



# Verein zur Erhaltung der Kolonie Mödling seit 1977

An den Hr. Bgm. LAbg. Hans Stefan Hintner und den gesamten Gemeinderat Mödling

## Petition der Bewohner der Kolonie Mödling (Schusterhäuseln)

### 2340 Mödling Hartigstraße und Robert Koch Gasse

**Die Bewohner der Kolonie ersuchen um die Einleitung eines Verfahrens hinsichtlich der Wiederherstellung obgenannter Straßenzüge in Nebenstrassen im (denkmalgeschützten!) Wohnbereich, sowie Planung und Errichtung einer WOHNSTRASSE, BEGEGNUNGSZONE (analog Klostergasse in Mödling) oder einer VERKEHRSBERUHIGTEN ZONE. Sollte der Gemeinderat diesem Antrag zustimmen, so mögen die betroffenen Bewohner in den Planungsprozess eingebunden werden.**

In den letzten Jahren hat sich insbesondere die Hartigstraße zu einer Durchzugs -u. Umfahrungsstraße mit enormen Verkehrsaufkommen entwickelt.

Diese Nebenstraße wird u.a. von Lenkern aus dem Bezirk Baden B17, Gumpoldskirchen und von der Autobahn kommend zur Umfahrung des Bereiches Wr. Neudorf B17 (Badener Bahn etc.) verwendet. In den Spitzenzeiten von 5 Uhr bis 9 Uhr und 15 Uhr bis 19 Uhr (Werkverkehr) ist das Verkehrsaufkommen in beiden Fahrtrichtungen enorm. Aufgrund der Fahrbahnenenge kommt es immer wieder zu gefährlichen Situationen, da die 30 Km/h Beschränkung nicht eingehalten wird. Außenspiegel der geparkten KFZ werden wöchentlich abgerissen und die Fahrzeughalter müssen, nach Fahrerflucht, für die Kosten selber aufkommen. Es ist zeitweise nicht einmal möglich, gefahrlos die Straße zu überqueren oder aus dem Fahrzeug auszusteigen.

Der Bahnübergang Schillerstraße bringt zusätzlich einen enormen Ausweichverkehr über die Fabriksgasse / Dr. Horny Straße und retour mit sich, da die Schrankenanlage in der Hauptverkehrszeit über lange Zeiträume geschlossen ist. Hier würde eventuell die Errichtung einer Unterführung Abhilfe schaffen.

Auch wegen des Verkehrsaufkommens hat sich eingebürgert, dass über 90% der Radfahrer den Straßenverkehr meiden und die Gehwege als Radwege benutzen! Täglich kommt es zu gefährlichen Situationen zwischen, mit überhöhter Geschwindigkeit fahrenden Radfahrern, älteren Bewohnern und Kindern. Die Hausausgänge sind unmittelbar am Gehsteigrand und vom Radfahrer nicht einsehbar! Ein rechtzeitiges Anhalten daher unmöglich.

Jedes verkehrsberuhigende Verkehrskonzept kann nur eine Verbesserung der Wohnqualität und Reduktion der nicht unbeträchtlichen Lärmbelastung im Wohnbereich der denkmalgeschützten Anlage bringen.

**Bei der Podiumsdiskussion der Bewohner der Kolonie am 14.Juni 2017 (Veranstalter: Verein zur Erhaltung der Kolonie Mödling) wurden Vorschläge und Lösungsmöglichkeiten incl. Planmaterial (Verkehrskonzept) erarbeitet, welche über den Vereinsvorstand eingesehen werden können.**

Ansprechpartner für obiges Anliegen ist der Verein zur Erhaltung der Kolonie Mödling (Schusterhäuseln) 2340 Mödling, Hartigstraße 13, welcher auch die Koordination weiterer Schritte übernimmt.

Für den Vorstand Obmann Karl Klugmayer e.h.

Anhang: xxx Unterschriftenlisten

Mödling, am 14.Juni 2017

Ich stimme zu, dass diese Seite Cookies für Analysen und personalisierten Inhalt verwendet. [Mehr erfahren...OK](#)

## Wohnstraßen

**Die Stadt Graz setzt seit dem Jahr 2010 wieder Wohnstraßen als ein Mittel der Verkehrsplanung ein, um in Straßenzügen mit vorwiegend Wohnnutzung eine Steigerung der Lebensqualität für AnrainerInnen erreichen zu können.**



### Wie wird eine Straße eine Wohnstraße

Die Abteilung für Verkehrsplanung wird auf Grund von Wünschen aus der Bevölkerung oder den Bezirksvertretungen tätig. Seitens der Antragstellerin / des Antragstellers ist eine Unterschriftenliste mit Unterschriften der AnrainerInnen der betroffenen Straße vorzulegen.

Ob eine Straße als Wohnstraße grundsätzlich geeignet ist, wird anhand von bestimmten Kriterien überprüft. Wesentlichste Kriterien dabei sind die Kfz-Verkehrsmengen, der Lkw-Anteil und die Verkehrssicherheit, sowie die Funktion der Straße und die Altersstruktur der AnrainerInnen.

Sind die Voraussetzungen für eine Wohnstraße erfüllt, erfolgt eine Befragung der BewohnerInnen seitens der Abteilung für Verkehrsplanung, ob eine Wohnstraße in ihrer Straße errichtet werden soll. Mittels Fragebogen wird allen anrainenden Haushalten die Möglichkeit geboten, schriftlich ihre Meinung zur Einrichtung einer Wohnstraße in ihrer Straße mitzuteilen. Neben dem Befragungsblatt liegt der Befragung auch ein Informationsblatt bei, um darüber zu informieren, welche Veränderungen mit der Umwandlung einer Straße in eine Wohnstraße verbunden sind. Nur wenn sich eine eindeutige Mehrheit der Anrainerschaft für eine Wohnstraße ausspricht, wird auch eine errichtet. Im Zuge einer Bezirksteilversammlung erfolgt dann die Information der betroffenen AnrainerInnen über die Umsetzung der Wohnstraße. Bei einem eindeutig negativem Befragungsergebnis ergeht ein Informationsschreiben an die betroffenen Haushalte, dass keine Wohnstraße verordnet wird.



Ablauf  
Wohnstraßenprojekte

### Gestaltung

Wesentlich für Wohnstraßen ist, dass sie als solche eindeutig vom fließenden Verkehr erkannt werden. Sie sollen sich daher gestalterisch (mit einfachen und kostengünstigen Mitteln) vom Straßenbild des übrigen Verkehrsraumes abheben, um die Kfz-Lenker auf die geänderte Situation aufmerksam zu machen.

Im Sinne einer raschen und kosteneffizienten Umsetzung wird es bei den zukünftigen Wohnstraßen eine einfache, standardisierte Straßenraumgestaltung geben, die auf die Bedürfnisse der BewohnerInnen vor Ort Rücksicht nimmt, allerdings ohne Beteiligungsmöglichkeit bei der Gestaltung. Das Pilotprojekt in Eggenberg hat gezeigt, dass die Ergebnisse bei einer Gestaltung durch die AnrainerInnen in der Regel nicht gleichermaßen für alle zufriedenstellend sind und dadurch Konfliktpotenzial beinhalten.

Mit einfachen Mitteln wie Bodenmarkierungen und Pollern sollen bestehende Straßen ohne wesentliche Umbaumaßnahmen in Wohnstraßen umgewandelt werden. Die Gestaltung erfolgt nach einer Schemaplanung, die bei allen Wohnstraßen eingesetzt wird: Quermarkierungen und Poller im Eingangsbereich als Torelement sowie Piktogramme, versetzt markierte Parkplätze und Spielbereiche, wodurch ein Erscheinungsbild erzielt wird, das sich deutlich von den „normalen“ Straßen unterscheidet. Durch das Markieren der Parkplätze und Einrichten von Spielbereichen kann es sein, dass Parkplätze verloren gehen.

## Wohnstraße - was bedeutet das?

- Das Befahren zum Zwecke der Zu- und Abfahrt ist erlaubt, jedoch nicht das Durchfahren. Weiters erlaubt sind der Fahrradverkehr, das Befahren mit Fahrzeugen des Straßenerhalters und der Einsatzorganisationen
- KraftfahrerInnen und RadlerInnen dürfen in der Wohnstraße maximal Schrittgeschwindigkeit fahren.
- FußgängerInnen dürfen die Straße in ihrer ganzen Breite nutzen
- Kinder dürfen im gesamten Straßenbereich, also ausdrücklich auch im Bereich der Fahrgasse, spielen.
- Fahrzeuge - auch Fahrräder - dürfen FußgängerInnen nicht behindern und müssen notfalls warten. Allerdings dürfen FußgängerInnen den Fahrverkehr ebenfalls nicht absichtlich oder unnötig einschränken bzw. behindern.
- Parken ist grundsätzlich nur auf den vorgesehenen Flächen erlaubt. Das Aus- und Einsteigen sowie das Ent- und Beladen von Fahrzeugen sind davon ausgenommen.
- Wer mit einem Fahrzeug die Wohnstraße verlässt, muss beachten, dass, wie bei Grundstücksausfahrten, andere Fahrzeuge und querende Fußgänger Vorrang haben.

## Wohnstraßenprojekte

Wohnstraßengebiet Thaddäus-Stammel-Straße / Eppensteinerweg / Josef-Poestion-Straße

## Kontakt

**DI<sup>in</sup> Barbara Urban**

Abteilung für Verkehrsplanung

Europaplatz 20 | 8011 Graz

Tel.: +43 316 872-2891

E-Mail: [barba.urban@stadt.graz.at](mailto:barba.urban@stadt.graz.at)

Ich stimme zu, dass diese Seite Cookies für Analysen und personalisierten Inhalt verwendet. [Mehr erfahren...OK](#)

## Verkehrsberuhigung

**Möglichkeiten der Verkehrsberuhigung:** Gestaltung des Straßenraumes mit Elementen wie z.B. Baumscheiben, Versätzen und Einengungen; verkehrsbauliche und -regelnde Maßnahmen zur Reduktion der Fahrgeschwindigkeit und Verringerung der Kfz-Anzahl



Verkehrsberuhigung -  
Beispiel

**Ziele:** Kfz-Durchgangs- und Schleichverkehr reduzieren oder gar unterbinden, bessere Verkehrssicherheit für Fußgänger und Radfahrer

**Geeignet vor allem für:** Straßen mit einer ausgeprägten Aufenthalts- und Erschließungsfunktion

Im untergeordneten Straßennetz werden aufwändige Umgestaltungsmaßnahmen prioritär nur im Zuge von Straßenneubauten / Generalsanierungen umgesetzt. Bei der Neuanlage von Straßen in Wohngebieten kann bereits in der Planung eine verkehrsberuhigende Gestaltung mitberücksichtigt werden.

Bei bestehenden Straßen wird bei verkehrsberuhigenden Maßnahmen auf die einfache Umsetzbarkeit geachtet.

Eine weitere Möglichkeit der Verkehrsberuhigung bieten Wohnstraßen.

## Kontakt

Abteilung für Verkehrsplanung

Europaplatz 20 | 8011 Graz

Tel.: +43 316 872-2881

E-Mail: verkehrsplanung@stadt.graz.at

**ProjektbetreiberInnen eines guten Beispiels einer Begegnungszone sind herzlich eingeladen Ort und Name der Begegnungszone an: [begegnungszonen\[at\]walk-space.at](mailto:begegnungszonen[at]walk-space.at) zu übermitteln.**

oder via [Online-Formular](#)

## ***Rechtliche Informationen***

Mit der [25. Novellierung der Straßenverkehrsordnung 1960](#) wurde die Begegnungszone in Österreich seit dem 31.3.2013 gesetzlich verankert.

Eine Gemeinde ist für die Erlassung einer Begegnungszone zuständig, wenn die Verordnung nur für das Gebiet der betreffenden Gemeinde wirksam wird und sich nur auf Straßen beziehen soll, die weder Autobahnen, Autostraßen, Bundesstraßen oder Landesstraßen sind (§ 94d StVO).

In allen anderen Fällen ist innerhalb des betreffenden politischen Bezirks die Bezirksverwaltungsbehörde (BH/Magistrat) ermächtigt eine Begegnungszone zu erlassen (§ 94b StVO).

*"Die Behörde kann, wenn es der Sicherheit, Leichtigkeit oder Flüssigkeit des Verkehrs, insbesondere des Fußgängerverkehrs, dient, oder aufgrund der Lage, Widmung oder Beschaffenheit eines Gebäudes oder Gebietes angebracht erscheint, durch Verordnung Straßen, Straßenstellen oder Gebiete dauernd oder zeitweilig zu Begegnungszonen erklären" (§ 76c Abs. 1).*

Durch die entsprechenden Straßenverkehrszeichen gemäß § 53 Abs. 1 Z 9e bzw. 9f ist der *"Beginn und das Ende einer Begegnungszone kundzumachen"* (§ 76c Abs. 5). Mit deren Anbringung tritt die Begegnungszone in Kraft.

## **Definition Begegnungszone**

Eine Begegnungszone ist *"eine Straße, deren Fahrbahn für die gemeinsame Nutzung durch Fahrzeuge und Fußgänger bestimmt ist, und die als solche gekennzeichnet ist"* (§ 2 Abs. 1 Z 2a).

In einer solchen verkehrsberuhigten Zone sind FußgängerInnen, RadfahrerInnen und AutofahrerInnen gleichberechtigt.

*Zufußgehende dürfen die gesamte Fahrbahn benützen. Sie dürfen den Fahrzeugverkehr jedoch nicht mutwillig behindern* (§ 76c Abs. 3).

FahrzeuglenkerInnen dürfen andere VerkehrsteilnehmerInnen wie FußgängerInnen oder RadfahrerInnen *weder gefährden noch behindern. Sie haben von ortsgebundenen Gegenständen oder Einrichtungen einen der Verkehrssicherheit entsprechenden seitlichen Abstand einzuhalten* (§ 76c Abs. 2). Für den Fahrzeugverkehr gelten die allgemeinen Vorrangregeln sowie der Vertrauensgrundsatz (§ 3 Abs 1 1. Satz).

## **Regeln in der Begegnungszone**

Das Miteinander im gemeinsam genutzten Raum ist durch die Erweiterung des Vertrauensgrundsatzes (§ 3 Abs 1 1. Satz) geregelt: *„Die Teilnahme am Straßenverkehr erfordert ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksichtnahme“*.

- In der Begegnungszone gilt grundsätzlich eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 20 km/h. Das österreichische Recht sieht in Ausnahmen (*wenn es der Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs dient und aus Gründen der Sicherheit des Verkehrs keine Bedenken dagegen bestehen*) auch 30 km/h vor (§ 76c Abs. 6).
- Das Parken von Kraftfahrzeugen ist nur an den dafür gekennzeichneten Stellen erlaubt (§ 23 Abs. 2a).
- Im Gegensatz zur Wohnstraße ist in einer Begegnungszone die Durchfahrt für jeglichen Fahrzeugverkehr gestattet.
- Das Nebeneinanderfahren von RadfahrerInnen ist erlaubt (§ 68 Abs. 2) – sie müssen sich aber rechts halten.
- Rollschuhfahren ist erlaubt allerdings dürfen andere VerkehrsteilnehmerInnen weder gefährdet noch behindert werden und die Geschwindigkeit ist dem Fußgängerverkehr anzupassen (§ 88a Abs. 3).
- HundebesitzerInnen haben dafür zu sorgen, dass Begegnungszonen nicht durch ihre Hunde verunreinigt werden (§ 92 Abs. 2).
- Beim Verlassen der Begegnungszone gelten die üblichen Regelungen (keine besondere Vorrangsregelung)

Ansonsten gelten die allgemeinen Regelungen:  
Rechtsregel (§ 7 StVO)  
Vorrangregelungen (§ 19 StVO)  
Verkehrsangepasste Geschwindigkeit (§ 20 StVO)

### **Gestaltungsaspekte**

Eine geeignete („selbsterklärende“) Gestaltung ermöglicht ein hohes Maß an Qualität und Verkehrssicherheit für die BenutzerInnen einer Begegnungszone. Es ist ratsam auf individuelle Gegebenheiten und Bedürfnisse Acht zu geben.

Bei der Gestaltung der Begegnungszone sind die Ansprüche aller NutzerInnengruppen (z. B.: ältere Personen, Personen mit Kinderwägen, Personen mit speziellen Bedürfnissen) zu berücksichtigen.

Ein Partizipationsprozess ist in diesem Zusammenhang empfehlenswert. Die Einbeziehung mobilitätseingeschränkter Personen, Personen mit Seheinschränkung und Blinde ermöglicht erst die gemeinsame Nutzung des Raums.

Die StVO gibt keine Gestaltungsvorgaben vor, sie legt fest:

*Die Anbringung von Schwellen, Rillen, Bordsteinen und dergleichen sowie von horizontalen baulichen Einrichtungen ist in verkehrsgerechter Gestaltung zulässig, wenn dadurch die Verkehrssicherheit gefördert oder die Einhaltung der erlaubten Höchstgeschwindigkeit unterstützt wird (§ 76c Abs. 4).*

*Wenn in einer Begegnungszone kein Gehsteig vorhanden ist, so gilt die Maßangabe nach Abs. 1 lit. c bezüglich eines Gehsteiges für einen 1,5 m breiten Streifen entlang der Häuserfronten, für den übrigen Teil gilt die Angabe bezüglich der Fahrbahn (§ 83 Abs. 2).*

Aspekte zur Gestaltung und Umsetzung, zum Planungsprozess, etc. werden von der Österreichischen Forschungsgesellschaft Straße - Schiene - Verkehr (FSV) in den RVS-Richtlinien angesprochen:

- FSV (2014): RVS Arbeitspapier Nr. 27 - Einsatzkriterien für Begegnungszonen, Wien
- FSV (1990): RVS 03.02.11 - Einsatzkriterien für die Errichtung von Rad- und Gehwegen, Wien
- FSV (2004): RVS 03.02.12 - Fußgängerverkehr, Wien
- FSV (2001): RVS 03.02.13 - Radverkehr, Wien
- FSV (2001): RVS 03.04.12 - Querschnittgestaltung von Innerortsstraßen, Wien