen für die Einführung von Tempo 30/40 km/h auf bestimmten Straßen, Straßenstrecken, in Zonen oder im gesamten Ortsgebiet. In erster Linie geht es dabei um die Schaffung verkehrssicherer Ortszentren für Kinder, Jugendliche und ältere Menschen. Aber auch Fragen der Lebens- und Wohnqualität sowie der Verkehrskultur spielen eine Rolle. Nicht zuletzt entlasten Geschwindigkeitsbeschränkungen die Umwelt.**

**Verkehrssicherheit: Leben retten!** Im Jahr 2015 sind in Tirol 54 Menschen bei Verkehrsunfällen ums Leben gekommen. Als Hauptunfallursache weisen die österreichweiten Erhebungen überhöhte Geschwindigkeit aus. Die überwiegende Zahl der Unfälle mit Verletzten findet dabei in Ortsgebieten statt.<sup>2</sup> Die erlaubte Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h wird von mehr als 60 % der Kfz-LenkerInnen überschritten.<sup>3</sup>

**Das Tiroler Verkehrssicherheitsprogramm.** Seit den 1990-er Jahren konnte die Zahl der Todesfälle im Straßenverkehr halbiert werden. Ab 2010 stagnierte allerdings diese Entwicklung. Vor allem die Zahl der Todesfälle mit ungeschützten VerkehrsteilnehmerInnen des Fuß- und Radverkehrs sowie die wachsende Zahl verunglückter Moped- und MotorradfahrerInnen geben Anlass zur Sorge. So war 2011 fast die Hälfte aller Verkehrstoten bei Alleinunfällen (mit nur einem beteiligten Fahrzeug) zu beklagen.<sup>4</sup>

**Schwächste VerkehrsteilnehmerInnen schützen.** Das Unfall- und Verletzungsrisiko ist für ältere Menschen und Kinder – gerade sie sind zu einem überproportional hohen Anteil als FußgängerInnen und RadfahrerInnen unterwegs – besonders hoch. Um dagegen anzukämpfen, sieht das Tiroler Verkehrssicherheitsprogramm neben verstärkten Kontrollen auch konkrete Handlungsmöglichkeiten in baulichen Maßnahmen zur Unterstützung von Geschwindigkeitsbeschränkungen sowie auch in verstärkter Bewusstseinsbildung.<sup>5</sup>





*Off genügt es, Geschwindigkeitsbeschränkungen nur auf den intensiv genutzten Straßenabschnitten der Ortsdurchfahrt zu erlassen.*

**Wirksamkeit erhöhen.** Die Erfahrungen zeigen, dass das Aufstellen eines Verkehrszeichens meist nicht ausreicht, um eine Reduktion der Fahrgeschwindigkeit zu erzielen. Geschwindigkeitsbeschränkungen werden von Kfz-LenkerInnen dann eingehalten, wenn das Tempolimit durch Gestaltungsmaßnahmen verdeutlicht und zugleich die Sinnhaftigkeit der Maßnahme verstanden und akzeptiert wird.<sup>7</sup>

**Öffentlichkeitsarbeit.** Um Akzeptanz zu finden, müssen Argumente nachvollziehbar und überzeugend sein. Eine begleitende Information spielt deswegen für die Befolgung von Tempolimits eine entscheidende Rolle. Bestenfalls startet die Öffentlichkeitsarbeit bereits vor Beginn der Maßnahme. Allen voran geht es dabei um Fragen der Verkehrssicherheit, besonders um den Schutz von Kindern und älteren VerkehrsteilnehmerInnen speziell im Umfeld von Schulen und Haltestellen des öffentlichen Verkehrs.

**Ortskerne beleben.** Tempolimits können außerdem zur Aufwertung von Ortszentren als Wirtschafts-, Aufenthalts- und Kommunikationsraum beitragen.<sup>8</sup> Das vor allem dann, wenn die Reduktion der Fahrgeschwindigkeit Teil eines Bündels von Maßnahmen zur Förderung des Aufenthalts im öffentlichen Raum ist.

**Lärm und Schadstoffe reduzieren.** Deutlich wahrnehmbare Lärminderungen sind in Wohngebieten mit einer hohen Belastungssituation bei einer Verminderung der zulässigen Geschwindigkeit von 50 auf 30 km/h möglich.<sup>9</sup> Eine gleichmäßige Fahrweise senkt außerdem die Schadstoffbelastung durch Reifen-, Bremsen- und Straßenabrieb deutlich.<sup>10</sup>

**Gestaltungsmaßnahmen.** Argumente allein reichen nicht immer aus, um die Einhaltung einer Geschwindigkeitsbeschränkung zu erzielen. Je nach Örtlichkeit ist meist auch ein Mindestmaß an Gestaltungsmaß-

nahmen notwendig. Durch Verengungen oder Grünflächen am Beginn und Ende eines Streckenabschnitts oder einer Zone können der Wechsel des Verkehrsregimes angezeigt und die Aufmerksamkeit der LenkerInnen gewonnen werden. Bauliche Maßnahmen bergen außerdem das Potential, Angebote zum Aufenthalt zu schaffen.<sup>11</sup>

**Für eine neue Verkehrskultur.** Sowohl die hohe Toleranz gegenüber Überschreitungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit als auch die Praxis, ein Tempolimit mit der Absicht einzuführen, eine höhere Geschwindigkeit als verordnet sicherzustellen (Tempo 40 um 50 km/h zu erzielen), sollten der Vergangenheit angehören und einer neuen Verkehrskultur im Land Platz machen. Einer Verkehrskultur, die dem Schutz und Aufenthalt der schwächeren VerkehrsteilnehmerInnen im öffentlichen Raum Priorität einräumt.<sup>12</sup>

---

#### **Funktionen einer Straße**

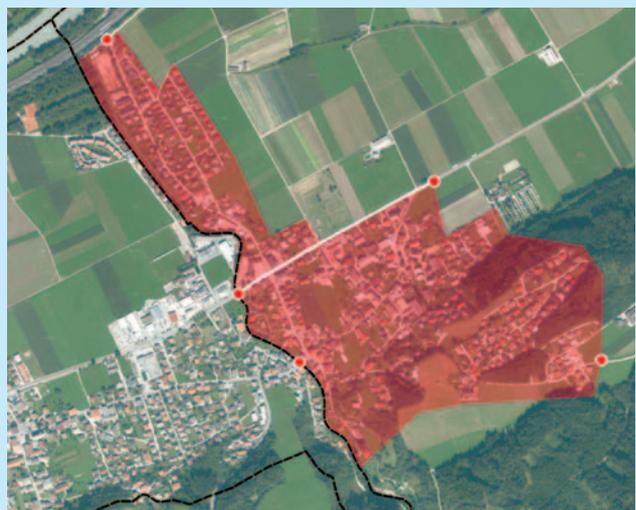
*Bei der Gestaltung eines Straßennetzes sind nicht nur unterschiedliche Nutzungsinteressen, sondern auch unterschiedliche Funktionen zu berücksichtigen, die Zielkonflikte auslösen können. In besonderem Maße sind davon Ortsdurchfahrten betroffen. So geht es bei der baulichen Nutzung beiderseits der Straße um die Straße als Aufenthalts- und Kommunikationsraum (Aufenthaltsfunktion), aber auch um die Zufahrt zu anliegenden Grundstücken und Gebäuden (Erschließungsfunktion). Ortsdurchfahrten haben außerdem eine übergeordnete verkehrliche Funktion: Sie verbinden Orte miteinander und stellen den Anschluss zum übergeordneten Straßennetz her (Verbindungsfunktion).<sup>12a</sup>*



## Rechtliche Voraussetzungen

Folgende Bestimmungen in der Straßenverkehrsordnung StVO 1960 sind für Geschwindigkeitsbeschränkungen in Ortsgebieten relevant.

**Eine Geschwindigkeitsbeschränkung für das gesamte Ortsgebiet** wird auf Grundlage des **§ 20 Abs. 2a StVO 1960** verordnet. Wobei die Voraussetzungen für eine Herabsetzung der erlaubten Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h dann vorliegen, wenn dies „auf Grund der örtlichen oder verkehrsmäßigen Gegebenheiten nach dem Stand der Wissenschaft zur Erhöhung der Verkehrssicherheit oder zur Fernhaltung von Gefahren oder Belästigungen, insbesondere durch Lärm, Geruch oder Schadstoffe und zum Schutz der Bevölkerung oder der Umwelt oder aus anderen wichtigen Gründen geeignet erscheint“. Einzelne Straßen oder Straßenabschnitte – wie beispielsweise eine Ortsdurchfahrt – können vom Geltungsbereich ausgenommen werden, wenn „dadurch der beabsichtigte Zweck der Verordnung nicht gefährdet wird“.



*Beispiel Gemeinde Weer: Auf dem Plan sind jene Stellen markiert, an denen an der Ortstafel das Vorschriftszeichen „Ausgenommen B 171“, angebracht ist (siehe auch nächste Seite).*

**§ 43 Abs. 1 lit. b Z 1** bildet die rechtliche Basis für Geschwindigkeitsbeschränkungen auf „**bestimmten Straßen oder Straßenstrecken oder für Straßen innerhalb eines bestimmten Gebietes**“ (**Zonen**). Demnach können Geschwindigkeitsbeschränkungen erlassen werden, „wenn und insoweit es die Sicherheit, Leichtigkeit oder Flüssigkeit des sich bewegenden oder die Ordnung des ruhenden Verkehrs, (...) 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, erfordert, (...)“.

Jeweils unterschiedlich geregelt ist die **Kundmachung** der Verordnungen: „Verordnungen, die sich durch ein Vorschriftszeichen ausdrücken lassen und für ein **ganzes Ortsgebiet oder für Straßen mit bestimmten Merkmalen innerhalb eines Ortsgebiets** gelten“, sind nach § 44 Abs. 4 mit einem Vorschriftszeichen und, falls erforderlich, mit einer Zusatztafel, unmittelbar bei der Ortstafel kundzumachen. Geschwindigkeitsbeschränkungen, die ein ganzes Ortsgebiet betreffen, sind außerdem zusätzlich an der Amtstafel sowie in der Gemeindeformation zu verlautbaren.

Geschwindigkeitsbeschränkungen für **bestimmte Straßenstrecken** sind nach § 51 direkt vor der Stelle, ab der sie gelten, durch das entsprechende Verkehrszeichen anzuzeigen. Das Ende der Geschwindigkeitsbeschränkung wird mit durchgestrichener Fahrzeugschwindigkeit symbolisiert. Ab 1.000 m ist gemäß § 54 Abs. 5 lit. b StVO 1960 eine Zusatztafel, auf der die Streckenlänge angegeben ist, zu befestigen. Die Vorschriftstafeln sind auch an den am Straßenabschnitt liegenden Kreuzungen zu wiederholen.

Einfacher gestaltet sich die **Kundmachung von Zonenbeschränkungen**. Hier ist die Anbringung der Vorschriftszeichen „Zonenbeschränkung“ sowie „Ende der Zonenbeschränkung“ an allen Ein- und Ausfahrten ausreichend.

**Zuständige Behörde** für die Erlassung einer Geschwindigkeitsbeschränkung ist die Gemeinde. Ausgenommen davon sind Straßen mit höherer Bedeutung wie Landes- und Bundesstraßen. Diese bedürfen einer Verordnung seitens der Bezirkshauptmannschaft.



Ausgenommen B 171

*Der Vorteil einer Geschwindigkeitsbeschränkung für das gesamte Ortsgebiet liegt in der klaren Orientierung, die den BürgerInnen gegeben wird.*



*Die Vorschriftszeichen „Geschwindigkeitsbeschränkung (Erlaubte Höchstgeschwindigkeit)“ sowie „Ende der Geschwindigkeitsbeschränkung“ nach § 52 Abs. 10a und 10b sind unmittelbar an der Stelle, ab der sie gelten, zu errichten.*



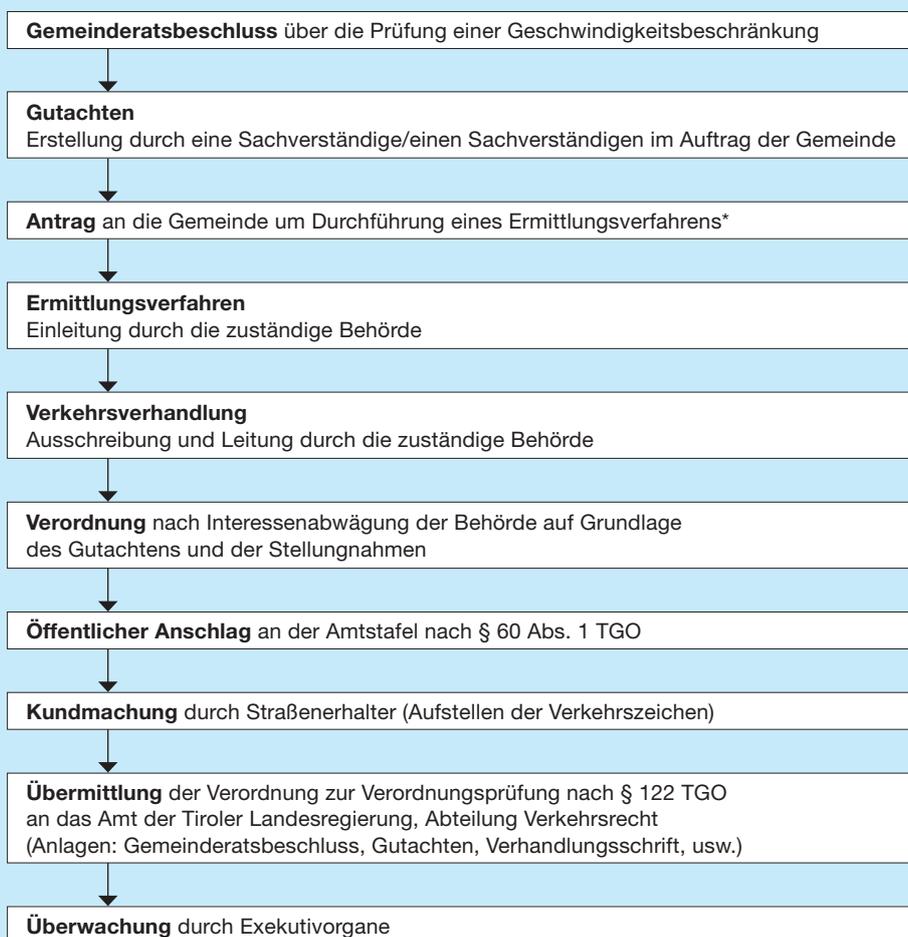
*Die Vorschriftszeichen „Zonenbeschränkung“ sowie „Ende der Zonenbeschränkung“ nach § 52 Abs. 11a und 11b sind an allen Ein- und Ausfahrten einer Zone anzubringen.*

## Bei jedem Einzelfall ist zu prüfen, welche Bestimmungen anzuwenden sind!

**Verwaltungsverfahren.** Das Verwaltungsverfahren wird auf Grundlage eines Gemeinderatsbeschlusses eingeleitet und bei der zuständigen Behörde beantragt. Diese leitet anschließend das Ermittlungsverfahren ein. Im Rahmen des Verfahrens wird von der Behörde geprüft, ob die geplante Verordnung die Voraussetzungen der §§ 20 oder 43 StVO erfüllt. Gemäß § 94f StVO sind neben der/dem Amtssachverständigen die betroffene Gemeinde sowie in Innsbruck die Landespolizeidirektion zu laden. Werden durch die Verordnung Interessen von Berufsgruppen berührt, sind auch die gesetzlichen Interessenvertretungen (Arbeiterkammer, Wirtschaftskammer, ...) einzubinden.

Im Zuge des Ermittlungsverfahrens werden die Stellungnahmen aller Beteiligten gesammelt. Meist wird bei der Verkehrsverhandlung ein Lokalaugenschein durchgeführt. Die Behörde trifft auf Grundlage des Gutachtens und aller Stellungnahmen in Abwägung der vorgebrachten Interessen eine Entscheidung. Eine Verordnung tritt mit der Kundmachung des Verordnungstextes sowie durch Aufstellung der Verkehrszeichen in Kraft.

### Verfahrensablauf



\* Die Bezirkshauptmannschaft ist gemäß § 94b StVO nur dann zuständige Behörde, wenn im Gutachten schlüssig und nachvollziehbar dargestellt wird, dass die Geschwindigkeitsbeschränkung auch auf der Landesstraße L/B erforderlich ist.

*§ 94f. Mitwirkung: (1) Vor Erlassung einer Verordnung ist, außer bei Gefahr im Verzuge und bei Verordnungen gemäß § 43 Abs. 1a, die Autobahnen betreffen, anzuhören:*

- a) von der Landesregierung und von der Bezirksverwaltungsbehörde:*
  - 1. die betroffene Gemeinde,*
  - 2. wenn sich der Geltungsbereich einer Verordnung auch das Gebiet einer Gemeinde, für das die Landespolizeidirektion zugleich Sicherheitsbehörde erster Instanz ist, erstrecken soll, diese Behörde,*
  - 3. wenn Interessen von Mitgliedern einer Berufsgruppe berührt werden, die gesetzliche Interessenvertretung dieser Berufsgruppe;*
- b) von der Gemeinde (§ 94c und d):*
  - 1. wenn sich der Geltungsbereich einer Verordnung auch auf das Gebiet einer Gemeinde, für das die Landespolizeidirektion zugleich Sicherheitsbehörde erster Instanz ist, erstrecken soll, diese Behörde,*
  - 2. wenn Interessen von Mitgliedern einer Berufsgruppe berührt werden, die gesetzliche Interessenvertretung dieser Berufsgruppe.*

# Das Gutachten: Befund und Beurteilungskriterien

## Gutachten

### Befund

Darstellung der Ist-Situation durch Beschreibung, Messungen, Berechnungen etc. hinsichtlich

- Verkehrsaufkommen
- Verkehrsorganisation
- Straßenquerschnittsdaten

### Gutachten (im engeren Sinn)

Beurteilung der Ist-Situation durch »nachvollziehbare« Schlussfolgerungen aus dem Befund hinsichtlich

- VerkehrsteilnehmerInnen (Fußverkehr, Radverkehr, Kfz, ÖV)
- Verkehrsorganisation
- Randnutzung



## **Das Gutachten basiert immer auf einem nachvollziehbaren Abwägungsprozess einer/eines Sachverständigen. Ein standardisiertes Bewertungsverfahren, in dem alle Einzelergebnisse zusammengeführt werden, existiert nicht.**

Die Verordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung ist nur in begründeten Fällen möglich. In der Regel ist dazu ein Gutachten erforderlich. Im Folgenden wird die systematische Vorgangsweise für eine Entscheidungsfindung beschrieben. Dabei besteht kein Unterschied, ob eine Beschränkung für ein gesamtes Ortsgebiet, für eine Ortsdurchfahrt, für eine Zone oder für einen bestimmten Streckenabschnitt der Ortsdurchfahrt erlassen werden soll.<sup>13</sup>

**Bestandteile eines Gutachtens.** Ein verkehrstechnisches Gutachten besteht aus dem Befund und dem Gutachten im engeren Sinn. Ein Gutachten kann nur von einer/einem Sachverständigen (IngenieurkonsulentIn oder Amtssachverständige/Amtssachverständiger) erstellt werden. Die/der Sachverständige hat den Befund auf Grundlage von »Tatsachenfeststellungen« und nicht allein auf Annahmen und Erfahrungswerte zu stützen. Gemeint ist damit eine konkrete Beschreibung der Ist-Situation, beispielsweise anhand von Messungen und Berechnungen. Das Gutachten selbst enthält die Schlussfolgerungen, die von der/dem Sachverständigen aus dem Befund gezogen wird. Diese müssen »nachvollziehbar begründet werden«.<sup>14</sup>

**Die Beurteilungskriterien.** Neben den Verkehrsdaten spielen für die Beurteilung der Ist-Situation und damit für das Gutachten bestimmte Kriterien eine Rolle, die in der Folge näher ausgeführt sind. Sie basieren auf österreichischen, teilweise auch deutschen Richtlinien und Empfehlungen.<sup>15</sup> Das Kapitel »Das Gutachten: Befund und Beurteilungskriterien« stellt eine Zusammenfassung der Studie »Generelle Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Straßen in Ortsgebieten« von Heinz Tiefenthaler und Peter Brunner dar, die im Auftrag der Tiroler Landesregierung erstellt wurde.<sup>16</sup>

Alle erforderlichen Erhebungsdaten und Beurteilungskriterien sind auf den Seiten 23 bis 25 in Form eines Erhebungsdatenblattes sowie einer Checkliste zu den Beurteilungskriterien übersichtlich dargestellt. Weiters sind im Anhang Mustervorlagen für das Ermittlungsverfahren sowie für die Verordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung durch die Gemeinde zu finden.

Die nachfolgenden Seiten dienen als Information über den Inhalt und die erforderlichen Untersuchungsschwerpunkte eines Gutachtens. Die Zusammenstellung kann ein fundiertes Gutachten nicht ersetzen.

## 1 Straßenauswahl: Straßenstrecke oder gesamtes Ortsgebiet

Soll eine Geschwindigkeitsbeschränkung für eine bestimmte Straßenstrecke verordnet werden, so bezieht sich das Gutachten ausschließlich darauf. Anders ist die Vorgangsweise bei der Entscheidungsfindung für ein gesamtes Ortsgebiet. Da nicht jeder einzelne Straßenzug bewertet werden kann, ist eine Auswahl charakteristischer Straßen notwendig.

### Auswahl charakteristischer Straßen

Die Anzahl der auszuwählenden Straßen ist von der Größe der Gemeinde abhängig. Auch der unterschiedliche Ausbaugrad der Ortsdurchfahrten erfordert eine differenzierte Beurteilung. Ein Straßenzug ist daher in Abschnitte zu unterteilen, die getrennt voneinander und im Zusammenhang zueinander zu untersuchen sind. 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).

### Exkurs: Straßentypen

Grundsätzlich können in einem Ortsgebiet vier verschiedene Straßentypen vorliegen: nämlich eine Haupt-, Sammel-, Anlieger- oder eine Hochleistungsstraße (in nur ganz seltenen Fällen handelt es sich um eine Hochleistungsstraße). Die einzelnen Straßentypen werden nach ihrer Verbindungsfunktion, dem Verkehrsaufkommen sowie örtlichen Funktionen wie Gebietstyp oder Nutzungsansprüche unterschieden. Ortsdurchfahrten werden grundsätzlich den Hauptstraßen zugeordnet. Eine geringere Höchstgeschwindigkeit als das in der Straßenverkehrsordnung festgelegte Tempo 50 ist auf Hauptstraßen nur in Ausnahmefällen bei starkem Querungsbedarfs von FußgängerInnen und entsprechenden Nutzungsansprüchen möglich. Bei Vorliegen der Voraussetzungen kann eine Beschränkung für einen bestimmten Straßenabschnitt erwogen werden. Das Gleiche gilt für die flächenhafte Verordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung für das gesamte Ortsgebiet. Auch sie hängt wesentlich von der Beurteilung der Hauptstraße ab.

### Verschiedene Straßentypen und zulässige Höchstgeschwindigkeiten:<sup>17</sup>

Straßentyp	Funktion	Bedeutung nach Reiseweite	zulässige Höchstgeschw.
Hochleistungsstraße	durchleiten	überregionaler Verkehr	50 bis 80 km/h
Hauptstraße	verbinden	regionaler Verkehr	30 <sup>1)</sup> bis 50 km/h
Sammelstraße	sammeln	örtlicher Verkehr	30 bis 50 km/h
Anliegerstraße	erschließen	lokaler Verkehr	30 km/h

<sup>1)</sup> in Ausnahmefällen bei starkem Querungsbedarf von FußgängerInnen

*Eine geringere Höchstgeschwindigkeit als Tempo 50 ist auf Hauptstraßen nur in Ausnahmefällen bei starkem Querungsbedarf von FußgängerInnen und entsprechenden Nutzungsansprüchen möglich. Bedingungen also, die in Ortszentren oftmals vorliegen.*

## 2 Der Befund: Frequenzdaten, Verkehrsorganisation und Straßenraum

Grundlage für eine mögliche Bewertung ist zunächst die Erhebung aller relevanten Verkehrsdaten. Im Anhang befindet sich ein exemplarisches Erhebungsdatenblatt, das einen Gesamtüberblick gibt. Mit dem Datenblatt können die zu beurteilende Hauptstraße bzw. ausgewählte Straßen eines Ortsgebiets systematisch erfasst werden.

Zur Datenerhebung gehören Frequenzzahlen zum Fuß-, Rad- und Kfz-Verkehr ebenso wie eine allgemeine Beschreibung der Verkehrsorganisation. Diese berücksichtigt unter anderem die Straßenführung, Gehsteige, Radwege und Straßenquerschnittsdaten (Breiten, die für die einzelnen VerkehrsteilnehmerInnen reserviert sind).

### 2.1 Die wichtigsten Verkehrsdaten

Die Frequenzdaten der einzelnen VerkehrsteilnehmerInnen werden in einem bestimmten Zeitabschnitt erhoben. Sowohl für den Fuß- und Radverkehr als auch für Linienbusse und Kfz wird dazu die maßgebende stündliche Verkehrsstärke (MSV), das ist die Verkehrsstärke in der Spitzenstunde an durchschnittlichen Werktagen, ermittelt. Beim Fuß- und Radverkehr beziehen sich die Frequenzzählungen sowohl auf Querungsstellen als auch auf den Längsverkehr.

Beim Kfz-Verkehr kommt zusätzlich der durchschnittliche tägliche Verkehr in Kfz/24h (DTV) hinzu.

VerkehrsteilnehmerInnen	MSV (Verkehrsstärke in der Spitzenstunde an durchschnittlichen Werktagen)	DTV (durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke)
Fußverkehr (Längs- und Querverkehr)	•	
Radverkehr (Längs- und Querverkehr)	•	
ÖV-Linienbusse	•	
Kfz	•	•

Außerdem findet jene Geschwindigkeit Berücksichtigung, die von 85 Prozent der FahrzeuglenkerInnen nicht überschritten wird ( $V_{85}$  in km/h). Weiters wird der Lkw-Anteil in Prozent in der Spitzenstunde angegeben.

### 2.2 Verkehrsorganisation und Randnutzung

Die Beschreibung der Verkehrsorganisation enthält außerdem Angaben zur Abwicklung des nicht-motorisierten Verkehrs im Misch- oder Trennprinzip. Mischprinzip liegt vor, wenn der Fuß- und Radverkehr mit dem Kfz-Verkehr oder auch wenn Fuß- und Radverkehr gemeinsam abgewickelt werden. Hingegen stehen beim Trennprinzip gesonderte Streifen und Wege zur Verfügung.

*Das Gutachten beruht wesentlich auf Verkehrszählungen. Werden die Verkehrszählungen nicht von einer/einem Sachverständigen durchgeführt, ist zu beachten, dass die Vorgaben zur Repräsentativität eingehalten werden. Das Sachgebiet Verkehrsplanung stellt dafür Zählblätter bzw. Angaben zu den Anforderungen zur Verfügung.*

*Unter MSV versteht man den maßgebenden Spitzenstundenverkehr an einem durchschnittlichen Werktag pro Stunde. Der DTV beschreibt den durchschnittlichen täglichen Verkehr in Kfz/24h.*



### Misch- und Trennprinzip

	Mischprinzip	Trennprinzip
Fußverkehr	Straße Geh- und Radweg	Gehweg Gehsteig Gehstreifen
Radverkehr	Straße Geh- und Radweg Mehrzweckstreifen	Radweg Radfahrstreifen

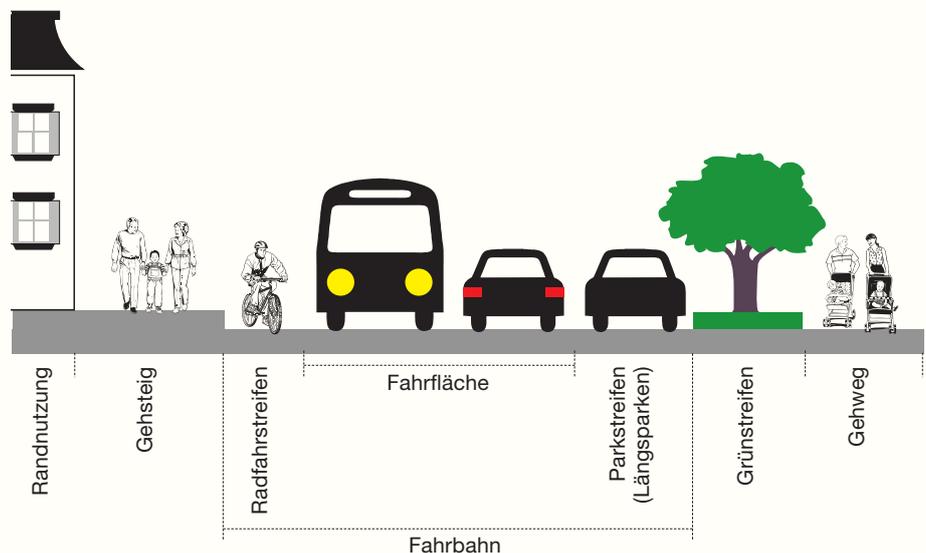
Der Kfz-Verkehr wird über die Unterteilung in Zweirichtungs- (zwei- oder mehrstreifig) oder Einrichtungsverkehr (Einbahn) sowie über die Abwicklung des Linksabbiegeverkehrs dargestellt. Beim ruhenden Kfz-Verkehr (Parkstreifen auf der Fahrbahn) wirkt sich die Art der Zu- und Abfahrt auf den fließenden Verkehr aus. Deswegen wird die Aufstellungsart der Fahrzeuge in die Beurteilung miteinbezogen.

Der Öffentliche Verkehr findet über den Haltestellentyp Berücksichtigung. So ist bei der Datenerhebung von Interesse, ob die Haltestelle in Form einer Busbuch oder einer Fahrbahnhaltestelle ausgeführt ist.

Weitere wichtige Informationen, die im Erhebungsblatt erfasst werden, sind bereits verwirklichte Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung wie Rechts-vor-Links-Regelungen, Einengungen, Mittelinseln oder Fahrbahnanhebungen. Auch die Art und Intensität der Randnutzung ist entscheidungsrelevant, wenn es sich beispielsweise um ein Orts- bzw. Stadtzentrum mit Mischnutzung (Handel, Gewerbe, Wohnungen) oder um dichte mehrgeschoßige oder lockere ein- oder zweigeschoßige Wohnbebauungen handelt.

### 2.3 Straßenquerschnittsdaten

In die Bestandsaufnahme fließen auch die Straßenquerschnittsdaten ein. Sie bestehen aus den Breiten der für die einzelnen VerkehrsteilnehmerInnen vorgesehenen Verkehrsflächen.



*Bei der Gestaltung einer Straße sind unterschiedliche Funktionen zu berücksichtigen. Vor allem auf Ortsdurchfahrten überlagern sich diese in vielfältiger Weise.*

### 3 Die Beurteilungskriterien

Die im Folgenden dargestellten Beurteilungskriterien sind eine wichtige Orientierungshilfe für eine erste Einschätzung der Ist-Situation und bilden die Grundlage für das Gutachten der/des Sachverständigen. Sie basieren auf österreichischen und teilweise deutschen Richtlinien und Empfehlungen und wurden, wie bereits eingangs erwähnt, im Auftrag der Tiroler Landesregierung zusammengestellt<sup>18</sup> und aktualisiert.

#### 3.1 Fußverkehr

##### Längsverkehr: kein Gehsteig oder ein zu schmaler Gehsteig

Der Längsverkehr findet nur dann Berücksichtigung, wenn der Gehsteig oder der Gehstreifen direkt an die Fahrbahn angrenzt. Liegt ein Parkstreifen dazwischen oder besteht ein durch einen Grünstreifen abgegrenzter Gehweg, ist der Fußverkehr im Beurteilungsverfahren für eine Geschwindigkeitsbeschränkung kein Kriterium.

Grenzt der Gehsteig direkt an die Fahrbahn, ist es Aufgabe der/des Sachverständigen zu klären, ob es sich um »bedeutenden« oder »unbedeutenden« Fußverkehr handelt. In locker bebauten Gebieten mit unbedeutendem Fußverkehr spielt dieser nur eine Rolle, wenn die FußgängerInnen die Fahrbahn benutzen müssen, weil kein Gehsteig vorhanden ist. Beim Fußverkehr im Ortskern wird hingegen die Breite des Gehsteigs zum Kriterium.

##### Der Längsverkehr kann zum Kriterium werden:

- bei Mischverkehr, wenn FußgängerInnen die Fahrbahn benutzen müssen;
- bei bedeutendem Längsverkehr von FußgängerInnen (Hauptachse), wenn die Gehsteigbreite unter 2,00 m liegt (< 2,00 m).

##### Querverkehr: bedeutender Fußverkehr und kein Schutzweg

Auch die Beurteilung des Querverkehrs hängt von der Frequenz ab, also von der Bewertung, ob ein »bedeutender« oder »unbedeutender« Querverkehr von FußgängerInnen vorliegt. Wenn keine Querungshilfen vorhanden sind, kann bei starkem Querverkehr und hohen Kfz-Belastungen die Erlassung eines Tempolimits gerechtfertigt sein. Meist ist das in Orts- bzw. Stadtzentren der Fall. Besteht indes ein signal geregelter Schutzweg, ist kein Tempolimit erforderlich.

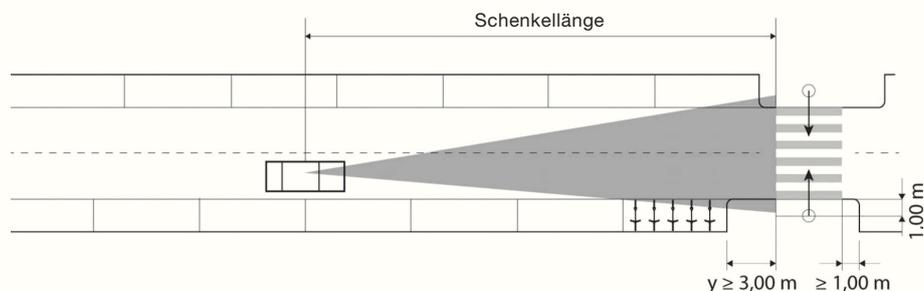
##### Der Querverkehr kann zum Kriterium werden:

- bei bedeutendem Querverkehr von FußgängerInnen und hohem Kfz-Verkehr (MSV > 500 Kfz/h), und zwar dann, wenn keine Querungshilfen vorhanden sind.



## Zu kurze Sichtweiten bei Querungsstellen

Bei Gehsteigvorziehungen, Mittelinseln oder Schutzwegen sind als Kriterien die Sichtweiten der FahrzeuglenkerInnen bzw. der FußgängerInnen zu berücksichtigen. Das erforderliche Sichtfeld (Schenkellänge) beträgt bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h in Ortsgebieten 45 m. Eine kürzere Sichtweite kann zum Entscheidungskriterium für eine Herabsetzung des Tempolimits werden. In der folgenden Abbildung sind die Zusammenhänge dargestellt.<sup>19</sup>



Quelle: Forschungsgesellschaft Straße - Schiene - Verkehr (FSV):  
RVS 03.02.12 Nicht motorisierter Verkehr,  
Fußgängerverkehr, Stand: 1. Oktober 2015, Wien. Bearbeitet vom Land Tirol.

*Vor Schulen und Kindergärten sollten Fußwege von der Verkehrsfläche möglichst getrennt geführt werden. Außerdem sind Auspark- und Reversiermanöver auf den Gehflächen zu vermeiden.*

*Auf Straßen mit Tempo 30 sind Radwege und Radfahrstreifen meist nicht erforderlich. Finanzielle Mittel stehen dann für andere Radverkehrsprojekte zur Verfügung.<sup>20</sup>*

## Besonderes Schutzbedürfnis

Ein besonderes Schutzbedürfnis, das eine Senkung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h erfordert, kann beispielsweise vor Kindergärten, Seniorenheimen, Schulen etc. vorliegen. Aufgrund von Hol- und Bringfahrten vor Schulen und Kindergärten ist auf eine übersichtliche Verkehrssituation besonders zu achten.

## 3.2 Radverkehr

Auch die Beurteilung des Radverkehrs hängt von seiner Intensität, von der Kfz-Verkehrsstärke sowie von der Gestaltung des Straßenraums ab. Die Einführung eines Tempolimits kommt ausschließlich bei bedeutendem Radverkehrsaufkommen in Frage, allerdings auch nur dann, wenn keine Radverkehrsanlagen vorhanden sind. Gibt es eigene Radverkehrsanlagen wie Radwege oder Radfahrstreifen, ist bedeutender Radverkehr kein Kriterium.

## Beim Mischprinzip entscheidet das Kfz-Aufkommen

Wird hingegen (bedeutender) Radverkehr gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr abgewickelt, ist die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV), bei Straßen mit Mehrzweckstreifen die Lkw-Verkehrsstärke maßgebend. In Einbahnstraßen, die für den Radverkehr (im Gegenverkehr) geöffnet sind, ist die Fahrbahnbreite zu berücksichtigen.

### **Bedeutender Radverkehr kann zum Kriterium werden:**

- wenn dieser im Mischprinzip geführt wird und hohe Kfz-Verkehrsstärken auftreten (DTV > 9.000 Kfz/24h);
- bei Mehrzweckstreifen und einer Lkw-Frequenz über 25 Lkw pro Stunde (> 25 Lkw/h);
- bei einer Führung des Radverkehrs gegen die Einbahn (Fahrflächenbreite < 4,70 m).

### **Gemeinsame Bewertung von Rad- und Fußverkehr**

Querungshilfen und erforderliche Sichtweiten für den Radverkehr werden meist gemeinsam mit dem Fußverkehr bewertet.

### **3.3 Kfz-Verkehr**

#### **Straßenquerschnitt und Begegnungsfälle**

Ein weiteres Kriterium bei Ortsdurchfahrten stellt die Verkehrsbedeutung der Straße im Zusammenhang mit der Fahrbahnbreite dar. Ortsdurchfahrten werden in der Regel für den Begegnungsfall »Bus-Bus« bzw. »Lkw-Lkw« dimensioniert. Für Sammelstraßen wird vom Begegnungsfall »Lkw-Pkw« und bei Anliegerstraßen vom Begegnungsfall »Pkw-Pkw« (mit Ausweichen für den Begegnungsfall »Lkw-Pkw«) ausgegangen. Aus den relevanten Richtlinien wurden dabei folgende Kriterien abgeleitet:

#### **Der Fahrbahnquerschnitt kann zum Kriterium werden:**

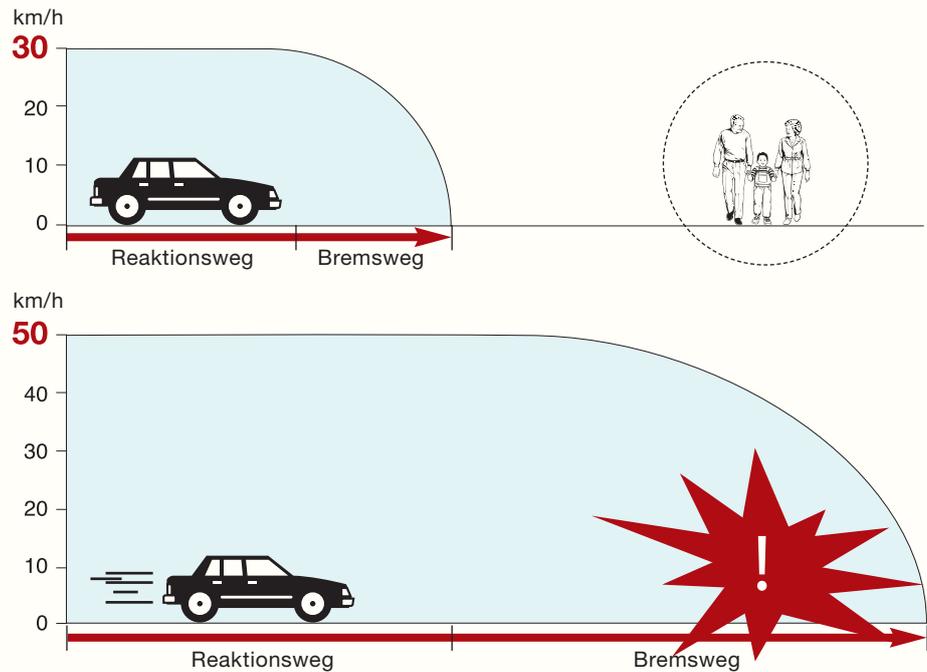
- bei einer Hauptstraße, wenn die Fahrflächenbreite unter 6,50 m liegt (< 6,50 m);
- bei einer Sammelstraße, wenn die Fahrflächenbreite unter 5,50 m liegt (< 5,50 m);
- bei Anliegerstraßen wird üblicherweise die Führung des Fußverkehrs zum Kriterium für die Einführung eines Tempolimits.

#### **Haltesichtweite**

Die Haltesichtweite beschreibt jene Entfernung, in der im Falle einer plötzlich auftretenden Gefahr ein rechtzeitiges Anhalten des Kfz-Verkehrs möglich ist. Tritt in einer Entfernung von 20 m unvorhergesehen eine Fußgängerin/ein Fußgänger auf die Straße, so kann bei einer Geschwindigkeit von 30 km/h das Fahrzeug noch rechtzeitig angehalten werden, bei 50 km/h ist hingegen ein Zusammenstoß nicht zu vermeiden.



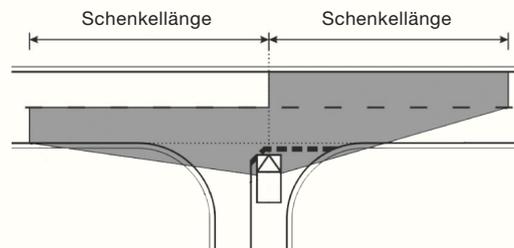
**Tritt in einer Entfernung von 20 m unvorhergesehen eine Fußgängerin/ein Fußgänger auf die Straße, so kann bei einer Geschwindigkeit von 30 km/h das Fahrzeug noch rechtzeitig angehalten werden.**



Der Anhalteweg setzt sich aus dem Reaktionsweg und dem Bremsweg zusammen. Wie aus der Grafik ersichtlich wird, ist der Reaktionsweg und Bremsweg umso länger, je höher die Geschwindigkeit ist. So beträgt der Anhalteweg bei 30 km/h 13,7 m (bei einer angenommenen Reaktionszeit von einer Sekunde und einer Bremsverzögerung von  $6,5 \text{ m/s}^2$ ). Bei 50 km/h beginnt die Lenkerin/der Lenker aufgrund des längeren Reaktionswegs bei dieser Distanz erst zu bremsen.<sup>21</sup>

### Anfahrtsichtweite

Die Verkehrssicherheit eines Knotens hängt wesentlich vom vorhandenen Sichtraum ab. Die Anfahrtsichtweite ist die erforderliche Sichtweite für den einbiegenden Verkehr in eine bevorrangte Straße. Liegt das Sichtfeld (Schenkellänge) unter 70 m kann die Anfahrtsichtweite zum Entscheidungskriterium werden.<sup>22</sup>



Quelle: Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr: RVS 03.05.12: Straßenplanung – Knoten – Plangleiche Knoten – Kreuzungen, T-Kreuzungen, Stand: 1. Mai 2005. Bearbeitet vom Land Tirol.

### 3.4. Öffentlicher Verkehr

Die Frequenz des Linienbusverkehrs wirkt sich auf die maßgebenden Begegnungsfälle aus. Zusätzlich findet der Haltestellentyp sowie die Sichtweite an Haltestellen Berücksichtigung. Während an Fahrbahnhaltestellen die Haltesichtweite heranzuziehen ist, wird bei Busbuchten die Anfahrsichtweite herangezogen.

### 3.5. Stellplätze, Verkehrsberuhigung, Randnutzung

Bei Stellplätzen beeinflussen die Ein- und Ausparkmanöver den fließenden Verkehr. Deswegen ist die Aufstellungsart der Fahrzeuge von Bedeutung. Bei Schräg- oder Senkrechtparken oder bei häufiger Ladetätigkeit auf der Fahrfläche kann eine Geschwindigkeitsbeschränkung erwogen werden.

Auch Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung, unabhängig davon, ob sie punktuell, linien- oder flächenhaft gesetzt wurden, sind zu berücksichtigen.

Das Ausmaß und die Art der baulichen Nutzung beiderseits der Straßen (Aufenthaltsfunktion) wirken sich direkt auf den Fußverkehr im Straßenraum aus. So verstärkt eine intensive Randnutzung die Argumente für eine Geschwindigkeitsbeschränkung.

## 4 Der gutachterliche Abwägungsprozess

Das Gutachten basiert immer auf einem Abwägungsprozess einer/eines Sachverständigen. Ein standardisiertes Verfahren, in dem alle Einzelergebnisse zusammengeführt werden, existiert nicht. Im gutachterlichen Abwägungsprozess werden alle Einzelergebnisse zusammengeführt und beurteilt. Dabei ist nicht zwingend mit einer Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit zu rechnen. Die Beurteilung kann – unabhängig von der vorgeschlagenen Höchstgeschwindigkeit – auch zu einer Empfehlung von baulichen oder verkehrsrechtlichen Maßnahmen wie zum Beispiel Gehsteigvorziehungen bei zu geringen Sichtweiten, zusätzliche Querungshilfen etc. führen.

### Gutachterliche Bewertung

Der/dem Sachverständigen kommt die Aufgabe zu, auf Grundlage ihres/seines Fachwissens über die anerkannten Regeln der Technik und unter Einbeziehung der rechtlichen Regelungen, Verordnungen und Richtlinien ein Gutachten als Beweismittel im Verwaltungsverfahren abzugeben.

*Der gutachterliche Abwägungsprozess als wesentlicher Teil der Entscheidungsfindung muss in jedem Einzelfall entweder schriftlich oder im Zuge der Verkehrsverhandlung begründet werden.*



30

Zone



# Erhebungsblatt

Gemeinde \_\_\_\_\_

Straßenname \_\_\_\_\_

Abschnitt von \_\_\_\_\_ bis \_\_\_\_\_

## Verkehrsdaten

Fußverkehr	MSV <sub>Fußg-l</sub> = _____ FußgängerInnen/h* im Längsverkehr MSV <sub>Fußg-q</sub> = _____ FußgängerInnen/h* im Querverkehr
Radverkehr	MSV <sub>Rad-l</sub> = _____ RadfahrerInnen/h* im Längsverkehr MSV <sub>Rad-q</sub> = _____ RadfahrerInnen/h* im Querverkehr
Öffentlicher Verkehr	MSV <sub>OV</sub> = _____ Linienbusse/h*
Fließender Kfz-Verkehr	DTV = _____ Kfz/24h      MSV = _____ Kfz/h* und _____ Lkw/h Lkw-Anteil = _____ %      V <sub>zul</sub> = _____ km/h      V <sub>85</sub> = _____ km/h

\* Spitzenstunde

## Verkehrsorganisation und Randnutzung

Fußverkehr	<input type="checkbox"/> Mischprinzip mit Kfz-Verkehr <input type="checkbox"/> gemeinsam genutzter Geh- und Radweg <input type="checkbox"/> Gehstreifen <input type="checkbox"/> Gehsteig <input type="checkbox"/> Gehweg
Radverkehr	<input type="checkbox"/> Mischprinzip mit Kfz-Verkehr <input type="checkbox"/> gemeinsam genutzter Geh- und Radweg <input type="checkbox"/> Mehrzweckstreifen <input type="checkbox"/> Radfahrstreifen <input type="checkbox"/> Radweg
Anzahl der Querungshilfen	<input type="checkbox"/> keine      _____ Lichtsignalanlage      _____ Schutzweg _____ Mittelinsel      _____ Fahrbahnanhebung      _____ Sonstige
Öffentlicher Verkehr Haltestellen	<input type="checkbox"/> Busbucht <input type="checkbox"/> Fahrbahnhaltestelle
Fließender Kfz-Verkehr	<input type="checkbox"/> Zweirichtungsverkehr <input type="checkbox"/> Linksabbiegestreifen <input type="checkbox"/> Einrichtungsverkehr (Einbahn) mit _____ Fahrstreifen
Ruhender Kfz-Verkehr	<input type="checkbox"/> vorwiegend Längsaufstellung <input type="checkbox"/> vorwiegend Schrägaufstellung <input type="checkbox"/> vorwiegend Senkrechtaufstellung <input type="checkbox"/> keine Stellflächen neben der Fahrfläche
Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung	<input type="checkbox"/> Rechts-vor-Links-Regelung <input type="checkbox"/> Einengung <input type="checkbox"/> Mittelinsel <input type="checkbox"/> Fahrbahnanhebung (Aufpflasterung) <input type="checkbox"/> Sonstige
Randnutzung (Bebauung)	<input type="checkbox"/> Orts-/Stadtzentrum mit Mischnutzung <input type="checkbox"/> dichte mehrgeschoßige Wohnbebauung <input type="checkbox"/> lockere ein- bis zweigeschoßige Wohnbebauung <input type="checkbox"/> Sonstige

## Straßenquerschnittsdaten

Fußverkehr	Gehstreifenbreite _____ m      Gehsteigbreite _____ m      Gehwegbreite _____ m
Fuß- und Radverkehr gemeinsam	Geh- und Radwegbreite _____ m
Radverkehr	Mehrzweckstreifenbreite _____ m      Radfahrstreifenbreite _____ m Radwegbreite _____ m
Fließender Kfz-Verkehr	Fahrflächenbreite _____ m
Ruhender Kfz-Verkehr	Parkstreifenbreite _____ m

# Beurteilungskriterien-Checkliste

<b>Straßentyp</b>	Hauptstraße <input type="checkbox"/> 30 – 50 km/h Sammelstraße <input type="checkbox"/> 30 – 50 km/h Anliegerstraße <input type="checkbox"/> 30 km/h
<b>Fußverkehr: Längsverkehr</b>	Gehweg <input type="checkbox"/> 50 km/h Parkstreifen angrenzend <input type="checkbox"/> 50 km/h kein Parkstreifen angrenzend FußgängerInnen-Längsverkehr unbedeutend Gehsteig mit Hochbord <input type="checkbox"/> 50 km/h Gehsteig mit Schrägbord <input type="checkbox"/> 40 km/h Gehstreifen <input type="checkbox"/> 40 km/h Mischprinzip mit Kfz <input type="checkbox"/> 30 km/h FußgängerInnen-Längsverkehr bedeutend (Hauptachse) Gehsteigbreite $\geq 2,00$ m <input type="checkbox"/> 50 km/h Gehsteigbreite $< 2,00$ m <input type="checkbox"/> 40 km/h Gehsteigbreite $< 1,50$ m <input type="checkbox"/> 30 km/h
<b>Fußverkehr: Querungsbedarf</b>	keine Querungshilfen $< 25$ FußgängerInnen/h <input type="checkbox"/> 50 km/h $\leq 50$ FußgängerInnen/h <input type="checkbox"/> 40 km/h $> 50$ FußgängerInnen/h <input type="checkbox"/> 30 km/h signal geregelter Schutzweg <input type="checkbox"/> 50 km/h sonstige Querungshilfen: siehe Sichtweiten besonderes Schutzbedürfnis <input type="checkbox"/> 30 km/h
<b>Fuß- und Radverkehr: Sichtweiten bei Querungsstellen</b>	Schenkellänge $\geq 45$ m <input type="checkbox"/> 50 km/h Schenkellänge $\geq 30$ m <input type="checkbox"/> 40 km/h Schenkellänge $\geq 20$ m <input type="checkbox"/> 30 km/h
<b>Radverkehr</b>	Radverkehr unbedeutend <input type="checkbox"/> 50 km/h Radverkehr bedeutend (Hauptachse) Radweg, Radfahrstreifen <input type="checkbox"/> 50 km/h Mehrzweckstreifen $\leq 25$ Lkw/h <input type="checkbox"/> 50 km/h $\leq 50$ Lkw/h <input type="checkbox"/> 40 km/h $> 50$ Lkw/h <input type="checkbox"/> 30 km/h Mischverkehr Rad-Kfz zweistreifig DTV $\leq 9.000$ Kfz/24h <input type="checkbox"/> 50 km/h DTV $\leq 12.000$ Kfz/24h <input type="checkbox"/> 40 km/h DTV $> 12.000$ Kfz/24h <input type="checkbox"/> 30 km/h Mischverkehr Rad-Kfz Einbahn Fahrflächenbreite $\geq 4,70$ m <input type="checkbox"/> 50 km/h Fahrflächenbreite $\leq 4,25$ m <input type="checkbox"/> 40 km/h Fahrflächenbreite $\leq 4,00$ m <input type="checkbox"/> 30 km/h

## Beurteilungskriterien-Checkliste

Seite 2 von 2

<b>Fließender Kfz-Verkehr Begegnungsfälle</b>	<p>Hauptstraße</p> <p>Fahrflächenbreite <math>\geq 6,50</math> m <input type="checkbox"/> 50 km/h</p> <p>Fahrflächenbreite <math>\geq 6,00</math> m <input type="checkbox"/> 40 km/h</p> <p>Fahrflächenbreite <math>&lt; 6,00</math> m <input type="checkbox"/> 30 km/h</p> <p>Sammelstraße</p> <p>Fahrflächenbreite <math>\geq 5,50</math> m <input type="checkbox"/> 50 km/h</p> <p>Fahrflächenbreite <math>\geq 5,00</math> m <input type="checkbox"/> 40 km/h</p> <p>Fahrflächenbreite <math>&lt; 5,00</math> m <input type="checkbox"/> 30 km/h</p> <p>Anliegerstraße siehe Fußverkehr – Längsverkehr</p>
<b>Fließender Kfz-Verkehr Haltesichtweite</b>	<p>Haltesichtweite <math>\geq 35</math> m <input type="checkbox"/> 50 km/h</p> <p>Haltesichtweite <math>\geq 25</math> m <input type="checkbox"/> 40 km/h</p> <p>Haltesichtweite <math>\geq 15</math> m <input type="checkbox"/> 30 km/h</p>
<b>Fließender Kfz-Verkehr Anfahrtsichtweite (Knoten)</b>	<p>Schenkellänge <math>\geq 70</math> m <input type="checkbox"/> 50 km/h</p> <p>Schenkellänge <math>\geq 50</math> m <input type="checkbox"/> 40 km/h</p> <p>Schenkellänge <math>\geq 30</math> m <input type="checkbox"/> 30 km/h</p>
<b>Öffentlicher Verkehr Sichtweite an Haltestellen</b>	<p>Fahrbahnhaltestelle</p> <p>Haltesichtweite <math>\geq 35</math> m <input type="checkbox"/> 50 km/h</p> <p>Haltesichtweite <math>\geq 25</math> m <input type="checkbox"/> 40 km/h</p> <p>Haltesichtweite <math>\geq 15</math> m <input type="checkbox"/> 30 km/h</p> <p>Busbucht</p> <p>Schenkellänge <math>\geq 70</math> m <input type="checkbox"/> 50 km/h</p> <p>Schenkellänge <math>\geq 50</math> m <input type="checkbox"/> 40 km/h</p> <p>Schenkellänge <math>\geq 30</math> m <input type="checkbox"/> 30 km/h</p>
<b>Ruhender Verkehr</b>	<p>vorwiegend Längsparken <input type="checkbox"/> 50 km/h</p> <p>vorwiegend Schrägparken <input type="checkbox"/> 40 km/h</p> <p>vorwiegend Senkrechtparken <input type="checkbox"/> 30 km/h</p> <p>häufig Ladetätigkeit auf Fahrfläche <input type="checkbox"/> 30 – 40 km/h</p>
<b>Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung</b>	<p>nein <input type="checkbox"/> 50 km/h</p> <p>punktuell <input type="checkbox"/> 40 km/h</p> <p>linien-/flächenhaft <input type="checkbox"/> 30 km/h</p>
<b>Randnutzung (Bebauung) Aufenthaltsfunktion</b>	<p>gering <input type="checkbox"/> 50 km/h</p> <p>intensiv <input type="checkbox"/> 40 km/h</p> <p>sehr intensiv (Stadt-/Ortszentrum) <input type="checkbox"/> 30 km/h</p>

Die Checkliste wurde von Heinz Tiefenthaler und Peter Brunner im Rahmen der Studie »Generelle Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Straßen in Ortsgebieten« im Auftrag der Tiroler Landesregierung zusammengestellt. Die Autoren weisen darauf hin, dass die Geschwindigkeiten, die den einzelnen Beurteilungskriterien zugeordnet wurden, als Orientierungswerte zu verstehen sind. Sie wurden aus den geltenden österreichischen und deutschen Richtlinien und Empfehlungen zusammengestellt und spiegeln den aktuellen wissenschaftlichen Stand wider.



30

Zone

## Mustertexte

**Betreff: Geschwindigkeitsbeschränkung von 40 km/h  
im gesamten Ortsgebiet von ....., am .....**

# ERMITTLUNGSVERFAHREN

(§ 94f StVO)

Zur Hebung der Verkehrssicherheit vor allem für die ungeschützten VerkehrsteilnehmerInnen wie FußgängerInnen und RadfahrerInnen, zur Verminderung der Lärm- und Abgasbelastung sowie zur Steigerung der Wohn- und Aufenthaltsqualität im Ort, beabsichtigt die Gemeinde ....., eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 40 km/h für das gesamte Ortsgebiet zu verordnen.

Aus den genannten Gründen hat die Gemeinde ..... bei der Bezirksverwaltungsbehörde den Antrag gestellt, auch für die betreffende Landesstraße ..... eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 40 km/h zu erlassen.

Basis für die Erlassung einer Verordnung der Gemeinde bildet das verkehrstechnische Gutachten der/des Sachverständigen ....., vom ..... (*Name und Datum*).

Der Entwurf der Verordnung liegt bei. Das Gutachten kann bei der Gemeinde ..... eingesehen werden. Vor Erlassung der entsprechenden Verordnung wird im Rahmen des Ermittlungsverfahrens um Stellungnahme binnen 14 Tagen gebeten.

Für die Gemeinde .....  
Die Bürgermeisterin / Der Bürgermeister

Ergeht an:

1. Amt der Tiroler Landesregierung, Abteilung Verkehrsrecht, Heiliggeiststraße 7-9, 6020 Innsbruck
2. Amt der Tiroler Landesregierung, Abteilung Straße und Verkehr, Sachgebiet Verkehrsplanung, Herrengasse 1-3, 6020 Innsbruck
3. zuständige Bezirkshauptmannschaft
4. Landespolizeidirektion (nur in Innsbruck)
5. Interessenvertretungen (z.B. Wirtschaftskammer Tirol, Arbeiterkammer Tirol, Kuratorium für Verkehrssicherheit, etc.)
6. zuständiges Baubezirksamt (Straßenerhalter)

**Betreff: Geschwindigkeitsbeschränkung von 40 km/h  
im gesamten Ortsgebiet der Gemeinde .....**

## **V E R O R D N U N G**

des Gemeinderates der Gemeinde ....., beschlossen anlässlich der Sitzung am .....,  
mit der für das Ortsgebiet von ..... eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 40 km/h erlassen wird.

Aufgrund des § 20 Abs. 2a der Straßenverkehrsordnung 1960, BGBl. Nr. 159,  
zuletzt geändert durch das Gesetz BGBl. Nr ....., wird verordnet:

### § 1

Im Ortsgebiet von ..... ist das Überschreiten der Fahrgeschwindigkeit von 40 km/h verboten.

### § 2

Diese Verordnung wird gem. § 44 Abs. 4 der Straßenverkehrsordnung 1960 durch Straßenverkehrs-  
zeichen gem. § 52 lit. a Ziffer 10a StVO 1960 in unmittelbarer Verbindung mit dem Hinweis-  
zeichen „Ortstafel .....“ kundgemacht. Unterhalb der Verbotsschilder sind die Zusatztafeln  
„Ausgenommen L/B .....“ anzubringen.

Diese Verordnung tritt mit dem Zeitpunkt der Aufstellung der angeführten Straßenverkehrszeichen  
und Zusatztafeln in Kraft.

Für die Gemeinde .....

Die Bürgermeisterin / Der Bürgermeister

Ergeht an:

1. Amt der Tiroler Landesregierung, Abteilung Verkehrsrecht,  
Heiligegeiststraße 7-9, 6020 Innsbruck
2. zuständige Bezirkshauptmannschaft
3. zuständiges Baubezirksamt
4. Landespolizeidirektion (nur in Innsbruck)

## Literaturverzeichnis

Amt der Tiroler Landesregierung: Statistisches Handbuch Bundesland Tirol (2014).

Amt der Tiroler Landesregierung: Tiroler Verkehrssicherheitsprogramm 2013 – 2022 (2013).

Huber Martin (Hrsg.) (2009), Die Gemeinde und ihre straßenpolizeilichen Aufgaben.  
RFG – Schriftenreihe Rechts- und Finanzierungspraxis für Gemeinden. RFG-Band 02/2009.

Pfleger E., Lukaschek H., Grundner H. (1996): Bauliche Maßnahmen zur Geschwindigkeitssteuerung.  
In: Straßenforschung, Heft 462. Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten. Wien.

Robatsch K., Schrammel E. (2002): Wirkung von Tempo 30 auch ohne bauliche Maßnahmen.  
In: Georg Hauger (Hg.): Perspektiven der Verkehrssystemplanung – Festschrift für Peter Cerwenka.  
TU-Wien, Institut für Verkehrssystemplanung. Wien. (= IVS-Schriftenreihe, Band 14)

Schmutzhard L. (1993): Vereinheitlichung der Innerortsgeschwindigkeit im Bundesland Tirol.  
Referat im Rahmen der Vortragsveranstaltung »Geschwindigkeitsregelung innerorts in Tirol«. Innsbruck.

Statistik Austria: Unfälle mit Personenschaden.  
[https://www.statistik.at/web\\_de/statistiken/energie\\_umwelt\\_innovation\\_mobilitaet/verkehr/strasse/unfaelle\\_mit\\_personenschaden/index.html](https://www.statistik.at/web_de/statistiken/energie_umwelt_innovation_mobilitaet/verkehr/strasse/unfaelle_mit_personenschaden/index.html) (Zugriff: 28. Oktober 2016)

TCS (Touring Club Schweiz) (2008), Zonen unter der Lupe, Verkehrssicherheit Ausgabe 2008,  
<https://www.tcs.ch/de/auto-zweirad/verkehrsregeln/20-und-30-zonen.php> (Zugriff: 4. Februar 2017)

Tiefenthaler H., Brunner P. (2005): Generelle Geschwindigkeitsbeschränkung auf Straßen in Ortsgebieten.  
Wissenschaftliche Entscheidungsgrundlagen. Im Auftrag des Amtes der Tiroler Landesregierung,  
Abt. Verkehrsplanung. Innsbruck.

Verkehrsberuhigung in Oberösterreich (2002): Land Oberösterreich. Abteilung Verkehrstechnik.

## Fußnoten

- 1 Vgl. Amt der Tiroler Landesregierung, Statistisches Handbuch Bundesland Tirol (2014), S. 212ff.; Statistik Austria, Unfälle mit Personenschaden
- 2 Vgl. Statistik Austria, Unfälle mit Personenschaden
- 3 Vgl. Amt der Tiroler Landesregierung, Tiroler Verkehrssicherheitsprogramm 2013 – 2022 (2013), S. 28
- 4 ebenda
- 5 ebenda
- 6 Vgl. Pfleger/Lukaschek/Grundtner 1996 zit. nach Tiefenthaler/Brunner 2005, S. 12
- 7 Vgl. TCS (Touring Club Schweiz), Zonen unter der Lupe (2008), S. 17
- 8 Vgl. Schmutzhard 1993, S. 3f
- 9 Vgl. Tiefenthaler/Brunner 2005, S. 14
- 10 Vgl. Tiefenthaler/Brunner 2005, S. 17f
- 11 Vgl. TCS (Touring Club Schweiz), Zonen unter der Lupe (2008), S. 18f
- 12 Vgl. Schmutzhard 1993, S. 7
- 12a ebenda
- 13 Vgl. Tiefenthaler/Brunner 2005, S. 51ff
- 14 Vgl. RVS 02.02.32
- 15 Vgl. Verzeichnis verwendeter Leitfäden, Merkblätter und Richtlinien S. 30
- 16 Vgl. Tiefenthaler/Brunner 2005
- 17 Vgl. RVS 03.04.12 zit. nach Tiefenthaler/Brunner 2005, S. 24
- 18 Vgl. Tiefenthaler/Brunner 2005, S. 56
- 19 RVS 03.02.12
- 20 Vgl. Robatsch/Schrammel 2002, S. 8
- 21 Vgl. Verkehrsberuhigung in Oberösterreich 2002, S. 9
- 22 RVS 03.05.12

## Verzeichnis verwendeter Leitfäden, Merkblätter und Richtlinien für das Beurteilungsverfahren

Amt der Tiroler Landesregierung, Abteilung Verkehrsplanung:

Leitfaden für die Anlage von Bushaltestellen LF/Haltestelle/V02  
(Stand 02.11.2009).

Leitfaden für die Anlage von Schutzwegen und sonstigen Fuß-  
gängerquerungsstellen LF/Schutzweg/V02  
(Stand 10.11.2006).

Merkblatt für die Anlage von Schutzwegen (Stand 10.11.2006).

Merkblatt zur Anlage von Bushaltestellen MB/Haltestelle/V01  
(Stand 06.06.2005).

Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr (FSV), Wien:

RVS 02.02.32: Verkehrsplanung, Verkehrssicherheit,  
Allgemeines Sachverständigenwesen, Anwendungsgrundlagen  
für den verkehrstechnischen Sachverständigen (August 2004).

RVS 02.02.37: Verkehrsplanung, Verkehrssicherheit,  
Allgemeines Sachverständigenwesen, Geschwindigkeits-  
beschränkungen (Februar 2015).

RVS 03.02.12: Straßenplanung, Anlagen für den nicht motori-  
sierten Verkehr, Fußgängerverkehr (Oktober 2015).

RVS 03.02.13: Straßenplanung, Anlagen für den nicht motori-  
sierten Verkehr, Radverkehr (Februar 2014).

RVS 03.04.12: Straßenplanung, Straßen im Ortsgebiet, Straßen-  
raumgestaltung, Querschnittsgestaltung von Innerortsstraßen  
(Jänner 2001).

RVS 03.05.12: Straßenplanung, Knoten, Plangleiche Knoten -  
Kreuzungen, T-Kreuzungen (März 2007).

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV),  
Arbeitsgruppe Straßenentwurf, Köln:

Richtlinien für die Anlagen von Stadtstraßen RASt 06,  
Ausgabe 2006.

## Fotorechte

Titelfoto: Gemeinde Virgen  
S. 9: Land Tirol tirisMaps 2.0 sowie Büro für Verkehrs- und  
Raumplanung (BVR), Innsbruck  
S. 26: Gemeinde Virgen  
alle weiteren Fotos: Land Tirol/Michael Gasser

**AnsprechpartnerInnen für allgemeine und weiterführende Fragen**

Amt der Tiroler Landesregierung:

Abteilung Verkehr und Straße  
Sachgebiet Verkehrsplanung  
Herrengasse 1-3, 6020 Innsbruck  
Tel. 0512/508-4081, [verkehrsplanung@tirol.gv.at](mailto:verkehrsplanung@tirol.gv.at)  
[www.tirol.gv.at/verkehrsplanung](http://www.tirol.gv.at/verkehrsplanung)

Abteilung Verkehrsrecht  
Heiliggeiststraße 7-9, 6020 Innsbruck  
Tel. 0512/508-2452, [verkehr@tirol.gv.at](mailto:verkehr@tirol.gv.at)  
[www.tirol.gv.at/verkehr](http://www.tirol.gv.at/verkehr)

Abteilung Verkehr und Straße  
Sachgebiet Verkehrsplanung  
Herrengasse 1-3, 6020 Innsbruck  
[verkehrsplanung@tirol.gv.at](mailto:verkehrsplanung@tirol.gv.at)  
[www.tirol.gv.at/verkehrsplanung](http://www.tirol.gv.at/verkehrsplanung)