



# FSV-aktuell STRASSE Februar 2010

## Mitteilungen der Österreichischen Forschungsgesellschaft Straße • Schiene • Verkehr

### Editorial

Sehr geehrte Leserin,  
sehr geehrte Leser!

Das Verkehrswesen ist speziell in Österreich in Zusammenhang mit der Nachhaltigkeitsdiskussion, die Mitte Dezember durch die Klimakonferenz in Kopenhagen besonders beleuchtet wurde, der wichtigste Faktor für Österreichs Klimaziele.

Neue Rahmenbedingungen müssen getroffen und von den Verkehrsteilnehmern akzeptiert werden, unterstützt durch innovative Verkehrssteuerung und entsprechende Fahrzeugtechnologien. Seitens der FSV wird in mehreren Arbeitsgruppen an einer praxistauglichen Umsetzung des Themas gearbeitet. Erst vor Kurzem wurden bspw. die RVS 02.04.12 „Betriebliches Mobilitätsmanagement“ veröffentlicht.

Mitte Jänner fand die Tagung „Innovation für die nachhaltige Mobilität – Die Umsetzung“, welche in Kooperation mit der Österreichischen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft (ÖVG) veranstaltet wurde, statt. In der Tagung wurde das Thema „nachhaltige Mobilität“ in Beiträgen hochkarätiger Referenten aus dem In- und Ausland diskutiert, wobei der Schwerpunkt auf der Schaffung der erforderlichen Randbedingungen und der Vorstellung von Beispielen der praktischen Realisierung lag.

Einige interessante Beiträge werden wir demnächst hier vorstellen.

Dipl.-Ing. Martin Car  
Generalsekretär der FSV

### FSV-Schriftenreihe Beiträge zur Verkehrs- sicherheit

Schon am Verkehrstag 2009 war „Tempo 80“ ein zentrales Thema. Die FSV hat nun, im Zuge der FSV-Schriftenreihe, Heft 6: „Beiträge zur Verkehrssicherheit“ Artikel zum Thema herausgegeben. Einen Auszug finden Sie hier. Das Heft 6: „Beiträge zur Verkehrssicherheit“, können Sie über [www.fsv.at](http://www.fsv.at) beziehen.

## Tempo 80 auf Landstraßen in Österreich – Ein fachlicher Querschnittsbericht

### 1 Allgemeines

Geschwindigkeit spielt, provokant formuliert, bei jedem Straßenverkehrsunfall eine Rolle: ohne Geschwindigkeit gäbe es keinen Unfall. Gleichzeitig bilden ein leicht und rasch durchführbarer Ortswechsel sowie Güter- und Warenaustausch unbestritten elementare Bestandteile unseres gewohnten Lebenssystems. Insgesamt stellt sich daher immer wieder die gesellschaftliche Frage nach dem angemessenen und verträglichen Ausmaß von Geschwindigkeit im Straßenverkehr. Der Umgang mit dieser Frage spiegelt sich in der Festlegung der nationalen Tempolimits wider. Hier zeigt der internationale Vergleich, dass in fast allen Ländern Europas das generelle Limit für Landstraßen 90 km/h oder 80 km/h beträgt. Österreich ist (neben Deutschland) das letzte Land, in dem die vor über 35 Jahren – nicht zuletzt unter dem

Eindruck des damaligen „Ölschocks“ – festgesetzte generell zulässige Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h nach wie vor gilt (s. Abbildung 1). Der einzigen positiven Auswirkung von geringeren Fahrzeiten stehen dabei die negativen Auswirkungen vor allem auf die Verkehrssicherheit, aber auch auf die Umwelt, den Treibstoffverbrauch sowie gegebenenfalls aufgrund einer weniger gut möglichen Geländeanpassung und damit höheren Kosten bei Landstraßenneu- und -umbauten entgegen.

### 2 Zahlen und Fakten

Trotz der günstigen Entwicklung der Zahl der jährlich auf Österreichs Straßen getöteten Personen in den letzten Jahren wird das Ziel des Nationalen Verkehrssicherheitsprogramms 2002 - 2010 [5] von unter 500 Getöteten im Jahr 2010 nicht erreicht werden. Auch wenn der positive Trend der letzten zehn Jahre er-

halten bleibt, werden es wohl über 600 sein (s. Abbildung 2). Den maßgeblichen Anteil daran bilden Getötete bei Straßenverkehrsunfällen auf Landstraßen (Landesstraßen B und L sowie sonstige Straßen im Freiland, die nicht Autobahnen oder Schnellstraßen sind). Auf Landstraßen sterben knapp zwei Drittel aller im Verkehr getöteten Personen Österreichs. Davon wiederum fast drei Viertel bei Alleinunfällen oder Frontalkollisionen. Mit anderen Worten: Unfälle auf Landstraßen, die diesen beiden Unfalltypenobergruppen zuzurechnen sind – an deren Zustandekommen (hohe) Fahrgeschwindigkeiten eine zweifellos maßgebende Rolle spielen –, sind verantwortlich für nahezu die Hälfte (45,2 %) aller Straßenverkehrstoten Österreichs (s. Abbildung 3).

Die Anteile, der bei Unfällen auf Landstraßen getöteten Personen in den österreichischen Bundesländern (ohne Wien sind es im

Tempolimits auf Landstraßen in km/h für Pkw (EU 27 + 10 weitere Länder)				
100	96	90	80	70
<b>A Österreich</b> D Deutschland	GB Großbritannien	B Belgien BG Bulgarien CZ Tschechien E Spanien EST Estland F Frankreich GR Griechenland H Ungarn HR Kroatien I Italien IS Island L Luxemburg LV Lettland LT Litauen P Portugal PL Polen RO Rumänien SK Slowakei SLO Slowenien TR Türkei	BIH Bosn. Herzegow. CH Schweiz CY Zypern DK Dänemark FIN Finnland FL Liechtenstein IRL Irland M Malta ME Montenegro MK Mazedonien N Norwegen NL Niederlande SRB Serbien	S Schweden (z.T. auch 90)

Stand Sept. 2008  
Datenquelle: OAMTC

Abbildung 1: Tempolimits auf Landstraßen in Europa

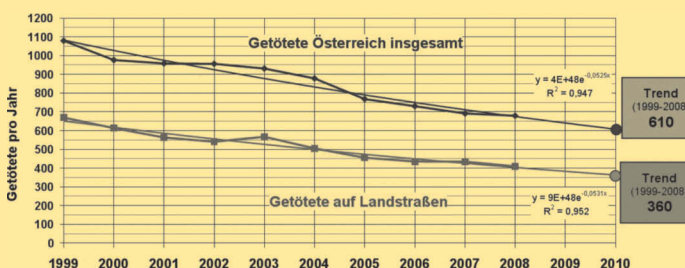


Abbildung 2: Bei Straßenverkehrsunfällen in Österreich von 1999 bis 2008 jährlich getötete Personen und Trend bis 2010 – Österreich insgesamt und auf Landstraßen im Freiland (Datenquelle: Statistik Austria)

Durchschnitt 64%) variieren nur wenig; sie liegen in den letzten drei Jahren zwischen 59 % im Burgenland und 72 % in Salzburg (s. Abbildung 4). Lediglich Vorarlberg, dort sind es 30 %, sticht im positiven Sinn hervor – also jenes Land, das sich Tempo 80 auf (Frei)Landstraßen bereits vor Jahren ins Verkehrskonzept [2] geschrieben und diese Maßnahmen inzwischen fast flächendeckend umgesetzt hat.

### 3 Wirkungsbeispiele

In der Schweiz wurde das Tempolimit für Landstraßen im Jahr 1985 zunächst provisorisch auf 80 km/h reduziert. Die mittleren wie auch die 85 %-Fahrgeschwindigkeiten gingen danach um rund 10 km/h zurück, die Zahl der Verletzten reduzierte sich um rund 10 % und die der Getöteten um rund 17 % [7]. Insgesamt wa-

ren die Auswirkungen so positiv, dass 1990 das generelle Limit von 80 km/h für schweizerische Landstraßen fix verankert wurde. Basierend auf einer Vielzahl an Geschwindigkeits- und Unfalldaten leitete Nilsson [10] ein inzwischen international anerkanntes Modell für den Zusammenhang zwischen mittlerer Fahrgeschwindigkeit und Unfallgeschehen ab. Demzufolge verändert sich die Anzahl der Unfälle mit Personenschaden mit dem Quadrat der Änderung der mittleren Fahrgeschwindigkeit und Anzahl der tödlichen Unfälle sogar mit der vierten Potenz. Bei einem Geschwindigkeitsrückgang von lediglich 5 % ( $V_{\text{nachher}}/V_{\text{vorher}} = 0,95$ ) wäre heutzutage somit ein Rückgang der Unfälle mit Personenschaden um knapp 10 % ( $0,95^2 = 0,90$ ) und ein Rückgang der tödlichen Unfälle um knapp 20 % ( $0,95^4 = 0,81$ ) zu erwarten.

satz 5 „Erhöhung der Verkehrssicherheit“ der Leitlinien zur österreichischen Verkehrspolitik [6] sowie in den vom Arbeitsausschuss Strategische Verkehrssicherheit in der Arbeitsgruppe Planung und Verkehrssicherheit verfassten Verkehrssicherheitsberichten 2005 und 2007 [11] – lautet: eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h nur für gut ausgebaute Landstraßen zuzulassen, während für alle anderen das Limit generell auf 80 km/h gesenkt wird.

Der Frage, welche Rahmenbedingungen für Landstraßen vorliegen sollten, damit ein Limit von 100 km/h vertretbar ist, wurde im Arbeitsausschuss „Linienführung und Querschnittsgestaltung“ nachgegangen.

Mit diesem neuen Ansatz einer möglichen Geschwindigkeitsregulierung für Österreichs Landstraßen wurde für das Jahr 2005 eine Abschätzung der Auswirkungen durchgeführt [3]. Basierend auf den damaligen Kostensätzen ergab sich, dass allein die Einsparungen an Unfall-, Umwelt- und Treibstoffkosten (über 110 Mio. Euro pro Jahr) den Wert der resultierenden Zeitverluste (rund 44 Mio. Euro pro Jahr) um weit mehr als das Doppelte überwiegen. Weitere zu erwartende positive Auswirkungen wurden angeführt, allerdings monetär nicht abgeschätzt. Dies sind z.B. geringere Lärmemission, weniger punktuelle Umweltbelastung durch verunfallte Fahrzeuge, ein Rückgang von Tierverlusten oder auch der Umstand, dass nach einer Reduktion des generellen Limits bei Straßenneu- und -umplanungen deren Trasse gegebenenfalls besser an vorhandene Geländeverhältnisse angepasst werden kann, was sich in geringerem Flächenverbrauch, weniger Massenbewegung und damit geringeren Kosten niederschlägt.

Im Auftrag der FSV wurden in einer Studie [12] Argumente von Entscheidungsträgern und Experten gesammelt, die für oder gegen eine Herabsetzung des generellen Limits auf 80 km/h sprechen. Nachfolgend sind einige der genannten Gegenargumente kurz kommentiert:

– Der Ausbaugrad der Straßen ist gut. Dieses „Gegenargument“ ist kein solches bzw. es

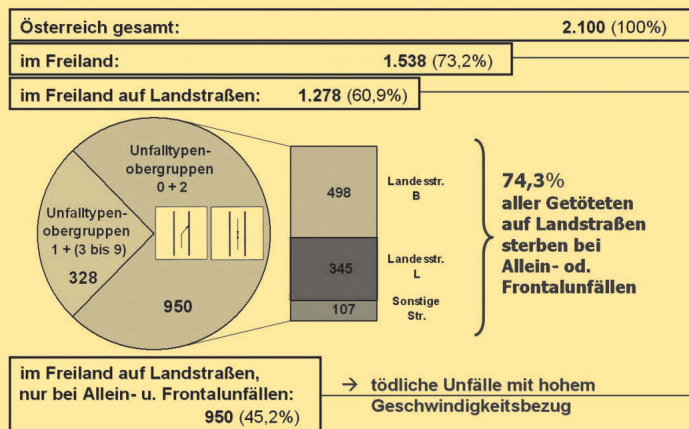


Abbildung 3: Anteile der bei Allein- und Frontalkollisionen auf Landstraßen in Österreich von 2006 bis 2008 getöteten Personen (Datenquelle: Statistik Austria)

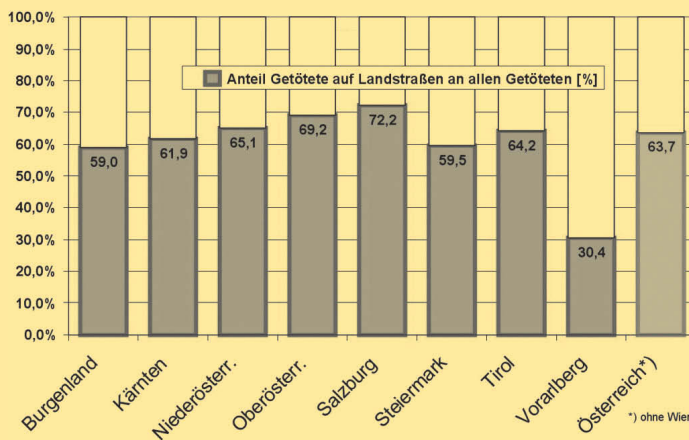


Abbildung 4: Anteile der Getöteten auf Landstraßen an allen Getöteten nach Bundesländern (2006 bis 2008)

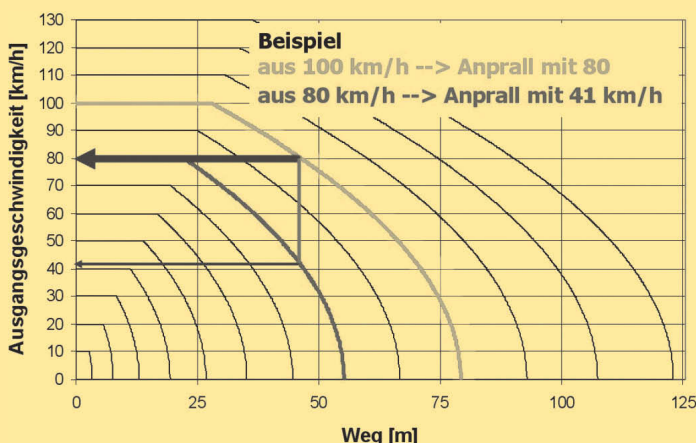


Abbildung 5: Auf trockener Fahrbahn (Verzögerung  $a = -7,5 \text{ m/s}^2$ ; 1 s Verlustzeit) kann in derselben Entfernung von 100 auf 80 km/h wie von 80 auf 41 km/h verzögert werden

Selbst simple Betrachtungen physikalischer Zusammenhänge zeigen die große Wirkung von Fahr- auf Kollisionsgeschwindigkeiten. Auf trockener Fahrbahn (Verzögerung  $a = -7,5 \text{ m/s}^2$  nach 1 s Verlustzeit vom Erscheinen einer Reaktionsaufforderung bis zum Einsetzen der vollen Bremswirkung) kann aus einer Fahrgeschwindigkeit von 80 km/h vor einem Hindernis in 55 m Entfernung das Fahrzeug eben noch zum Stillstand gebracht werden. Hätte die Fahrgeschwindigkeit 100 km/h betragen, wäre ein Anprall mit 68 km/h erfolgt – eine Kollisionsgeschwindigkeit, die einen Fußgänger mit hoher Wahrscheinlichkeit tötet. Oder: Für das Verzögern von 100 auf 80 km/h ist eine Distanz von 46 m notwendig. In der gleichen Entfernung kann aus einer Fahrgeschwindigkeit von 80 km/h z.B. im Zuge der Abwehrhandlung vor einem sich anbahnenden Unfall die Geschwindigkeit auf fast die Hälfte (41 km/h) reduziert werden (s. Abbildung 5). Während im ersten Fall mit schweren bis tödlichen Verletzungen von Unfallbeteiligten zu rechnen ist, bleibt es im zweiten Fall, mit etwas Glück, beim reinen Sachschadenunfall.

### 4 Ein neuer Ansatz für Österreich

Der Ansatz in der FSV – festhalten als Maßnahme im Grund-

- spricht nicht gegen den neuen Ansatz, da auf den gut ausgebauten Strecken das Limit von 100 km/h bleiben soll. Vom generellen 80 km/h-Limit wären lediglich die weniger gut ausgebauten (z.B. zu schmalen und/oder kurvigen) Straßen betroffen.
- Je mehr Tafeln, desto eher sind AutofahrerInnen verwirrt bzw. überfordert. Dem Grundsatz seiner Aussage nach trifft dieses Argument zweifellos zu. So belegen zahlreiche Studien, dass bei Weiterem nicht alle Verkehrszeichen – darunter auch Geschwindigkeitsbeschränkungen – von den AutofahrerInnen registriert werden. Dieser Umstand war auch in einer aktuellen Studie [4] festzustellen. Hier wusste im Zuge einer Vor-Ort-Befragung an Stellen mit 80 km/h-Beschränkung fast jeder vierte (!) der angehaltenen LenkerInnen nicht, dass es sich um einen Abschnitt mit beschildertem 80 km/h-Limit handelte. Insgesamt spricht dies aber für das generelle 80 km/h-Limit. Zum einen würden alle derzeitigen 80 km/h-Beschilderungen entfallen. Gegebenenfalls könnte auch auf einen gewissen Anteil der 70 km/h-Beschilderungen verzichtet werden. Vor allem aber müssten LenkerInnen, die die Beschilderung von Tempolimits übersehen haben, im Zweifelsfall davon ausgehen, dass sie höchstens 80 km/h (anstatt derzeit 100 km/h) fahren dürfen.
  - Mangelnde Akzeptanz/zu viel Bevormundung. Letztlich stellt jedes generelle Limit (auch das derzeitige) eine „Bevormundung“ dar, dieser Grund kann also nicht entscheidend sein. Die Gruppe der „notorischen“ SchnellfahrerInnen, die häufig Tempolimits überschreiten, dürfte sich jedenfalls in einer Größenordnung von rund 10 % [4] bis etwa 15 % [8] bewegen. Für die Mehrheit der LenkerInnen ist das jeweils geltende Limit aber ein entscheidender Faktor bei ihrer Geschwindigkeitswahl. Dies zeigte sich nicht nur in der Schweiz nach der Einführung von generellem Tempo 80 km/h (vgl. Punkt 3 „Wirkungsbeispiele“). Auch in Österreich wird bei einer zulässigen Geschwindigkeit von 80 km/h langsamer gefahren als beim generellen Limit von 100 km/h, und zwar im Mittel um 11 km/h [9].
- Zur Frage der Akzeptanz: Das Beispiel der Schweiz zeigt eindrucksvoll eine gewisse anfängliche Skepsis – 1987, zwei Jahre nach Einführung von generell Tempo 80 km/h, waren 40 % der AutofahrerInnen noch dagegen –, die sich im Laufe der Jahre zu einer deutlichen Befürwortung gewandelt hat [1]: 2005 waren nur mehr 13 % dagegen, aber 86 % waren dafür! Reduktion muss sinnvoll und erkennbar („einsichtig“) sein. Die konsequente Umsetzung des Ansatzes „generell Tempo 80 km/h mit erlaubten 100 km/h wo vertretbar“ entspricht genau der Logik dieses Arguments. Darüber hinaus zeigen sich AutofahrerInnen bei ihrer Einschätzung der Angemessenheit eines Limits offenbar kritischer, als man oft vermuten würde. So empfanden von jenem knappen Fünftel der LenkerInnen, die eine Tempo 80 km/h-Beschilderung an der betreffenden Straßenstelle für nicht angemessen hielten, 86% das Limit als zu hoch (bzw. nur 14% als zu niedrig) [4].
- In [12] genannte Argumente für die Herabsetzung des generellen Limits auf 80 km/h sind u. a.
- Umweltschutz (IG-Luft, Kyoto-Protokoll),
  - Lebensqualität, Aufenthaltsqualität, Lärmbelastung, subjektive Sicherheit,
  - Verkehrssicherheit, Reduktion der Verkehrsunfälle und schwere (bei adäquater Überwachung),
  - die meisten Überlandstraßen vertragen 100 km/h nicht; unübersichtliche, kurvige Stellen mit Gegenverkehr,
  - Verflüssigung des Verkehrs: Stop & Go reduziert.
- Diese Argumente sind, wenn gleich zum Teil schwer quantifizierbar, als durchaus zutreffend zu erachten. Lediglich für die erwartete Reduktion von Stop & Go-Verkehr bei einem reduzierten generellen Limit auf Landstraßen finden sich aus verkehrstechnischer Sicht wenige Anhaltspunkte.

## 5 Zusammenfassung

Zusammenfassend lassen sich zum Ansatz der FSV – das generelle Tempolimit für Landstraßen auf 80 km/h zu senken und 100

km/h nur dort zuzulassen, wo dies vertretbar ist – wertfrei folgende Aussagen tätigen:

- Die zu erwartenden positiven Wirkungen (auf Sicherheit, Umwelt und Treibstoffverbrauch sowie gegebenenfalls durch verbesserte Geländeanpassung kostengünstigere Neu- und Umtrassierungen) übersteigen die negativen (durch Zeitverluste) deutlich.
- Durch das Zulassen von 100 km/h auf Straßen, wo dies vertretbar ist, werden die Limits den Verhältnissen auf Landstraßen „angemessener“. Für LenkerInnen wird dadurch die Abgrenzung zwischen hoch- und niederrangigem Landstraßennetz im Sinne des Grundsatzes der „Self-Explaining-Road“ klarer erkennbar.
- Ebenso, wie die Befolgungsbereitschaft der LenkerInnen unterschätzt wird, wird ihr Widerstand gegen die Umsetzung dieser Maßnahme offenbar erheblich überschätzt. Bei Anerkennung des Potenzials der hier angeregten Maßnahme für die Verkehrssicherheit und Umwelt sollte man Schätzungen durch Empirie ersetzen: Spätestens nach einer gewissen „Gewöhnungsphase“ ist sehr wahrscheinlich eine hohe Akzeptanz zu erwarten.

Nüchtern betrachtet stellt sich bei vielen anderen objektiv als zweckmäßig zu betrachtenden Maßnahmen die Frage des politischen Willens: Wer traut sich wann?  
*Dipl.-Ing. Dr. Wolfgang BERGER*  
*wolfgang.j.berger@boku.ac.at*  
*Dr. Ralf RISSER*  
*ralf.risser@factum.at*

## Literatur

- [1] Allenbach R. (2007): Erkenntnisse nach der Einführung von Tempo 80 in der Schweiz. In: Österreichische Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr, FSV-Schriftenreihe, Heft 2
- [2] Amt der Vorarlberger Landesregierung (2006): Verkehrskonzept Vorarlberg 2006 – Mobil im Lände: Maßnahmenprogramm. Schriftenreihe Raumplanung Vorarlberg, Heft 26
- [3] Berger W. J. (2007): Potenziale der Einführung von Tempolimit 80 km/h auf Landstraßen in Österreich. In: Straßenverkehrstechnik 8.2007 (S. 409-416)
- [4] Berger W. J., Raser E., Stark J. (2009): Tempo 50/80/100 im Land Salzburg – ein Beitrag zur Leichtigkeit des Verkehrs? Endbericht zum Forschungsprojekt i.A. des Amtes der Salzburger Landesregierung (Land-

desbaudirektion); Institut für Verkehrswesen der Universität für Bodenkultur Wien, Bericht Nr. 02/2008

- [5] Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie – BMVIT (2009): Österreichisches Verkehrssicherheitsprogramm 2002 – 2010. 3. Auflage, Wien
- [6] Car M., Herry M., Philipp M., Sammer G., Schopf J. M., Skoric B., Snizek S. (2007): Der verkehrspolitische Standpunkt – Leitlinien zur österreichischen Verkehrspolitik. Österreichische Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr, FSV-Schriftenreihe, Heft 1
- [7] Dietrich K., Lindenmann HP, Hehlen P., Thoma J. (1988): Auswirkungen von Tempo 80/120 auf die Verkehrssicherheit. Schlussbericht, Zusammenfassung; bfu & ETH-Zürich
- [8] Hössinger R., Berger W. J., Unbehauen W., Sammer G., Hutter M. (2009): VIVAT – Analyse des Handlungsspielraums zur Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Optimierung von Information, Verkehrsüberwachung, Sanktionierung und sozialer Akzeptanz. Endbericht zum Forschungsprojekt; Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Forschungsarbeiten aus dem Verkehrswesen, Band 185, Wien
- [9] Kuratorium für Verkehrssicherheit (2008): Verkehrsunfallstatistik 2007. Reihe Verkehr in Österreich, Heft 40, Wien
- [10] Nilsson G. (2004): Traffic Safety Dimensions and the Power Model to Describe the Effect of Speed on Safety. Bulletin 221, Department of Technology and Society, Lund Institute of Technology, Lund
- [11] Risser R., Snizek S., Berger W. J., Bruckner O., Eichinger E.-M., Febl T., Germ M., Liebert T., Lukaschek H., Nussbaumer C., Pecharda C., Reiss-Enz V., Robatsch K., Skoric B. (2005): Verkehrssicherheitsbericht 2005 der AG Planung und Verkehrssicherheit der Österreichischen Forschungsgesellschaft Straße und Verkehr (FSV), Arbeitspapier Nr. 8, Wien
- [12] Risser R., Berger W. J., Bruckner O., Eichinger-Vill E.-M., Germ M., Lukaschek H., Mantl C., Pecharda C., Reiss-Enz V., Skoric B., Snizek S. (2007): Verkehrssicherheitsbericht 2007. Österreichische Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr (FSV), Arbeitspapier Nr. 8, Wien
- [13] Wunsch D., Risser R. (2007): Tempo 80 auf Freilandstraßen – Endbereich einer qualitativen Erhebung unter PolitikerInnen und EntscheidungsträgerInnen in Österreich. Österreichische Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr, FSV-Schriftenreihe, Heft 3 „Tempo 80 auf Freilandstraßen“

## Veranstaltungsbericht

### Optimale Organisation des öffentlichen Raumes – Raum zum Leben

Auf Anregung der Arbeitsgruppe „Stadtverkehr“ veranstaltete die FSV am 23.11.2009 ein Seminar

zum Thema „Optimale Organisation des öffentlichen Raumes – Raum zum Leben“. Anstoß für die Veranstaltung waren die aktuellen Diskussionen rund um das Thema „Shared Space“ und die zahlreichen Veranstaltungen zum Thema „Öffentlicher Raum“ im Jahr 2009. Bei „Shared Space“ handelt es sich um einen bisher undefinierten Begriff, den Univ. Prof. Dr. Heiner MONHEIM treffend mit „Shared Space ist Verkehrsberuhigung mit mehr Mut“ beschreibt. Jedenfalls treffen bezüglich „Shared Space“ viele verschiedene Wissensstände aufeinander, wobei es sich zudem um einen in Holland geschützten Begriff handelt, wodurch es zu Problemen bei der Anwendung kommen kann. Wien verwendet daher beispielsweise mit „fair teilen“ einen eigenen Begriff für einschlägige Maßnahmen.

Die Veranstaltung wurde moderiert von Em. O. Univ.-Prof. Dr. Hermann KNOFLACHER, der in seiner Einleitung dazu aufrief, Eingefahrenes aufzubrechen und mit physischen Maßnahmen auf physische Gefahren zu reagieren.

Als erster Referent stellte Ao. Univ.-Prof. Dr. Thomas MACOUN „Praxisbeispiele – Raum zum Leben“ vor. Dabei beschrieb er das Spannungsfeld zwischen den Aufgaben des öffentlichen Raumes, nämlich gleichzeitig Lebensraum und Verkehrsraum zu sein, wobei neben den materiellen Ansprüchen zunehmend immaterielle und qualitative Ansprüche an den Straßenraum hervortreten. In der Folge stellte Macoun die Entwicklung neuer Ansätze vor. Im Gegensatz zur „traditionellen“ Steuerung der Verkehrsmengen soll bei den neuen Ansätzen das Prinzip „Regelung“ durch gegenseitige Rücksichtnahme angewendet werden.

Das Thema „Raum zum Leben“ impliziert die verstärkte Nutzung des Straßenraumes durch Nichtmotorisierte. Das zweite Referat, gehalten von Frau DI Gabriele STEINBACH, beschäftigte sich daher mit „Anforderungen der Fußgänger/innen an den öffentlichen Straßenraum“. Auf Basis des „Masterplans Verkehr Wien 2003“ stellte sie die Wiener Prioritäten vor, wo nach der Verkehrssicherheit bereits an zweiter Stelle

der FußgängerInnenverkehr steht mit dem Ziel, den Anteil an den Wegen zu stabilisieren. Die Maßnahmen sollen speziell die Qualität für FußgängerInnen und die Mobilitätschancen für Menschen mit besonderen Bedürfnissen verbessern. Beispiele illustrierten in der Folge die einschlägigen Bemühungen seitens der Stadt Wien.

Die Schweiz profiliert sich oft als Vorreiter für vorbildliche verkehrsplanerische Lösungen. Dipl.-Bauing. ETH Fritz KOBI berichtete in diesem Sinn über „Erfahrungen aus der Schweiz“ bezüglich Lösungen für „Raum zum Leben“. Er illustrierte den Zugang der Schweizer Verkehrspolitik zur Thematik am Zusammenspiel der verkehrspolitischen Grundsätze mit den Instrumenten zur konkreten Umsetzung, den Wirksamkeitsanalysen, einem partizipativen Planungsprozess und am neuen Rollenverständnis der Planenden. Seiner Meinung nach müsse Neuland betreten werden und dies auf der Basis von Visionen und dem Willen zur Umsetzung.

Die Ansätze zur Neuorganisation des Straßenraums bewirken oft Skepsis, was die Folgen für die Verkehrssicherheit betrifft. Der Vortrag von Dipl.-Ing. Bernd SKORIC über „Fair teilen – Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit“ brachte hier neue Informationen in die Diskussion ein. Skoric beschrieb zunächst, was unter „Straße fair teilen“ zu verstehen ist und ging auf Bestandsbeispiele in Wien ein. Bezüglich der Verkehrssicherheitsbelange verwies er auf eine deutsche Studie, wonach Shared Space Anwendungen – je nach Situation – eine bessere, unveränderte aber auch schlechtere Unfallbilanz mit sich bringen können. Wesentlich seien seiner Meinung nach maßgeschneiderte Lösungen.

Von nicht geringerer Bedeutung ist der rechtliche Zugang zu den neuen Organisationsformen. Zum einschlägigen Thema „Raum zum Leben – Rechtliche Sicht“ sprach als letzter der Referenten Mag. Christian KAINZMEIER. Im Wesentlichen kennt die geltende StVO zwei Möglichkeiten zur Errichtung „gemischter Zonen“: die Wohnstraße und die Fußgängerzone, deren rechtliche Grundlagen er ausführlich beschrieb. Die politi-

sche Diskussion, ob in Österreich neben der Wohnstraße auch Begegnungszonen eingeführt werden sollen, ist noch offen. Im Prinzip gelten für die neuen Organisationsformen nur die grundlegenden Regeln, keine zusätzlichen.

Den Abschluss der Veranstaltung bildete eine Diskussion, an der alle Referenten sowie Dipl.-Ing. Egmont FUCHS teilnahmen. Von diesem kam die Forderung nach einer rechtlichen Absicherung der Amtssachverständigen. In der Diskussion wurde vorgeschlagen, vorerst die Schweizer Regelungen anzuwenden. Zur Förderung der Disziplin – speziell in Bezug auf die Verkehrssicherheit – wären Regelungen notwendig wie in der Schweiz, wo Fußgeher Vortritt haben, oder wie in Holland, wo dies durch Beweislastumkehr zu Ungunsten des Kfz-Verkehrs geschieht.

In der Diskussion zeigte sich, dass für Shared Space keine konkreten Regeln und fixen Kriterien gelten, es sich vielmehr um einen Prozess mit einer breiten Planungspalette als Ausgangspunkt handelt. Rückzugsbereiche für Fußgeher werden aber als notwendig erachtet.

Knoflacher fasste die Diskussion zusammen mit der Feststellung, dass die Planung noch weit entfernt vom „lebensverträglichen Raum“ sei, jedenfalls aber Mut zur Umsetzung notwendig sei. Die Arbeitsgruppe Stadtverkehr werde weiter an der Thematik arbeiten.

Univ. Prof. Dr. Josef Michael SCHOPF josef.michael.schopf@ivw.tuwien.ac.at

## Veranstaltungen und Seminare

FSV-Seminar in Wien

### Verkehrszeichen und Bodenmarkierungen

Datum: 4.3.2010

Uhrzeit: 13:00 – 17:00 Uhr

Wer lädt ein: FSV

Wo: Austria Trend Hotel Europa Graz, Bahnhofgürtel 89, 8020 Graz  
Teilnahmegebühr: € 185,00 bzw. Mitglieder € 170,00 (exkl. MwSt)

FSV-Infonachmittag in Wien

### Tunnel-Belüftung

Datum: 1.3.2010

Uhrzeit: 13:00 – 16:00 Uhr

Wer lädt ein: FSV

Wo: FSV, Karls gasse 5, 1040 Wien  
Teilnahmegebühr: € 160,00 bzw. Mitglieder € 135,00 (exkl. MwSt)

FSV-Seminar in Wien

### Gewässerschutz an Straßen

Datum: 10.3.2010

Uhrzeit: 10:00 – 16:00 Uhr

Wer lädt ein: FSV

Wo: FSV, Karls gasse 5, 1040 Wien  
Teilnahmegebühr: € 190,00 bzw. Mitglieder € 170,00 (exkl. MwSt)

FSV-Schulung in Salzburg

### Verkehrssicherheitsauditoren und Road Safety Inspektoren

Datum: 15 – 19.3.2010

Uhrzeit: jeweils 9:00 – 17:00 Uhr

Wer lädt ein: FSV

Wo: Austria Trend Hotel Altstadt, Rudolfskai 28/Judengasse 15, 5020 Salzburg

Teilnahmegebühr: € 1.750,00 bzw. Mitglieder € 1.390,00 (exkl. MwSt)

**Weitere Informationen zu diesen und weiteren Veranstaltungen und eine Online-Anmeldemöglichkeit finden Sie auf unserer Homepage [www.fsv.at](http://www.fsv.at).**

### In der nächsten Ausgabe ...

...finden Sie weitere Berichte zum FSV-Preis 2009.

### FSV-aktuell Straße:

„Österreich-Teil“ und offizielles Organ des Bereichs Straße der Österreichischen Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr (FSV)

### FSV-Geschäftsstelle:

A-1040 Wien, Karls gasse 5

Tel.: +43 1 5855567

Fax: +43 1 5855567 - 99

E-Mail: [office@fsv.at](mailto:office@fsv.at)

<http://www.fsv.at>

### Schriftleitung:

Dipl.-Ing. Claudia Österbauer (Kommentare, Anregungen, Beitragsideen etc. erwünscht!) Weitere Informationen und Bestellmöglichkeit der Publikationen der FSV auf [www.fsv.at](http://www.fsv.at). Bei Bestellungen im EU-Raum bitte Ihre UID bekannt geben (in Deutschland = DE + 9 Ziffern), da Sie so die MwSt. sparen können.

### Abonnementpreis

der Zeitschriften Straßenverkehrstechnik sowie Straße und Autobahn für FSV-Mitglieder ermäßigt!