



## **Dringlicher Antrag der Grünen-ALG**

eingbracht in der Gemeinderatssitzung vom 26. März 2015

**von**

**GR Karl Dreisiebner**

### **Betrifft: Prüfung zur Verordnung einer Begegnungszone in den Innenstadt-Straßenzügen im Neutor- und im Joanneumsviertel**

Sogenannte Begegnungszonen sind in Österreich seit Mai 2013 von Gesetzes wegen möglich und bilden entlang der Straßenverkehrsordnung (StVO) den rechtlichen Rahmen dafür, dass Verkehrsflächen gemeinsam und unter gegenseitiger Rücksichtnahme aller VerkehrsteilnehmerInnen - also von FußgängerInnen, RadfahrerInnen und AutofahrerInnen - genutzt werden können.

Unter anderem wird das Instrument Begegnungszone für solche Straßen und Plätze empfohlen, die im Altstadt- oder Zentrumsbereich liegen und die in ihrer Funktion als Geschäftsstraßen einen hohen nicht motorisierten Mobilitätsanteil - in erster Linie FußgängerInnen - aufweisen, wo daneben aber auch relevantes motorisiertes Verkehrsaufkommen sowie Radverkehr gegeben ist. Den FußgängerInnen werden einerseits mehr Rechte zuerkannt, so ist für sie das flächige Queren der Straße in einer Begegnungszone ausdrücklich ermöglicht. Dem Rad- als auch dem Autoverkehr wird Zu- und Durchfahrt in der Begegnungszone weiterhin gestattet und noch mehr, nicht sonderlich erschwert. Neben der allgemein bekannten Rechtsregel regeln nur die (empfohlene) Verordnung eines Tempolimits von 20 Km/h und die absolute Bevorrangung zu Fuß Gehender bei der Querung der Verkehrsfläche die gemeinschaftliche Abwicklung der unterschiedlichen Verkehrsarten. Grundsätzlich sind in Begegnungszonen keine darüber hinaus gehenden Ordnungsregeln oder Verkehrszeichen, Schutzwege oder gar Ampeln erforderlich.

Nun ist ja die Stadt Graz nicht ohne Begegnungszone. Der Grazer Sonnenfelsplatz ist vor beinahe vier Jahren als erster Shared Space in Österreich eröffnet (und im Herbst 2013 als Begegnungszone verordnet) worden, seither fehlt aber von ähnlichen Projektansätzen in Graz jede Spur. Graz hat also in Sachen Begegnungszonen die VorreiterInnenrolle verloren, denn im Gegensatz zu Graz sind sehr viele andere Städte dabei, Begegnungszonen zu planen und zu forcieren, bzw. haben solche bereits seit knapp zwei Jahren umgesetzt.

Genannt seien neben der Wiener Mariahilfer Straße, die zum Teil FußgängerInnenzone und zum anderen Teil Begegnungszone geworden ist, Linz, wo es seit 2013 Begegnungszonen in der Herrenstraße und in der südlichen Landstraße (dort samt Straßenbahnverkehr) gibt. Die NiederösterreicherInnen zeigen Graz beispielsweise in St. Pölten und in Pöchlarn, dass es geht. Noch heuer werden in Salzburg der Hanuschplatz und die Griesgasse Begegnungszone sein und auch in der Welscher Innenstadt funktioniert die Begegnungszone am zentralen Kaiser-Josef-Platz und in der südlichen Pfarrgasse. Dass es nicht nur im Altstadtbereich um Begegnungszonen gehen kann, sei der Vollständigkeit halber anhand der Beispiele Velden, Grünburg, Wolfurt und Feldkirchen bei Graz dargestellt - überall dort wurden Hauptdurchzugsstraßen zu Begegnungszonen!

In vielen dieser Städte wurde gerade die Begegnungszone am Grazer Sonnenfelsplatz als Vorbild für eigene Projekte und Planungen herangezogen, insbesondere aber ist die Entwicklung der Unfallzahlen im Bereich dieses Shared Space interessiert beobachtet worden. Wie mittlerweile auch medial bekannt ist, sind am Grazer Sonnenfelsplatz über nunmehr etwa drei Jahre keine gesteigerten Unfallzahlen - im Vergleich zu den Jahren 2010 und früher - zu bemerken.

[www.kleinezeitung.at/s/steiermark/graz/4675628/BEGEGNUNGSZONE\\_Sonnenfelsplatz\\_Positive-Bilanz](http://www.kleinezeitung.at/s/steiermark/graz/4675628/BEGEGNUNGSZONE_Sonnenfelsplatz_Positive-Bilanz)).

Dass die Entschleunigung und somit die 'Vermenschlichung' des motorisierten Individualverkehrs der Aufenthalts- und Lebensqualität aller NutzerInnen einer Straße zuträglich ist und somit auch den Standort in seiner wirtschaftlichen Entwicklung sehr gut unterstützen kann, ist wohl unbestritten und lässt sich auch anhand der Erhebungen und Rückmeldungen in den Begegnungszonen der anderen genannten Städte nachweisen. So ist sowohl aus stadtplanerischer als auch aus wirtschaftspolitischer Sichtweise klar, dass die Implementierung von Begegnungszonen viel mehr Vorteile als Nachteile bringt und dass es unter Einbeziehung aller betroffenen BürgerInnen und Stakeholder so zu einer deutlichen Aufwertung und zu einem klaren Standortvorteil für die 'weitere' Innenstadt kommen kann.

In diesem Sinne stelle ich namens des Grünen Gemeinderatsklubs - ALG folgenden

### **Dringlichen Antrag**

- 1. Der zuständige Verkehrsstadtrat, Mag. (FH) Mario Eustacchio wird beauftragt, für die Straßenzüge Landhausgasse, Raubergasse, Kalchberggasse, Kaiserfeldgasse und südliche Schmiedgasse (Straßenabschnitt zwischen Joanneumring und Kaiserfeldgasse) sowohl deren grundsätzliche Eignung, als auch aus Sicht der Verkehrsplanung notwendig scheinende Begleitmaßnahmen für die Verordnung einer Begegnungszone entsprechend § 76c StVO zu prüfen.**
- 2. Stadtrat Eustacchio wird beauftragt, bis zur im Juni 2015 stattfindenden ordentlichen Sitzung des Verkehrsausschusses seinen Mitgliedern einen schriftlichen Informationsbericht über die Ergebnisse dieser Prüfung zur Kenntnis zu bringen.**