

# Gestaltungsvorschläge für Siedlungsstraßen in Gemeinden

Der vereinfachte Straßenquerschnitt



**Gestaltungsvorschläge für Siedlungsstraßen in Gemeinden  
Der vereinfachte Straßenquerschnitt**

Impressum:

Auftraggeber:

Amt der Niederösterreichischen Landesregierung  
Gruppe Raumordnung, Umwelt und Verkehr  
Abteilung Raumordnung und Gesamtverkehrsangelegenheiten  
Landhausplatz 1  
3109 St. Pölten  
Telefon: +43 2742 9005

Autoren:

Abteilung Raumordnung und Gesamtverkehrsangelegenheiten:  
DI Michael Kopp, DW 14266  
Straßenbauabteilung 8, Waidhofen/Thaya:  
DI Jochen Lintner, +43 2842 52691 680012  
NÖ.Regional.GmbH:  
DI Waltraud Wagner, +43 2742 71800

Unter Mitarbeit von:

Gebietsbauamt V, Mödling  
Amtssachverständiger für Verkehrstechnik:  
DI Helmut Merbaur

St. Pölten, Mai 2021

Lektorat:

Mag. Gudrun Pühr, 1060 Wien

Gestaltung:

gugler\* MarkenSinn  
3100 St. Pölten

Druck:

gugler\* DruckSinn  
3390 Melk/Donau

# Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	4
2	Der vereinfachte Straßenquerschnitt	5
3	Anwendungsfälle	7
4	Rahmenbedingungen	8
5	Ziele und Wirkungen	10
6	Gestaltung eines vereinfachten Straßenquerschnitts	11
7	Rechtliche Bestimmungen	15
8	Kosten	16
9	Gestaltungsbeispiele	18

# 1 Einleitung

Baugebiete, Umnutzungen und Nachverdichtungen führen in Städten und Gemeinden zu einem beständigen Wandel. Dabei werden bei der Straßengestaltung vorwiegend die Bedürfnisse des Autoverkehrs in den Mittelpunkt gestellt. Auch in Siedlungsgebieten ländlicher Gemeinden ist dies sichtbar. Trotz geringen Verkehrsaufkommens werden dort Erschließungsstraßen meist mit beidseitigem Hochbordgehsteig und zwei asphaltierten Fahrstreifen realisiert.

Als Konsequenz verleitet dieser Straßenquerschnitt zum Fahren mit erhöhter Geschwindigkeit. Dies ist insbesondere hinsichtlich der **Verkehrssicherheit** bedenklich und bedarf deshalb einer grundlegenden Überarbeitung, die dabei weitere Defizite aufgreift und mitdenkt. So ist die **Aufenthaltsqualität** in der Regel gering und die berechtigten Ansprüche anderer NutzerInnen (Begegnungen, Gespräche oder Kinderspiel) kommen zu kurz. Gleichzeitig erfüllt diese Straßengestaltung die modernen vielfältigen und komplexen Anforderungen an den öffentlichen Raum nicht. So spielen aktuelle Herausforderungen wie **Hitze- und Starkregenereignisse**, **Bodenverbrauch oder Nutzungsdruck** eine immer wichtigere Rolle bei der Siedlungsentwicklung. Hinzu kommt der

immense Einfluss des Straßenraums auf das **Wohlbefinden** der AnwohnerInnen, schließlich findet hier das öffentliche Leben statt. In diesem Zusammenhang nimmt besonders die **Barrierefreiheit** einen wesentlich höheren Stellenwert als bislang ein, schließlich erleichtert sie nicht nur eingeschränkt mobilen SeniorInnen oder Menschen mit dauerhafter Behinderung das Leben, sondern wirkt sich ebenso positiv auf den Alltag von vorübergehend Erkrankten, Kindern oder auch Personen mit Gepäck oder Kinderwagen aus.

Vor diesem Hintergrund wird in dieser Broschüre mit dem **vereinfachten Straßenquerschnitt für Siedlungsstraßen in Gemeinden** ein anderer, strategischer Umgang mit dem Straßenraum vorgeschlagen. Dieser Ansatz ergänzt bisherige Lösungen und bewirkt einen **Straßenraum, der einladend auf zu Fuß gehende und Rad fahrende Menschen wirkt**, so dass Gelegenheiten zur Interaktion entstehen. Das Land Niederösterreich möchte mit dieser Broschüre auf die Bedeutung dieser Herangehensweise für Gemeinden aufmerksam machen und bereits in der Planungsphase einen Beitrag dazu leisten, einen sicheren und lebenswerten Straßenraum zu ermöglichen.



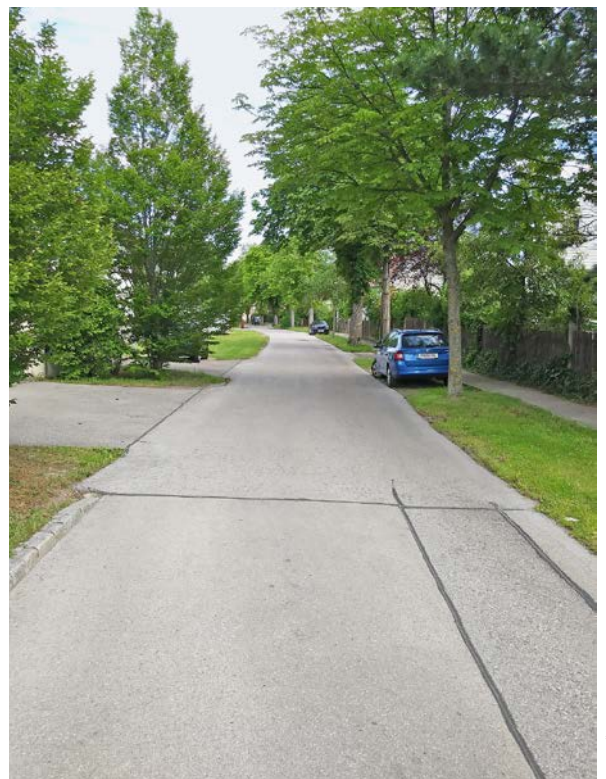
Siedlungsstraße heute:  
eine optimale Lösung?

# 2 Der vereinfachte Straßenquerschnitt

Für den vereinfachten Straßenquerschnitt werden von der üblichen 8,50 m breiten Verkehrsfläche<sup>1</sup> in einer durchschnittlichen Aufschließungsstraße bis zu 50 % des Straßenraums dem Fließverkehr (inkl. Hauszufahrten und Ausweichen) zugeteilt, die weiteren 50 % des Straßenraums können je nach den verkehrspolitischen Zielen und nach der Finanzkraft der Gemeinde gestaltet werden.

Das heißt, es wird nur ein Fahrstreifen asphaltiert, den alle VerkehrsteilnehmerInnen gleichermaßen benutzen. FahrzeuglenkerInnen müssen hier besondere Rücksicht nehmen, während die übrigen VerkehrsteilnehmerInnen den neu gewonnenen öffentlichen Raum für sich beanspruchen können. Da in diesem Fall kein den FußgängerInnen zugeteilter Verkehrsraum (Gehsteig, Gehweg, ...) vorliegt, gelten in diesem Fall die generellen „Verhaltensregeln“ des § 76 StVO, nach dem sie dabei den äußersten Fahrbahnrand zu benutzen haben und andere StraßenbenützerInnen weder gefährden noch behindern dürfen.<sup>2</sup>

Geradlinige Straßenverläufe werden von Verschwenken durchbrochen, um den monotonen Verlauf zu unterbrechen. Für den Gegenverkehr sind Ausweichen vorgesehen. Parkplätze werden entlang der Fahrbahn angeordnet.



Siedlungsstraße mit vereinfachtem Querschnitt



Vereinfachter Straßenquerschnitt mit grünen Randstreifen

Deshalb kommt der Anzahl von Parkplätzen auf öffentlichem Grund hier eine wichtige verkehrspolitische Rolle zu, die Anzahl sollte noch vor einer konkreten Straßenplanung im Zuge der Siedlungsplanung festgelegt werden. Ebenfalls in diesem Stadium sind die Ansprüche des Winterdienstes und gegebenenfalls des landwirtschaftlichen Verkehrs einzubeziehen und in der Straßenplanung zu berücksichtigen.

Die verbleibenden Randstreifen können je nach Situation mit offenfugigen Pflasterbelägen, mit Rasenpflaster, mit Schotterrasen oder mit Baum- und Strauchpflanzungen versehen werden. Die so gestalteten Seitenstreifen machen den Ort nicht nur lebenswerter, sie speichern auch Wasser und sind daher in der Lage, das Kanalisationsnetz bei starken Niederschlägen zu entlasten. Darüber hinaus reduzieren sie Hitzebelastungen im Sommer, reinigen die Luft von Schadstoffen und sind Rückzugsraum für Tier- und Pflanzenarten.

Das Ziel sind also möglichst schmale Fahrstreifen und einfach gestaltete Randbereiche, die von allen VerkehrsteilnehmerInnen gemeinsam sicher genutzt werden können.

# 3 Anwendungsfälle

Ökologische, aber auch verkehrstechnische, wirtschaftliche und gestalterische Überlegungen sprechen für einen, an den Bedarf vieler ländlicher Siedlungsgebiete angepassten, vereinfachten Straßenquerschnitt. Für diese einfachere Ausbauf orm sind drei Anwendungsfälle in Betracht zu ziehen:

## STRASSENNEUBAU

Die Realisierung eines **vereinfachten** Straßenquerschnitts ist im Rahmen eines **Straßenneubaus** am **effizientesten** und besonders zielführend möglich. Deshalb sollte bereits im Zuge der Siedlungsplanung die Frage „wie viel öffentlichen Raum braucht eine Siedlung“ beantwortet werden. Der Autoverkehr im neuen Wohngebiet sollte jedenfalls geringgehalten werden. Bereits im Widmungsverfahren kann durch geeignete Planung der Verkehrsflächen der geradlinige Verlauf von Siedlungsstraßen vermieden werden.

## KOMPLETTSANIERUNG

Die eingangs beschriebene konventionelle Straßenraumgestaltung hat neben den negativen Umwelteffekten, die durch die Versiegelung entstehen, auch unnötig hohe Herstel-

lungs- und Erhaltungskosten zur Folge. **Das gewünschte Bild einer „Siedlung im Grünen“ mit einer vielfältigen Nutzung der öffentlichen Räume stellt sich ebenfalls nicht ein.**

Deshalb sollte auch im Rahmen einer **Komplettsanierung** von Straßen die Chance ergriffen werden, eine Verbesserung der Qualität des Wohnumfeldes zu bewirken, indem die Neugestaltung nach den Anforderungen eines vereinfachten Straßenquerschnitts umgesetzt wird.

## VERKEHRSBERUHIGENDE MASSNAHMEN

Der heutige konventionelle Straßenquerschnitt verleitet einerseits zum Fahren mit erhöhter Geschwindigkeit, andererseits nutzen FußgängerInnen den Gehsteig wegen der Niveauunterschiede und der häufig zu geringen Breiten oftmals nicht. Sofern deshalb eine Entwicklung und **Umsetzung verkehrsberuhigender Maßnahmen** verfolgt wird, bietet sich die Veränderung der Straße nach den Prinzipien des vereinfachten Straßenquerschnitts ebenfalls an.

# 4 Rahmenbedingungen

Das flächensparende Mischprinzip des vereinfachten Straßenquerschnitts, bei dem sich alle VerkehrsteilnehmerInnen auf der gleichen Verkehrsfläche befinden, benötigt folgende Voraussetzungen:

- Die tatsächlichen Geschwindigkeitsunterschiede zwischen den VerkehrsteilnehmerInnen müssen gering sein. Durch eine geeignete Straßenraumgestaltung und verkehrsrechtliche Regelungen wird eine umsichtige Fahrweise mit angepassten Fahrgeschwindigkeiten unterstützt. Ob eine Geschwindigkeitsbeschränkung erforderlich ist, ist im Einzelfall durch die zuständige Straßenverkehrsbehörde zu prüfen.
- Die Einfahrtsbereiche in das Wohngebiet sind durch Verkehrsberuhigungsmaßnahmen wie z.B. Gehsteigdurchziehungen oder dergleichen zu verdeutlichen.
- Die FußgängerInnen werden nicht durch parkende Autos behindert.

Darüber hinaus ist der vereinfachte Straßenquerschnitt **nur in reinen Wohngebieten möglich.**

Es dürfen sich keine „Verkehrserreger“ innerhalb des Wohngebietes befinden. Gibt es öffentliche Einrichtungen wie Einkaufsmärkte, Schulen oder Seniorenheime in diesem Bereich, so handelt es sich nicht mehr um ein reines Wohngebiet. Die Verkehrsbelastungen wären dann genau zu überprüfen und die Fahrbahnquerschnitte dementsprechend festzulegen. Ein einheitlicher einstreifiger Fahrbahnquerschnitt wird dann in der Regel nicht mehr gewählt werden können.

Der vereinfachte Straßenquerschnitt kommt auch dann nicht in Frage, wenn für den Durchzugsverkehr keine alternative Ausweichroute besteht.

Bei der Vorprüfung zur Eignung können die VerkehrsberaterInnen des Landes Niederösterreich die Gemeinden beratend unterstützen.

Die Reduktion der Fahrstreifen auf einen Fahrstreifen (mit entsprechenden Ausweichmöglichkeiten) ist dann möglich, wenn in der Spitzenstunde nicht mehr als 70 Kraftfahrzeuge in beiden Richtungen unterwegs sind.<sup>3</sup> Das ist in vielen Siedlungsstraßen der Fall.



Ob die Strategie des vereinfachten Straßenquerschnitts angemessen und erfolgreich ist, hängt entscheidend von der räumlichen, verkehrstechnischen und sozialen Charakteristik vor Ort ab. Deshalb wird empfohlen, die Wirksamkeit der Maßnahmen zu evaluieren, einer Wirkungskontrolle zu unterziehen und, sofern erforderlich, die Gestaltung des Straßenraums zu optimieren.

Für gewöhnlich werden öffentliche Parkplätze im Straßenraum in erster Linie für Lieferverkehr und BesucherInnen benötigt. In peripheren Regionen geht jedoch zunehmend der Trend zum Zweit- oder sogar zum Drittauto, diese finden häufig keinen Platz mehr auf den Grundstücken und werden dann zusätzlich im öffentlichen Straßenraum abgestellt. Bei einem daraus resultierenden hohen Anteil parkender Kfz lässt sich somit ein wesentliches Merkmal des vereinfachten Straßenquerschnitts nicht mehr umsetzen. Es wird empfohlen dann von der Umsetzung eines vereinfachten Straßenquerschnitts abzusehen.

Die Abteilung Raumordnung und Gesamtverkehrsangelegenheiten (RU7) unterstützt die Gemeinden bei ihren Aufgaben mit Hilfe der NÖ.Regional, um gemeinsam die Ziele des Mobilitätskonzeptes 2030+ zu erreichen. MitarbeiterInnen des Mobilitätsmanagements der NÖ.Regional haben eine spezielle Ausbildung zur/zum VerkehrsberaterIn absolviert. Ihre Aufgabe ist es – gemeinsam mit den Verantwortlichen der jeweiligen Gemeinde – Lösungsvorschläge zu Verkehrsfragen (wie etwa Verkehrsberuhigung, Schulwegsicherung, Straßenraumgestaltung, Begegnungszonen, Radverkehr, Verkehrsdatenverbund etc.) – bei Bedarf in Abstimmung mit zuständigen Behörden – zu erarbeiten.

**Weitere Informationen**

<https://www.noegv.at/noe/Verkehrsberatung.html>

Quelle: NÖ.Regional



Schmale Fahrstreifen und FußgängerInnen auf der Straße: bei geringen Fahrgeschwindigkeiten kein Problem

# 5 Ziele und Wirkungen

Der konventionelle und der vereinfachte Straßenquerschnitt unterscheiden sich nicht nur in ihrer baulichen Ausprägung. Vielmehr lassen sich auch positive Wirkungen in unterschiedlichen Sektoren verzeichnen. Die **wichtigsten Merkmale und Unterschiede** werden nachstehend zusammengefasst.

## HÖHERE VERKEHRSSICHERHEIT

20 bis 30 % weniger Verkehrsunfälle mit Verletzten für alle VerkehrsteilnehmerInnen bei Tempo 30 verbunden mit baulichen Maßnahmen<sup>4</sup>

## GERINGERE LÄRMBELASTUNG

Der Vorbeifahrtspegel sinkt bei Tempo 30 um 3 bis 4 dB(A) gegenüber Tempo 50.<sup>5</sup>

## GERINGERE KOSTEN

Weniger Kosten für die Gemeinde: Die Neuanlage eines vereinfachten, auf Tempo 30 abgestimmten Straßenquerschnitts im Mischprinzip ohne Gehsteige ist kostengünstiger als herkömmliche Straßenquerschnitte.

## EINFACHE WARTUNG VON LEITUNGEN

Beidseitige breite Grünstreifen erlauben eine Führung der Ver- und Entsorgungsleitungen außerhalb der asphaltierten Fahrbahn. Grabungsarbeiten können in diesem Bereich mit wesentlich geringerem Aufwand durchgeführt werden.

## KLIMA- UND ARTENSCHUTZ

Die grüne und unversiegelte Fläche beiderseits der Fahrbahn übernimmt wichtige ökologische Aufgaben. Bepflanzungen tragen zum Temperatenausgleich bei und verbessern die Luftqualität. Zudem binden Pflanzen CO<sub>2</sub> und speichern es in Form von Kohlenstoff. Seitenstreifen tragen bei einer entsprechenden Gestaltung also zum Klimaschutz bei. Die grünen Seitenstreifen werden auch als ein Beitrag zur Erhöhung der Artenvielfalt in den Siedlungsgebieten verstanden.

## OPTIMIERTER WASSERHAUSHALT

Unabhängig von der Intensität der Begrünung nehmen die Randstreifen bei entsprechender Profilierung der Oberfläche und Aufbau der Trag- und Deckschichten das anfallende Oberflächenwasser der schmalen Fahrbahn auf und versickern es an Ort und Stelle. Der Erdkörper übernimmt die Filtrierung des Wassers. Als Faustregel gilt, dass die Größe der Versickerungsfläche der zu entwässernden Fläche entsprechen soll (50:50).

# Gestaltung eines vereinfachten Straßenquerschnitts

Wenn alle verkehrsorganisatorischen Fragen geklärt sind, so steht der Anlage eines vereinfachten Straßenquerschnitts nichts mehr im Wege. Auf eigene Gehsteige kann dabei grundsätzlich verzichtet werden. Innerhalb des meist 8,50 m breiten Straßenquerschnitts ergeben sich jedoch verschiedene Möglichkeiten mit dem verbliebenen Fahrstreifen umzugehen.

Empfohlen wird ähnliche Fahrbahnbreiten zu wählen, wie sie die „RVS 03.04.12 Querschnittgestaltung von Innerortsstraßen“ für Radfahren entgegen der Einbahn vorsieht. Demnach ist bei einer Fahrbahnbreite von 4 m die Begegnung von Radfahrenden und Bussen bzw. Lkw (z. B. Müllfahrzeuge) im Schritttempo möglich, langsam fahrende Pkw können sich ohne Ausweichen begegnen. Mit einer Mindestbreite von 3,50 m kann in der Regel zwar auch das Auslangen gefunden werden, hier sind allerdings entsprechende Ausweichen für Begegnungsfälle vorzusehen. Wird eine Fahrbahnbreite von 4,25 m gewählt, lässt sich Begegnungsverkehr mit Pkw im Schritttempo abwickeln.

Erforderlich ist hier grundsätzlich ein Abwägungsprozess, der die verschiedenen an den Raum gestellten Nutzungsansprüche in Einklang bringt und der die verkehrlichen und städtebaulichen Merkmale verknüpft. Die verbleibenden Restflächen von insgesamt maximal 5 m können nach Bedarf gestaltet werden.



Quelle: NO/Regional

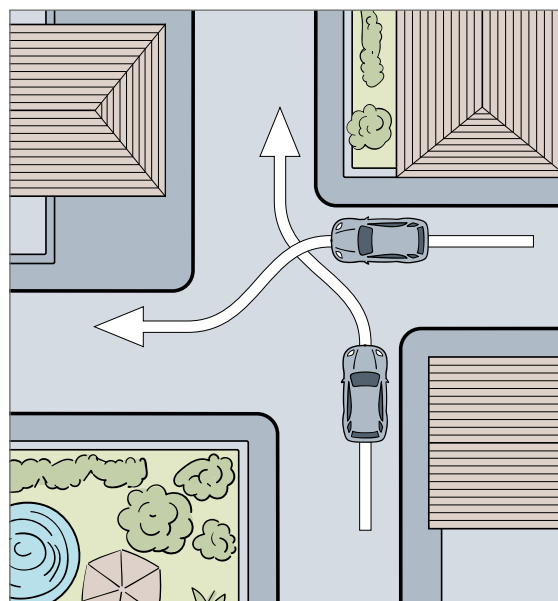
**Ausweichen sind in den Fahrbahnversatz leicht zu integrieren. Auch Hauseinfahrten eignen sich dazu, ohne dass man eigene Ausweichen bauen müsste.**

Neben diesen Prinzipien sind für die weitere Ausgestaltung des vereinfachten Straßenquerschnitts die folgenden Merkmale charakteristisch:

- **Fahrbahnversatz:** Alle 40 bis 50 m sollte ein Verschwenk eingeplant werden, um den monotonen Straßenverlauf zu unterbrechen und die KraftfahrzeuglenkerInnen zu erinnern, dass sie sich in einem Siedlungsgebiet befinden.
- Der **Mindestabstand** zwischen Fahrbahnrand und Grundstücksgrenze muss 0,6 m betragen. Dieser Streifen entlang der Grundstücksgrenze dient als Auftrittsfläche zum Verlassen der Grundstücke und somit der Verkehrssicherheit – „Sehen und gesehen werden“. Im Winter fungiert der Streifen als Schneeablage.

An dieser Stelle ist § 12 Abs. 1 NÖ Bautechnikverordnung zu beachten, der vorsieht, dass Zu- und Abfahrten zwischen Abstellanlagen und öffentlichen Verkehrsflächen so anzulegen sind, dass der Verkehr auf den öffentlichen Verkehrsflächen im Einmündungsbereich gut zu überblicken ist. Die hier vorgeschlagene Gestaltungsvariante bedingt zusätzlich, dass, wer von einer benachrangten Verkehrsfläche (z.B. Hausausfahrt) kommt, äußerst langsam, schrittweise und, wenn notwendig, in mehreren Etappen in die bevorrangte Verkehrsfläche einfahren muss.

- Es gilt **Rechtsvorrang** an allen Kreuzungen. Dies kann auch baulich verdeutlicht werden. Die Kreuzung kann so gestaltet sein, dass der/die Rechtskommende gesehen wird. Vor einer Kreuzung mit Rechtsvorrang sollten sich die Fahrstreifen deshalb auf den rechten Straßenseiten befinden. Auf dem Kreuzungsplateau werden die Fahrstreifen dann nach links verschwenkt. Die erforderlichen Ausweichen für den Gegenverkehr ergeben sich in der Regel von selbst. Diese Funktion wird von den Kreuzungen mit Fahrbahnversatz übernommen. Sie dienen gleichermaßen als Ausweichen und als Tempobremsen. Sind Kreuzungen weiter als 100 m voneinander entfernt, sollten Ausweichen für Begegnungsfälle mit Lkw zur Verfügung stehen (15 m Länge und 5 m Breite). Hauszufahrten und Fahrbahnversätze sind dafür besonders geeignet, da hier eine Gestaltung des Straßenraumes leichter möglich ist.



Fahrbahnversatz auf dem Kreuzungsplateau schafft Sicherheit.

- Die Parkplätze werden im vereinfachten Straßenquerschnitt entlang des Fahrstreifens realisiert. Sie werden in erster Linie für Lieferverkehr und BesucherInnen benötigt, da gemäß § 63 Abs. 4 NÖ BO Abstellanlagen grundsätzlich auf dem Baugrundstück herzustellen sind. Zumeist kann pro Grundstück mit einem „Besucherparkplatz“ das Auslangen gefunden werden.

Sind öffentliche Grünanlagen (Grünstreifen) auch zum Abstellen von Fahrzeugen vorgesehen (oder bestimmt), ist bereits in der Planungsphase zu berücksichtigen, dass Parkplätze auch als solche (dem äußeren Anschein nach) erkennbar sind. Sofern dies nicht über eine Beschilderung sichergestellt wird, sollte dies durch die Gestaltung des Untergrunds ermöglicht werden. Die Tragschicht der Parkplätze sollte wie jene unter der asphaltierten Fahrbahn ausgebildet sein. Im einfachsten Fall bildet ein Schotterrasen die Oberfläche der nicht regelmäßig benutzten Stellflächen. Werden die Stellplätze häufiger benötigt, wird ein Betonpflaster mit einer Rasenfuge oder einer versickerungsfähigen Splittfuge verlegt. Jedenfalls sollte der Belag das Oberflächenwasser der Fahrbahn aufnehmen können.

Diese Ausführungsformen grenzen die Parkflächen von der Fahrbahn deutlich ab, so dass ein Parken auch bei Fahrbahnbreiten unter 5 m gesetzlich (StVO-konform) möglich ist. Ungeordnetes Parken und damit eine Behinderung des Fußgängerverkehrs am Fahrbahnrand werden auf diese Weise vermieden.

Die einfache Ausführung der Parkplätze ermöglicht dem Straßenerhalter Ausbesserungen ohne Inanspruchnahme von Fremdfirmen und hilft damit Kosten sparen.



Quelle: NÖ Regional

**Ansprechend, kostengünstig und versickerungsfähig:  
eine Stellfläche aus Betonpflaster mit Rasenfuge**



Quelle: NÖ Regional

**Versickerungsoffene Beläge auf Parkplätzen eignen sich nicht nur zum Abstellen von Kfz, sondern sind Gehfläche und Spielbereich in einem.**





Siedlungsstraßen  
mit vereinfachtem  
Querschnitt

Quelle: NORegional

- Die grünen **Seitenstreifen** übernehmen eine wesentliche gestalterische und ökologische Funktion im vereinfachten Straßenquerschnitt. Die richtige Zusammensetzung der Trag- und Deckschichten ist dabei für die Funktion von entscheidender Bedeutung.

Die Oberfläche kann im einfachsten Fall bepflanzt oder besät werden. Soll geparkt werden, gibt es die kostengünstige Möglichkeit des Schotterrasens; stärker belastbare Oberflächen können mit modernen Betonsteinen ausgebildet werden, die mit Dränfugen ausgestattet sind. Umgelegt auf die gesamte Straßenfläche des Siedlungsgebiets bedeuten diese Maßnahmen eine Entlastung der Kanalisation und der Vorfluter sowie bei Mischsystemen auch der Kläranlagen. Denn vor allem bei Starkregen sind diese Anlagen durch die Straßenabwässer oft überlastet. Der Entlastungseffekt verstärkt sich, wenn zusätzlich eine Speicherung oder Versickerung des Dachwassers auf den Grundstücksflächen vorgeschrieben ist.

Rasenpflaster oder kurzgeschorener Rasen sollte nur dort zum Einsatz kommen, wo Bau, Installation und Wartung von Straßenverkehrsleit- und -sicherungseinrichtungen sowie Rohren und Leitungen oder Anrainerwünsche es erfordern. Auch Monokulturen von Bodendeckern sind nicht erforderlich. Anzustreben sind eher trockenheitsresistente

Schotterrasentypen. Dort, wo höherer Bewuchs möglich ist, sollten artenreiche Wildstaudenfluren angesiedelt werden. Solchen Flächen kommt neben ihrer Bedeutung für die Tierwelt durchaus auch ein hoher Zierwert zu.

Sowohl die Mischung der Rasengräser als auch die Artenzusammensetzung der Staudenfluren, die natürlich auch angesät werden können, müssen auf den jeweiligen Standort genau abgestimmt werden. Bei Fahrbahnverschwenkungen oder in Kreuzungsbereichen, wo genügend Platz vorhanden ist, können heimische Baumarten gepflanzt werden. Auch hier kann der Nutzeffekt für die heimische Tierwelt mitbedacht werden.

Die „Natur im Garten“ GmbH des Landes Niederösterreich bietet Gemeinden mit einem breiten Informations- und Bildungsangebot vielfältige Hilfestellungen zu diesem Themenkomplex. Informationen zu versickerungsfähigen Oberflächenbefestigungen oder Strategien hin zur klimafitten Gemeinde sind den Broschüren „Klimafitte Parkplätze“ und „Regenwassermanagement“ zu entnehmen. Diese und weitere Broschüren und Infoblätter für Gemeinden stehen unter [www.naturimgarten.at](http://www.naturimgarten.at) im Bereich „Downloads“ zur Verfügung.

# 7 Rechtliche Bestimmungen

Mit dem vorliegenden Leitfaden können Planende und Gemeinden eine erste Einschätzung zur Eignung einer Straße für einen vereinfachten Querschnitt, dessen Grundprinzip und Gestaltungsprinzipien erhalten. Relevante rechtliche Bestimmungen sind dabei ebenfalls zu beachten.

Laut **NÖ Straßengesetz**, das auch auf Gemeindestraßen seine Gültigkeit hat, ist in der Regel eine Baubewilligung zu erwirken (§ 12).

In der **Straßenverkehrsordnung** ist festgelegt (§ 94d), dass die Gemeinde für die Verordnung von Tempo-30-Zonen (§ 43 [1] u. [2]) auf Gemeindestraßen selbst zuständig ist. Da es aber im Allgemeinen sinnvoll bzw. notwendig ist, dass Straßen benachrangt werden, die aus dem Wohngebiet (Tempo-30-Zone) in das übergeordnete Straßennetz führen, ist diese dafür notwendige Verordnung durch die Bezirksverwaltungsbehörde zu erlassen.

Die VerkehrsberaterInnen der NÖ.Regional informieren und unterstützen gern bei der Aufgabe eine Verkehrsberuhigung auf Gemeindestraßen zu ermöglichen. Weiterführende Informationen zur Verordnung von 30-km/h-Geschwindigkeitsbeschränkungen (oder auch 30-km/h-Zonen) auf Gemeindestraßen sind dem entsprechenden Leitfaden unter <https://www.noeg.at/noe/Verkehrsberatung.html> zu entnehmen.

Laut **NÖ Bauordnung** gibt es keine Verpflichtung, einen Gehsteig zu errichten. Auch die Regelung im Bebauungsplan trifft nur Aussagen über die Form des Gehsteigs, ist aber

keine Verpflichtung zur Errichtung. Jedoch berechnet sich die Aufschließungsabgabe als Richtwert aus 6 m Fahrbahn und zwei 1,5 m breiten Gehsteigen (inkl. Beleuchtung und Entwässerung). Aus diesem Geld muss jedoch die Gemeinde alle notwendigen Zufahrtswege und Kreuzungen errichten.

Zu beachten ist, dass der vereinfachte Straßenquerschnitt – anders als eine Fußgängerzone, Wohnstraße oder Fahrradstraße, die durch Verkehrszeichen kundzumachen sind – bislang in keiner Spezialnorm Berücksichtigung findet. Demzufolge gelten für die VerkehrsteilnehmerInnen die **Verhaltensgrundsätze der StVO** unabhängig vom Straßenquerschnitt (z. B. Wahl der Fahrgeschwindigkeit [„Fahren auf Sicht oder halbe Sicht“], Bestimmungen über das Vorbeifahren, Parken, Seitenabstand zu Gegenständen usw.). Für FußgängerInnen bedeutet es den äußersten Fahrbahnrand zu benutzen (§ 76 StVO) und auf der Fahrbahn sind Spiele jeder Art verboten (§ 88 StVO). Die Behörde (auf Gemeindestraßen ist das die Gemeinde im eigenen Wirkungsbereich) kann jedoch durch Verordnung Ausnahmen zulassen.

**Schneeräumung** (§ 93 StVO): „Ist ein Gehsteig nicht vorhanden, so ist der Straßenrand in der Breite von 1 m zu säubern und zu bestreuen.“ Bei der heutigen Räumtechnik durch Gemeindefahrzeuge bei Straßen ohne Gehsteig scheint diese Regelung nicht zielführend, da gerade am Straßenrand der Schnee abgelagert wird (winterlicher Straßenrand) und die GrundbesitzerInnen verpflichtet wären, hier einen Gehbereich für FußgängerInnen zu säubern. Es wird daher den Gemeinden empfohlen, die AnrainerInnen einer Gemeindestraße ohne Gehsteig von der Pflicht der Schneeräumung zu entheben (§ 94d) und zusätzlich die Reinigung und das Streuen des Fahrbahnrandes zu übernehmen.



# Kosten

## KOSTENGEGENÜBERSTELLUNG

Die Herstellungskosten für 20 m Straße im konventionellen Stil sollen mit jenen des vereinfachten Straßenquerschnitts verglichen werden (siehe Tabellen unten). In beiden Fällen wurde eine Grundstückszufahrt mit eingerechnet.

Der vereinfachte Straßenquerschnitt ist um etwa 1/3 billiger als der konventionelle. Die Kostenersparnis bei Verzicht oder geringerer Dimensionierung wurde dabei noch gar nicht berücksichtigt.

	Element	Preis/Einheit in € (netto)	Gesamtpreis in € (netto)
Straßenaufbau inkl. Eigenkosten, 160 m <sup>2</sup>	Aushub, 40 cm, Planum	9/m <sup>2</sup>	1.440
	Frostschuttschicht, 30 cm, Splitt	8/m <sup>2</sup>	1.280
	Tragschicht, 7 cm, bituminös gebunden	17/m <sup>2</sup>	2.720
	Fahrbahndecke, 3 cm, Asphaltbeton	10/m <sup>2</sup>	1.600
Hochbordstein inkl. Einbaukosten, 40 m	Granitrandstein	80/m	3.200
<b>Gesamtkosten</b>			<b>10.240</b>

Herstellungskosten für 20 m Straße – konventioneller Querschnitt (Schätzung, Preisbasis 2020)

	Element	Preis/Einheit in € (netto)	Gesamtpreis in € (netto)
Straßenaufbau inkl. Eigenkosten, 70 m <sup>2</sup>	Aushub, 40 cm, Planum	9/m <sup>2</sup>	630
	Frostschuttschicht, 30 cm, Splitt	8/m <sup>2</sup>	560
	Tragschicht, 7 cm, bituminös gebunden	17/m <sup>2</sup>	1.190
	Fahrbahndecke, 3 cm, Asphaltbeton	10/m <sup>2</sup>	700
Seitenstreifen, befahrbar, 72 m <sup>2</sup>	Aushub, 40 cm, Planum	9/m <sup>2</sup>	648
	Frostschuttschicht, 30 cm, Splitt	8/m <sup>2</sup>	576
	Tragschicht, Schotterrasen, 10 cm, Oberboden/Splitt	7/m <sup>2</sup>	504
Grundstückseinfahrt 18 m <sup>2</sup>	Aushub, 40 cm, Planum	9/m <sup>2</sup>	162
	Frostschuttschicht, 20 cm, Splitt	8/m <sup>2</sup>	144
	Tragschicht, 10 cm, ungebunden	7/m <sup>2</sup>	126
	Rasenpflaster, 10 cm, Beton	60/m <sup>2</sup>	1.080
<b>Gesamtkosten</b>			<b>6.320</b>

Herstellungskosten für 20 m Straße – vereinfachter Querschnitt (Schätzung, Preisbasis 2020)



## FOLGEKOSTEN

Der angepasste Straßenquerschnitt ermöglicht zusätzlich kleinen Gemeinden, die Pflegearbeiten großteils in Eigenregie durchzuführen. Für den Seitenstreifen ist je nach Standort und Anforderungen etwa dreimal pro Jahr ein Mähgang erforderlich. Beschädigungen der Deckschicht sind mit einem Splitt-Erde-Gemisch einfach auszubessern.

Werden die Einbauten im Seitenstreifen geführt, entfällt bei Wartungsarbeiten das teure Entfernen und Wiederherstellen der Asphaltdecke nach jedem Aufgraben.

Seitenstreifen können auch als Versickerungsflächen ausgebildet werden, sodass auf teure Einläufe und Kanäle verzichtet werden kann. Das hat auch Auswirkungen auf die Dimensionierung der Kläranlage.



Der vereinfachte Straßenquerschnitt ermöglicht geringe Folgekosten.

## Endnoten

1 NÖ Raumordnungsgesetz 2014, § 32 Regelung der Verkehrserschließung

2 Hinweis: Gem. § 76 Abs. 1 StVO haben FußgängerInnen das Straßenbankett zu benutzen, wenn Gehsteige fehlen. Nur wenn auch das Bankett fehlt, dürfen/müssen sie den äußersten Fahrbahnrand benutzen. Das Bankett ist gem. § 2 Abs. 1 Z 6 StVO der seitliche, nicht befestigte Teil einer Straße, der zwischen der Fahrbahn und dem Straßenrand liegt. Bankette dürfen nicht befahren werden (auch nicht zum Parken). Ob es sich bei dem verbleibenden Randstreifen „technisch gesehen“ um ein Bankett handelt, hängt definitionsgemäß davon ab, ob er „befestigt“ ist; offenfugige Pflasterbeläge oder Rasenpflaster, wie im Folgenden vorgeschlagen, lassen die Einstufung als „befestigt“ zu.

3 Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen. Arbeitsgruppe Straßenentwurf (2006): Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen RAS 06, S. 64

4 Universität Duisburg-Essen, Deutschland 2012

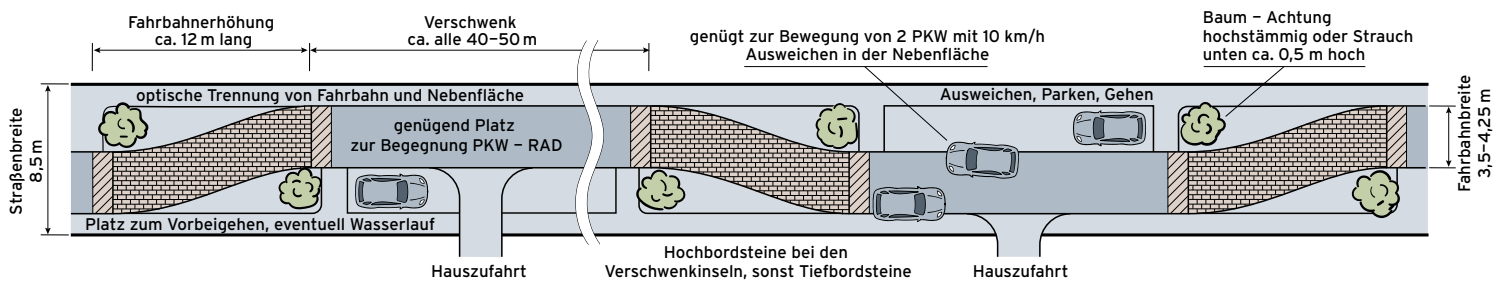
5 Umweltbundesamt, Deutschland 2016

# Gestaltungsbeispiele

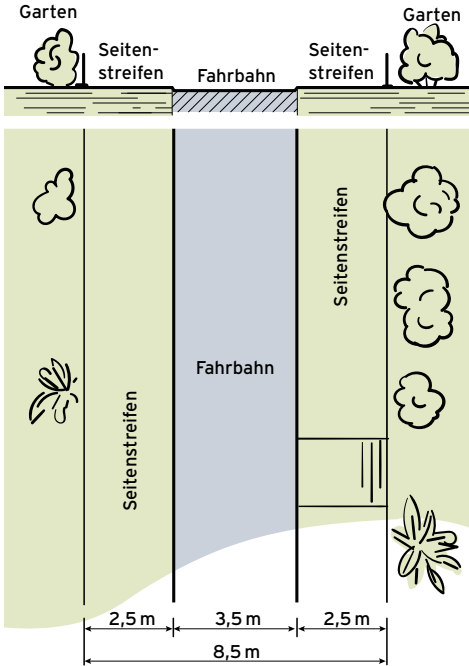
An einem beliebig ausgewählten Teilstück einer Siedlungsstraße sind zum Beispiel die folgenden Situationen denkbar:

## Vereinfachter Straßenquerschnitt mit Fahrbahnverschwenk

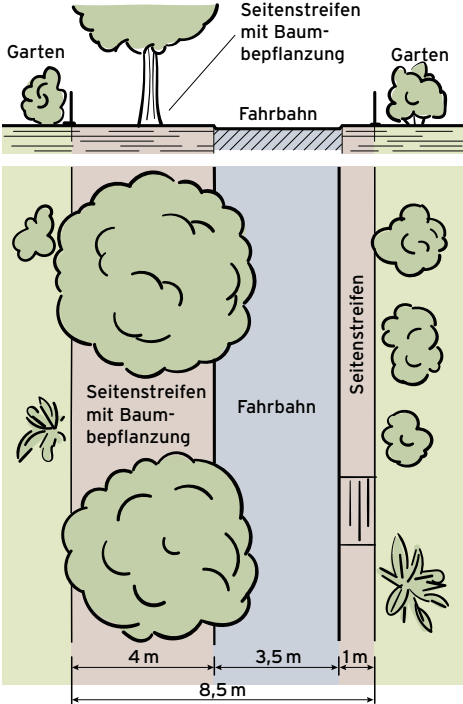
- Straßenraumbreite für Siedlungsstraßen: 8,50 m
- Fahrbahnbreite 3,50 m bis 4,25 m
- Raum zum Parken und Ausweichen auf Nebenflächen
- Niveaugleiche Anordnung der Fahrbahn und Nebenflächen



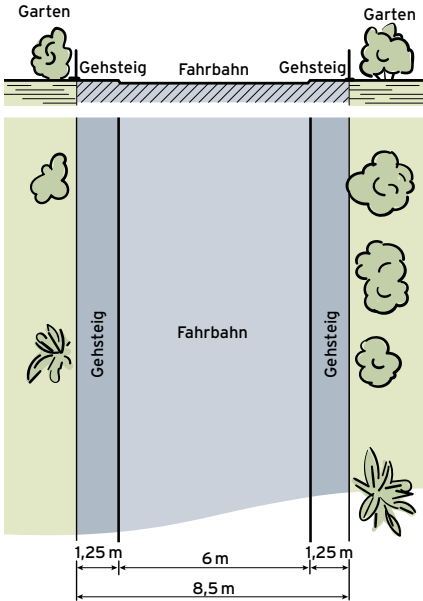
**Vereinfachter Straßenquerschnitt**



**Fahrbahnversatz und Baumbepflanzung**



Vergleich:  
**Konventionelle Siedlungsstraße**



AMT DER NIEDERÖSTERREICHISCHEN LANDESREGIERUNG  
Gruppe Raumordnung, Umwelt und Verkehr  
Abteilung Raumordnung und Gesamtverkehrsangelegenheiten

Adresse: 3109 St. Pölten, Landhausplatz 1  
Telefon: +43 (0)2742 9005-14971  
E-Mail: [post.ru7@noel.gv.at](mailto:post.ru7@noel.gv.at)  
Internet: [www.noe.gv.at](http://www.noe.gv.at)