

1000 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates XXVII. GP

Bericht des Verkehrsausschusses

über den Antrag 759/A(E) der Abgeordneten Dr. Johannes Margreiter, Kolleginnen und Kollegen betreffend Ortskerne als Begegnungszonen

Die Abgeordneten Dr. Johannes **Margreiter**, Kolleginnen und Kollegen haben den gegenständlichen Entschließungsantrag am 7. Juli 2020 im Nationalrat eingebracht und wie folgt begründet:

„Seit einer Gesetzesnovelle im Jahr 2013 ist die Verkehrsorganisationsform "Begegnungszone" Teil der österreichischen Straßenverkehrsordnung. Nach §76c StVO kann die Behörde Straßen, Straßenstellen und Gebiete zu Begegnungszonen erklären, wenn es Sicherheit, Leichtigkeit oder Flüssigkeit des Verkehrs, insbesondere des Fußgängerverkehrs, dient, oder aufgrund der Lage, Widmung oder Beschaffenheit eines Gebäudes oder Gebietes angebracht erscheint. Einige Gemeinden haben in den vergangenen Jahren bereits darauf reagiert und Begegnungszonen, oftmals in Ortskernen, eingerichtet.

Das Kuratorium für Verkehrssicherheit (KFV) veröffentlichte im Juni 2018 eine Studie, in der zwölf Begegnungszonen in ganz Österreich intensiv untersucht wurden. Das KFV stellte der Begegnungszone als Verkehrsorganisationsform ein durchwegs positives Zeugnis aus, so hielt Dipl.-Ing. Klaus Robatsch, Leiter des Bereichs Verkehrssicherheit im KFV fest: "Dass sich Begegnungszonen an geeigneten Verkehrsflächen positiv auf die Verkehrssicherheit auswirken, ist unbestreitbar."

Die Studie hält zudem fest, dass das subjektive Sicherheitsempfinden aller Verkehrsteilnehmer-innen generell sehr hoch war und die Einführung einer Begegnungszone sowohl von den Verkehrsteilnehmer-innen, als auch von den ansässigen Unternehmer-innen sehr positiv bewertet wurde. Ein Grund für das erhöhte subjektive Sicherheitsgefühl ist die relativ geringe Durchschnittsgeschwindigkeit, die zumeist zwischen 20 und 30 km/h lag und somit ein geringeres Niveau darstellte als durchschnittlich in Tempo-30 Zonen. Laut KFV wird das Verhalten der Verkehrsteilnehmer-innen weniger von unterschiedlichen Verkehrsstärken beeinflusst, sondern vielmehr von der Straßenraumgestaltung und den damit zusammenhängenden Sichtverhältnissen.

Offenkundig hat sich die Begegnungszone als sichere Verkehrsorganisationsform bewährt. Nachdem für eine effiziente Umsetzung jedoch oftmals bauliche Maßnahmen notwendig sind, die entsprechende Kosten mit sich bringen, können viele Gemeinden nicht ohne Hürden ein sichereres Verkehrskonzept einführen. Durch ein finanzielles Anreizmodell, welches das Einrichten von Begegnungszonen in Ortskernen fördert, sinken die Barrieren für Gemeinden. Zusätzlich werden Investitionen in öffentliche Infrastruktur angeregt, was zu - in dieser Krise sehr wichtigen - zusätzlichen Arbeitsplätzen führt. Begegnungszonen nützen im Idealfall allen Verkehrsteilnehmer-innen, werten jedoch speziell den Rad- und Fußverkehr auf. Das Detailbudget (OB 41.02.01) weist 25 Mio. EUR für Projekte auf, welche die "aktive Mobilität" fördern. Das Errichten von zusätzlichen Begegnungszonen in Österreichs Ortskernen bietet sich als solches Projekt an.“

Der Verkehrsausschuss hat den gegenständlichen Entschließungsantrag in seiner Sitzung am 1. Juli 2021 in Verhandlung genommen. An der Debatte beteiligten sich außer dem Berichterstatter Abgeordneten Dr. Johannes **Margreiter** die Abgeordneten Lukas **Hammer**, Christoph **Stark** sowie der Ausschussobmann Abgeordneter Alois **Stöger**, diplömé.

Bei der Abstimmung fand der gegenständliche Entschließungsantrag der Abgeordneten Dr. Johannes **Margreiter**, Kolleginnen und Kollegen nicht die Zustimmung der Ausschussmehrheit (**für den Antrag:** S, N, **dagegen:** V, F, G).

Zum Berichterstatter für den Nationalrat wurde Abgeordneter Christoph **Stark** gewählt.

Als Ergebnis seiner Beratungen stellt der Verkehrsausschuss somit den **Antrag**, der Nationalrat wolle diesen Bericht zur Kenntnis nehmen.

Wien, 2021 07 01

Christoph Stark

Berichterstatter

Alois Stöger, diplômé

Obmann

