

## MINISTERIE VAN BINNENLANDSE ZAKEN

[C - 99/00895]

**27 OKTOBER 1998.** — Ministerieel rondschrĳven betreffende de zones met een snelheidsbeperking tot 30 km per uur. — Duitse vertaling

De hierna volgende tekst is de Duitse vertaling van het rondschrĳven van de Staatssecretaris voor Veiligheid van 27 oktober 1998 betreffende de zones met een snelheidsbeperking tot 30 km per uur (*Belgisch Staatsblad* van 6 november 1998), opgemaakt door de Centrale dienst voor Duitse vertaling van het Adjunct-arrondissementscommissariaat in Malmĳdy.

## MINISTERE DE L'INTERIEUR

[C - 99/00895]

**27 OCTOBRE 1998.** — Circulaire ministĳrielle relative aux zones dans lesquelles la vitesse est limitĳe à 30 km à l'heure. — Traduction allemande

Le texte qui suit constitue la traduction en langue allemande de la circulaire du Secrĳtaire d'Etat à la Sĳcuritĳ du 27 octobre 1998 relative aux zones dans lesquelles la vitesse est limitĳe à 30 km à l'heure (*Moniteur belge* du 6 novembre 1998), ĳtablie par le Service central de traduction allemande du Commissariat d'Arrondissement adjoint à Malmĳdy.

## MINISTERIUM DES INNERN

[C - 99/00895]

**27. OKTOBER 1998** — Ministerielles Rundschreiben ųber die Zonen, in denen die Geschwindigkeit auf 30 km in der Stunde beschränkt ist — Deutsche ųbersetzung

Der folgende Text ist die deutsche ųbersetzung des Rundschreibens des Staatssekretärs fųr Sicherheit vom 27. Oktober 1998 ųber die Zonen, in denen die Geschwindigkeit auf 30 km in der Stunde beschränkt ist, erstellt von der Zentralen Dienststelle fųr Deutsche ųbersetzungen des Beigeordneten Bezirkskommissariats in Malmĳdy.

## MINISTERIUM DES VERKEHRSWESENS UND DER INFRASTRUKTUR

**27. OKTOBER 1998** — Ministerielles Rundschreiben ųber die Zonen, in denen die Geschwindigkeit auf 30 km in der Stunde beschränkt ist

An die Frau Provinzgouverneurin und die Herren Provinzgouverneure

Zur Kenntnisnahme: an die Herren Bezirkskommissare und die Frauen und Herren Bųrgermeister

Sehr geehrte Frau Gouverneurin, sehr geehrter Herr Gouverneur,

1. Einleitung

Vor zehn Jahren, am 1. November 1988, erhielt die 30-Zone eine Rechtsform.

Ziel war es, die Wohngebiete in Städten und Gemeinden sicherer und bųrgerfreundlicher zu gestalten.

Um dies zu erreichen, muųte zunächst die Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs auf ein mit der Sicherheit der Radfahrer und Fuųgänger vereinbares Niveau herabgesetzt werden.

Da Geschwindigkeitsbeschränkungen allein meistens unzureichend sind, muųten dort, wo es notwendig war, infrastrukturelle Änderungen vorgenommen werden. Diese Änderungen wurden zur Pflicht aufgrund des Kųniglichen Erlasses vom 17. September 1988 zur Festlegung der Bedingungen fųr die Einrichtung von Zonen, in denen die Geschwindigkeit auf 30 km in der Stunde beschränkt ist, ergangen in Ausfųhrung von Artikel 22<sup>quater</sup> der Straųenverkehrsordnung (Kųniglicher Erlaų vom 1. Dezember 1975 zur Einfųhrung der allgemeinen Straųenverkehrsordnung).

Wohngebiete konnten durch die Verkehrsschilder F4a und F4b, die die Geschwindigkeit auf 30 km/h beschränken, abgegrenzt werden.

2. Die 30-Zone als neue Norm fųr alle Wohngebiete

Nach einer ersten Zeitspanne, in der vereinzelte Straųen und ruhige Wohnviertel die Rechtsform einer 30-Zone erhielten, ist die Tendenz entstanden, 30-Zonen auch in den Stadtzentren einzurichten. In diesen Zentren, aber auch in anderen Wohnvierteln, sind die Konflikte zwischen dem motorisierten Verkehr einerseits und dem Verkehr der Fuųgänger und Radfahrer andererseits am schwerwiegendsten und am häufigsten.

Bei einem Zusammenstoų mit einem mit einer Geschwindigkeit von 50 km/h fahrenden Fahrzeug hat ein Fuųgänger lediglich 20 % ųberlebenschancen; bei einer Geschwindigkeit von 30 km/h beträgt die ųberlebenschance 90 %. Der Aufprall bei einem Zusammenstoų bei 50 km/h entspricht einem freien Fall aus 10 m Hųhe oder aus einem dritten Stockwerk. Bei 30 km/h entspricht der Aufprall einem Fall aus 3,5 m Hųhe oder «nur» aus dem ersten Stockwerk.

Schlieųlich wird der Bremsweg, der unter Berųcksichtigung einer Reaktionszeit von einer Sekunde und eines Bremsvorgangs unter idealen Bedingungen, bei guten Straųen- und Wetterverhältnissen, bei einer Geschwindigkeit von 30 km/h 13 Meter beträgt, bei einer Geschwindigkeit von 50 km/h mehr als verdoppelt und beträgt 27 Meter. Berųcksichtigt man all diese Umstānde, ist klar, daų Fuųgänger und Radfahrer, unter denen sich Betagte und Kinder befinden, innerhalb einer 30-Zone weniger Gefahr laufen, einen Unfall zu haben, und im Fall eines Unfalls weniger schwerwiegende Verletzungen davontragen.

Auch in unseren Nachbarlāndern wird die Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h allmählich zur Norm fųr Wohnviertel. In den Niederlanden zum Beispiel wird die 30-Zone im Rahmen des Programms «Sicherheit auf Dauer» gefųrdert und verallgemeinert. In Groųbritannien ist durch eine fųnfjāhrige Untersuchung die Zweckmāųigkeit der 30-Zonen nachgewiesen worden: Die Anzahl Unfālle ging um 60 %, die Anzahl Unfālle, in die Kinder als Fuųgänger verwickelt waren, um 70 %, die Anzahl Unfālle, in die Kinder als Radfahrer verwickelt waren, um fast 50 % und die Anzahl aller Fahrradunfālle zusammen um fast 30 % zurųck. Die durchschnittliche Geschwindigkeit hat sich um beinahe 15 km/h verringert. In Schweden haben die Behųrden die Beschränkung der Geschwindigkeit auf 30 km/h in allen Stadtgebieten, also nicht nur in den Straųen mit Wohn-, sondern auch in denen mit Verkehrsfunktion, auferlegt. Diese Operation ist Bestandteil der politischen Zielvorstellung «Vision Null», die einen Verkehrsablauf ohne Tote oder Schwerverletzte anstrebt. Das bedeutet, daų in Schweden auf Straųen, die gleichzeitig von Fuųgängern, Radfahrern und Autofahrern benutzt werden, die Geschwindigkeit von 30 km/h nicht ųberschritten werden darf.

Alles spricht also für eine Beschränkung der Geschwindigkeit auf 30 km/h. Die Geschwindigkeit von 30 km/h muß zur Norm für alle Wohngebiete werden.

Außerdem wird eine in Sachen Verkehr sicherere und bürgerfreundlichere Umgebung den Gebrauch anderer Fortbewegungsmittel als Autos fördern, was ebenfalls dazu beitragen wird, das Leben in der Stadt und in den Stadtvierteln attraktiver zu gestalten.

### 3. Die neue Regelung

Aus einer Bewertung der bestehenden 30-Zonen und der auf die Verwalter des Straßen- und Wegenetzes bei Einrichtung dieser Zonen zugekommenen Probleme ist hervorgegangen, daß die Regelung flexibler gemacht werden muß, wenn man Wohnviertel im Hinblick auf deren Sicherheit und Bürgerfreundlichkeit systematisch in größerem Umfang als 30-Zonen abgrenzen will.

Die Regelung in bezug auf die Einrichtung von 30-Zonen ist daher überprüft und in vielen Punkten flexibler gemacht worden, was auch eine Verringerung der Einrichtungskosten zur Folge hat. Grundregel bleibt jedoch, daß die durch Verkehrsschilder auferlegte Geschwindigkeitsbeschränkung weiterhin durch andere Maßnahmen unterstützt werden muß.

Von diesem Prinzip abzuweichen, würde die Glaubwürdigkeit der Regelung in Frage stellen.

Artikel 22<sup>quater</sup> der Straßenverkehrsordnung ist selbstverständlich nicht abgeändert worden.

Die neuen Vorschriften betreffen die Bedingungen für die Einrichtung von Zonen, in denen die Geschwindigkeit auf 30 km in der Stunde beschränkt ist. Sie sind im Königlichen Erlaß vom 9. Oktober 1998 enthalten und im Belgischen Staatsblatt vom 28. Oktober 1998 veröffentlicht worden.

Sie werden nachstehend erörtert.

#### 3.1 Vorbedingungen (Artikel 1)

3.1.1 In einer oder mehreren Straßen, wo die Aufenthaltsfunktion überwiegt oder wo die Verkehrsfunktion der Aufenthaltsfunktion untergeordnet wird (Artikel 1 Nr. 1.)

Der erste Schritt bei der Abgrenzung von 30-Zone-Gebieten besteht im Prinzip in der Ausarbeitung eines Verkehrsplans, durch den die Straßen in Kategorien aufgeteilt werden. Für jede Straße wird die Funktion - das heißt die Wohn-, Aufenthalts-, Verkehrs- oder Transitfunktion - festgelegt.

Einige Definitionen:

- Die Transitfunktion ist die Rolle der Straße als Glied des Straßennetzes.
- Die Wohnfunktion ist die Rolle der Straße, die sich aus dem Geschehen ergibt, das sich auf den anliegenden Parzellen abspielt (der Verkehr ober- und unterhalb wird der Wohnfunktion zugeordnet).
- Die Verkehrsfunktion ist die Rolle der Straße als Träger motorisierter Fortbewegung.
- Die Aufenthaltsfunktion ist die Rolle der Straße als Träger aller Aktivitäten mit Ausnahme der motorisierten Fortbewegung.

Anhand dieser Aufteilung in Kategorien kann der Verwalter des Straßen- und Wegenetzes bestimmen, in welcher Straße oder auf welchem Gebiet die Aufenthaltsfunktion überwiegt oder verstärkt werden muß und wo demzufolge eine 30-Zone einzurichten wäre.

Die Einrichtung einer 30-Zone ist also nicht mehr nur dann möglich, wenn die Aufenthaltsfunktion von Natur aus überwiegt, sondern auch, wenn diese Funktion durch die Zunahme des Verkehrs beeinträchtigt worden ist und wieder aufgewertet werden muß.

Im Vergleich zum früheren Wortlaut von Artikel 1 Nr. 1., aus dem man ableiten konnte, daß nur bestehende Situationen als Grundlage für die Ausarbeitung einer Regelung der 30-Zonen in Fragen kamen, legt der aktuelle Wortlaut Nachdruck auf den Aspekt der «erwünschten Situation».

3.1.2 Nach vorhergehender Konzertierung mit den Gesellschaften des Linienverkehrs mit öffentlichen Verkehrsmitteln, den Feuerwehrdiensten und den Diensten für dringende medizinische Hilfe, die diese Zone bedienen, insbesondere in Sachen Verkehrsberuhigungsmaßnahmen (Artikel 1 Nr. 2.)

Aus der Bewertung geht hervor, daß öffentliche Verkehrsmittel und 30-Zonen problemlos miteinander vereinbar sind. Da das Ziel der 30-Zone indirekt darin besteht, überschüssigen Autoverkehr zu verhindern und andere Transportmittel zu fördern, ist außerdem offensichtlich, daß die öffentlichen Verkehrsmittel in 30-Zonen in den Stadtzentren und in anderen Wohnvierteln eine wertvolle Alternative zum Auto sind.

Die aktuelle Regelung verpflichtet ausdrücklich zur Konzertierung. Außerdem darf sich diese Konzertierung nicht auf das Prinzip der Einrichtung von 30-Zonen beschränken, sondern muß insbesondere die geschwindigkeitsbeschränkenden Maßnahmen mit einbeziehen.

Die geschwindigkeitsbeschränkenden Maßnahmen dürfen die Durchfahrt von Fahrzeugen nicht derart behindern, daß die Qualität der Dienstleistungen oder der Nothilfe beeinträchtigt oder die 30-Zone nicht mehr bedient wird.

Die Konzertierung greift ebenfalls zusätzlichen Arbeiten vor, die im nachhinein vorgenommen werden müßten, damit die öffentlichen Transportmittel oder die Rettungsdienste die betreffende 30-Zone bedienen können.

Was den Sektor der dringenden medizinischen Hilfe - im allgemeinen «100-Dienst» genannt - betrifft, muß der Verantwortliche der zugelassenen oder von den Behörden innerhalb des einheitlichen Notrufsystems organisierten Ambulanzdienste mit einbezogen werden. (1)

#### 3.2 Organisation des Verkehrs innerhalb der Zone (Artikel 2)

3.2.1 Außer innerhalb eines Kreisverkehrs, der durch das Verkehrsschild D5 angezeigt wird und dessen Zufahrtswege durch die Verkehrsschilder B1 oder B5 gekennzeichnet sind, gilt Rechtsvorfahrt. Die Vorfahrt kann jedoch ausnahmsweise durch die Verkehrsschilder B15, B1 oder B5 geregelt werden (Artikel 2 Nr. 1.)

Einer bestimmten Strecke durch die Verkehrsschilder B9 - B15 und B1 - B5 Vorfahrt zu gewähren, ist eine verkehrstechnische Maßnahme, die auf einen schnelleren Verkehrsablauf abzielt.

Das Anbringen dieser Verkehrsschilder verleiht der Verkehrsfunktion einer bestimmten Straße also Nachdruck. Daher ist es logisch, daß diese Verkehrsschilder nicht in 30-Zonen angebracht werden, sondern daß weiterhin die Rechtsvorfahrt gilt, die an sich schon geschwindigkeitsbeschränkend wirkt.

Ausnahmsweise besteht zur Zeit jedoch die Möglichkeit, von der Rechtsvorfahrt abzuweichen. Diese Maßnahme muß jedoch mit Umsicht angewandt werden. In einer 30-Zone ist ein schneller Verkehrsablauf zweitrangig. Eine punktuelle Abweichung kann zum Beispiel erfolgen,

- wenn bei der Einrichtung oder der Neugestaltung einer Kreuzung eine bestimmte Abzweigung visuell als Vorfahrtsstrecke angelegt wird;
- wenn eine Durchfahrt mit bedeutender Verbindungsfunktion aus Gründen der Einheitlichkeit aufgrund der großen Anzahl Fußgänger und Radfahrer, die sie benutzen, in eine 30-Zone aufgenommen werden muß;
- wenn die Aufrechterhaltung der Rechtsvorfahrt den Verkehrsablauf an einer bestimmten Kreuzung unmöglich macht.

Wenn von dieser Möglichkeit Gebrauch gemacht wird, werden dort die Verkehrsschilder B1 oder B5 und B15 angebracht. Das Verkehrsschild B9 ist in keinem Fall zugelassen.

In einem sich in einer 30-Zone befindenden Kreisverkehr bleibt die allgemeine Regelung anwendbar, das heißt, daß jeder Verkehrsteilnehmer, der sich im Kreisverkehr befindet, Vorfahrt hat vor allen anderen, die in den Kreisverkehr einfahren möchten. Wie für jeden Kreisverkehr auch außerhalb einer 30-Zone müssen die Verkehrsschilder B1 oder B5 auf den Zufahrtsstraßen angebracht werden.

Wenn sich innerhalb einer 30-Zone eine Wohnzone befindet, gilt an den Ausfahrten der Wohnzone ab sofort die Rechtsvorfahrt. Der Ministerielle Erlaß vom 11. Oktober 1976 zur Festlegung der Mindestmaße und der Sonderbedingungen für das Anbringen der Verkehrsschilder ist durch Artikel 3 des am 28. Oktober 1998 im Belgischen Staatsblatt erschienenen Ministeriellen Erlasses vom 9. Oktober 1998 zur Abänderung des vorerwähnten Ministeriellen Erlasses in diesem Sinne angepaßt worden. Die Verpflichtung, am Ausgang einer Wohnzone das Verkehrsschild B1 oder B5 anzubringen, wird aufgehoben, wenn die Wohnzone in eine 30-Zone mündet.

### 3.2.2 Der Verkehr darf nur ausnahmsweise durch Verkehrslichtzeichen geregelt werden (Artikel 2 Nr. 2.)

Im Prinzip gehören Verkehrslichtzeichen nicht in eine 30-Zone. Sie unterstreichen in der Tat eher die Verkehrs- als die Aufenthaltsfunktion einer Straße. Doch auch diesbezüglich kann zur Zeit von der Regel abgewichen werden.

Unter den Ausnahmefällen seien folgende hier angegeben:

- Verkehrslichtzeichen zur Regelung des Verkehrs von Fahrzeugen des Linienverkehrs mit öffentlichen Verkehrsmitteln;
- Verkehrslichtzeichen zum Schutz der Fußgängerüberwege außerhalb von Kreuzungen, was innerhalb einer 30-Zone an sich schon als eine Ausnahme angesehen werden muß;
- Verkehrslichtzeichen an Kreuzungen, wo eine Abzweigung die Zufahrt beziehungsweise Ausfahrt einer 30-Zone bildet;
- Verkehrslichtzeichen an einer bestimmten Kreuzung, wenn der Verkehrsablauf ohne sie unmöglich ist;
- Verkehrslichtzeichen zur Regelung der Ein- und Ausfahrten der Feuerwehrdienste oder anderen Dienste für dringende Hilfe.

### 3.2.3 Transitverkehr sollte möglichst vermieden werden (Artikel 2 Nr. 3.)

Im Prinzip gehört in eine 30-Zone nur der Verkehr, der von der Zone ausgeht oder zur ihr hinführt, oder, mit anderen Worten: Es soll sich um Ortsverkehr handeln. Bei der Bewertung der 30-Zonen hat sich herausgestellt, daß Verkehr, der dort keine Daseinsberechtigung hat, das Funktionieren einer 30-Zone sehr beeinträchtigen kann.

Wenn der Transitverkehr in einer geplanten Zone sehr bedeutend ist, sollte zunächst nach annehmbaren Alternativen gesucht werden, vor allem, wenn es sich um Verkehr von Schwerlastfahrzeugen handelt. Dabei ist eine gute Beschilderung der alternativen Strecken von großer Bedeutung.

Sind keine Alternativen vorhanden und muß die Aufenthaltsfunktion des besagten Weges oder der besagten Straßen geschützt oder aufgewertet werden, können diese Wege und Straßen dennoch als 30-Zone abgegrenzt oder in eine einheitliche 30-Zone aufgenommen werden.

Da erwiesen ist, daß vor allem Führer auf der Durchreise ihr Fahrverhalten nicht genügend anpassen, muß den für das Erreichen der erwünschten Geschwindigkeit notwendigen Maßnahmen besondere Aufmerksamkeit geschenkt werden.

## 3.3 Organisation der 30-Zone (Artikel 3, 4 und 5)

3.3.1 Die Zufahrten zur Zone müssen durch die Ortsbeschaffenheit oder eine Einrichtung oder durch eine Kombination beider klar erkennbar sein (Artikel 3)

Ein Verkehrsteilnehmer, der in eine 30-Zone einfährt, muß sich dessen genau bewußt sein. Der Unterschied zur geschlossenen Ortschaft, in der 50 km/h gelten, muß ihm logisch erscheinen.

In bestimmten Situationen kann das räumliche Bild sich derart verändern, daß in der Tat der naturgetreue Eindruck einer Einfahrt entsteht. In diesem Fall genügt die Anbringung der Verkehrsschilder F4a und F4b.

Wo das nicht der Fall ist, sollte der Eindruck einer Einfahrt geschaffen werden, um den Beginn einer 30-Zone hervorzuheben.

Dies kann zum Beispiel durch Verengung der Fahrbahn anhand von Straßenmarkierungen (Ausweichzonen), durch ein- oder zweiseitige Bürgersteigvorsprünge, differenzierten Straßenbelag, die Aufteilung in Fahrspuren, Fahrbahnanhebungen, Kreisverkehre, Verschiebungen der Straßenachse mit oder ohne Leitinsel, usw. geschehen.

3.3.2 Innerhalb der Zone muß die Geschwindigkeit durch Maßnahmen in bezug auf die Organisation des Verkehrs oder des Parkens, durch infrastrukturelle Maßnahmen oder durch andere Anpassungen des Straßenbildes oder durch eine Kombination dieser Maßnahmen auf 30 km in der Stunde beschränkt werden (Artikel 4)

Dieser Artikel umfaßt die wesentliche Neuheit im Vergleich zum früheren Erlaß.

Die Straßenverwaltung muß zunächst Geschwindigkeitsmessungen in der Straße oder Zone vornehmen, in der sie die 30-Zone einrichten möchte.

Die Geschwindigkeitsmessungen werden, über die ganze Zone verteilt, vorzugsweise an den kritischsten Stellen von Straßen vorgenommen, in denen das Risiko überhöhter Geschwindigkeiten am größten ist. Sie werden an verschiedenen Tagen und zu verschiedenen Uhrzeiten durchgeführt, um ein repräsentatives Bild der bei normalem Verkehr praktizierten Durchschnittsgeschwindigkeit zu vermitteln.

Um die Geschwindigkeit zu bestimmen, sollte die V85-Norm benutzt werden, das heißt die Geschwindigkeit, mit der 85 % der Verkehrsteilnehmer sich fortbewegen. Wenn die Durchschnittsgeschwindigkeit bei ungefähr 30 km/h liegt, kann die Straße oder die Zone ohne weiteres als 30-Zone abgegrenzt oder in eine solche Zone aufgenommen werden. Ist dies nicht der Fall, müssen an Stellen mit bedeutend erhöhtem Radfahrer- oder Fußgängerverkehr zusätzliche Maßnahmen in Betracht gezogen werden.

Früher war lediglich die Rede von geschwindigkeitsbeschränkenden Maßnahmen, was infrastrukturelle Maßnahmen voraussetzt.

Zur Zeit bieten sich breitgefächerte Möglichkeiten, deren Ziel unter anderem die Begrenzung der Installationskosten ist, nämlich:

#### 1. Maßnahmen zur Organisation des Verkehrs

Durch die Einführung von Einbahnverkehr, eventuell auf einen Straßenabschnitt zwischen zwei Kreuzungen begrenzt, durch die Einschränkung der Zufahrt zu bestimmten Straßen und durch die Einführung eines Systems von Verkehrsschikanen kann der Verkehr sehr eingeschränkt werden. Dabei geht es um die Förderung des Fahrradverkehrs (zum Beispiel durch begrenzten Einbahnverkehr) und der öffentlichen Verkehrsmittel (zum Beispiel durch das Vorsehen einer Ausnahme für die Zufahrtbegrenzung, was Autobusse betrifft, durch das Anlegen von Busspuren und überfahrbaren Sonderspuren). Diesbezüglich wird auf ein besonderes Rundschreiben über die Lockerung der Einrichtungskriterien für Einbahnverkehr und eine Verallgemeinerung dieser Maßnahmen verwiesen. Der Fahrradverkehr kann dadurch sehr gefördert werden, ohne daß es zu Sicherheitsproblemen kommt. Je weniger Autos verkehren, umso besser ist die Aufenthaltsfunktion einer Zone und umso notwendiger ist es, daß die Fahrer ihre Geschwindigkeit beschränken und sie diese Beschränkung auch einhalten.

Während der Einbahnverkehr in der Vergangenheit eingeführt wurde, um einen flüssigeren, das heißt schnelleren Verkehr zu ermöglichen, wird durch dessen Aufhebung und die Wiedereinführung des Gegenverkehrs die Geschwindigkeit möglichst beschränkt. In diesem Fall muß darauf geachtet werden, daß die Wiedereinführung nicht erneut zugunsten des Transitverkehrs ausfällt.

#### 2. Maßnahmen in bezug auf das Parken

Parkende Fahrzeuge setzen die Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs herab. Ein einseitiges Parkverbot vertieft jedoch die visuelle Perspektive, was zu erhöhter Geschwindigkeit verleitet. Aus diesem Grund ist verschränktes, schräges oder rechtwinkliges Parken das ideale Mittel, um die Fahrbahn zu verengen und die Geschwindigkeit auf diese Art zu beschränken. An den äußeren Enden der Parkzonen sollten Bürgersteigvorsprünge oder - jedenfalls in einer ersten Phase - Leitinseln oder Ausweichzonen eingerichtet werden. Es sei daran erinnert, daß es den Fahrern seit Inkrafttreten am 1/10/97 von Artikel 14 des Königlichen Erlasses vom 16. Juli 1997, durch den Artikel 77.4 der Straßenverkehrsordnung abgeändert wird, ausdrücklich verboten ist, auf diesen Markierungen zu fahren, anzuhalten oder zu parken. Aus Sicherheitsgründen ist eine strenge Aufrechterhaltung dieser Regel erforderlich.

Wenn ein totales oder einseitiges Parkverbot eingeführt worden ist, um den Verkehrsablauf flüssiger zu machen, kann dieses Verbot aufgehoben werden. Die Durchfahrt selbst größerer Fahrzeuge muß weiterhin möglich sein. Erwogen werden kann auch zonales Parken für Fahrzeuge bis zu 3,5 t. Eine solche Maßnahme fördert auch die Aufenthaltsfunktion einer 30-Zone. In diesem Fall muß jedoch eine Alternative für das Parken von Schwerlastfahrzeugen außerhalb der Zone geboten werden.

Zu dieser Kategorie Maßnahmen gehört auch die Einrichtung von sicheren und komfortablen Abstellplätzen für Fahrräder; die Förderung des Fahrradverkehrs erfordert auch mehr Raum für das Abstellen der Fahrräder. In Anbetracht der Zielsetzung bei der Einrichtung einer 30-Zone, nämlich überschüssigen Autoverkehr zu vermeiden, muß weniger Parkraum für das Parken von Autos reserviert werden. Statt Parkplätze für Autos können also, wenn möglich, zusätzliche Abstellplätze für Fahrräder vorgesehen werden. Abstellplätze für Fahrräder auf Radwegen, Bürgersteigen oder Bürgersteigvorsprüngen müssen unbedingt vermieden werden; die zusätzlichen Abstellplätze für Fahrräder dürfen den manchmal schon geringen Komfort der Fußgänger nicht beeinträchtigen.

#### 3. Infrastrukturelle Maßnahmen, darunter:

- Maßnahmen, die den waagerechten Verlauf des Weges verändern: ein- oder zweiseitige Verengungen der Fahrspur, Leitinseln mit oder ohne Verkehrsschikanen, Verschiebungen der Straßenachse, Bürgersteigvorsprünge an T-Kreuzungen, Verengungen von Kreuzungen; diese Maßnahmen können in bestimmten Fällen - insbesondere in einer ersten Phase - relativ leicht durch Bodenmarkierungen wie u.a. Ausweichzonen durchgeführt werden, während festere Veränderungen der Infrastruktur nach Bewertung für eine spätere Phase vorgesehen werden können.

Zu dieser Kategorie von Maßnahmen gehört die Markierung breiter Radwege; dies betrifft vor allem neuere Wohnviertel, insbesondere diejenigen, die nach dem zweiten Weltkrieg am Rand der Stadtzentren erbaut wurden und zur Förderung eines bequemerem Automobilverkehrs oft mit breiten betonierten oder asphaltierten Straßen versehen waren; besonders in diesen Vierteln kann die Straßenlandschaft durch die Markierung eines breiten Radweges verengt werden; die Trennung zwischen Auto- und Fahrradverkehr, kombiniert mit anderen Maßnahmen (zum Beispiel begrenztem Einbahnverkehr oder das Parken betreffenden Maßnahmen), ist nicht unbedingt gefährlicher als gemischter Verkehr; außerdem fördert die Markierung eines solchen Radweges tatsächlich den Gebrauch des Fahrrads; die Markierung eines Radweges ist mit wenig Kosten verbunden.

- Maßnahmen, die den senkrechten Verlauf des Weges verändern, unter anderem: Verkehrsberuhigungsanlagen und Verkehrsplateaus. Diese müssen den technischen Normen entsprechen, die in dem im Belgischen Staatsblatt vom 28. Oktober 1998 veröffentlichten Königlichen Erlaß vom 9. Oktober 1998 zur Festlegung der Bedingungen für das Anlegen von Fahrbahnanhebungen auf öffentlicher Straße und der technischen Vorschriften, denen diese genügen müssen, festgelegt sind. In einer 30-Zone müssen Verkehrsberuhigungsanlagen und Verkehrsplateaus nicht durch die Verkehrsschilder A14 und F87 angezeigt werden. Die Markierungen - weiße Striche auf dunklem Grund - müssen jedoch angebracht werden.

- sonstige Maßnahmen, unter anderem die Anbringung von Material für das Abriegeln von Straßen (zum Beispiel: kleine Pfosten, Bäume, Straßenmobiliar,...), durch die der Durchgangsverkehr für Autos unmöglich wird, diagonale Abriegelungen von Kreuzungen, durchgehende Bürgersteige.

#### 4. Anpassungen des Straßenbildes

Eine visuelle Geradeaus-Perspektive verleitet zu hoher Geschwindigkeit. Änderungen des Straßenbildes durch die Verwirklichung eingeschränkter Perspektiven können eine Geschwindigkeitsdrosselung herbeiführen. Anpflanzungen, eine Straßenbeleuchtung mit Punktlichtquellen, Straßenmobiliar wie Bänke, Telefonkabinen und Buswartehäuschen können den gewünschten Effekt herbeiführen.

Es muß vor allem dem Komfort des Fußgängerverkehrs Rechnung getragen werden: Die vorgeschlagenen Änderungen werden daher nicht dort angebracht, wo Fußgänger unterwegs sind, sondern, wenn möglich, an den Stellen, die für das Parken von Fahrzeugen reserviert sind. Die Verwendung verschiedener Straßenmaterialien kann sich positiv auswirken, erhöht jedoch die Kosten.

Anpassungen des Straßenbildes sollten auf jeden Fall während Straßeninstandsetzungsarbeiten, nach Arbeiten an Abwässerkanälen und/oder an anderen kollektiven Anlagen (Wasser, Gas, Elektrizität, öffentliche Beleuchtung, Telefon oder Kabelverteilungsnetz) erfolgen.

Vorerwähnte Maßnahmen sind nur einige mögliche Beispiele, die zweifellos auf kreative Weise ergänzt werden können.

Eine Kombination all dieser Möglichkeiten könnte die Gestaltung und Organisation der 30-Zonen in vielen Fällen verbessern.

Es ist außerdem wünschenswert, diese Maßnahmen im nachhinein zu bewerten. Eine solche Bewertung ermöglicht es, zu überprüfen, ob die gesteckten Ziele erreicht wurden, eventuell zusätzliche Maßnahmen vorzusehen und die gesammelten Erfahrungen für neue Projekte einzubringen.

#### 3.4. Sicherheitsfragen bei der Einrichtung einer 30-Zone (Artikel 5)

Die in Artikel 4 vorgesehenen Maßnahmen müssen durchgeführt werden, ohne Führer von Motorfahrzeugen, Radfahrer oder Fußgänger zu gefährden. Sie müssen stets gut sichtbar sein.

Maßnahmen zur Geschwindigkeitsbeschränkung dürfen nicht so geartet sein, daß sie die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer beeinträchtigen.

Hindernisse aus hartem Material, die isoliert und ohne Kennzeichnung zur Leitung der Führer angebracht werden, können selbst bei geringer Fahrgeschwindigkeit gefährlich sein.

Ebenfalls zu vermeiden sind Anlagen, die die Sicht auf Fußgänger und insbesondere auf Kinder verhindern.

Maßnahmen mit einem den Führern nicht sofort verständlichen Überraschungseffekt können ebenfalls zu Verkehrsunfällen führen.

Geschwindigkeitsbeschränkungen anhand von Anpassungen des Straßenbildes, Verkehrsmaßnahmen oder infrastrukturellen Maßnahmen müssen vor ihrer Durchführung genau durchdacht werden. Maßnahmen, die eine Einschränkung des Komforts mit sich bringen, werden von den Verkehrsteilnehmern, das heißt nicht allein von Führern, sondern zum Beispiel auch von Betagten mit eingeschränkten Bewegungsmöglichkeiten, nicht akzeptiert; übertriebene Maßnahmen schaden der Glaubwürdigkeit einer 30-Zone.

Die Glaubwürdigkeit einer 30-Zone wird jedoch ebenfalls in Frage gestellt, wenn zu wenig Maßnahmen durchgeführt werden.

Daher ist die Durchführung einer gut durchdachten Studie unerlässlich.

Die Erfahrung hat ebenfalls gezeigt, daß ästhetische Aspekte für die Akzeptanz und den Erfolg einer 30-Zone von Bedeutung sind.

Besondere Aufmerksamkeit muß der Wahrnehmbarkeit auf Distanz, der Verwendung von Farben und reflektierenden Produkten und/oder Rückstrahlern und der adäquaten Ausarbeitung der Lichtintensität gewidmet werden.

#### 3.5. Einbeziehung der Anwohner (Artikel 6)

Vor Einrichtung der 30-Zone müssen die Anwohner dieser Zone in die Überlegungen mit einbezogen werden.

Aus der Bewertung bestehender Zonen geht hervor, daß die Einbeziehung der Anwohner jedesmal eine Garantie dafür bietet, daß die Zone akzeptiert wird und gut funktioniert. Dies ist der Fall sowohl für Zonen, die auf Anfrage der Anlieger verwirklicht wurden, als auch für Zonen, die auf Initiative der Gemeindebehörden eingerichtet wurden.

Aus diesen Gründen ist eine solche Konzertierung zur Pflicht geworden.

Für die Organisation dieser Konzertierung ist keine strenge Regel vorgeschrieben worden.

Die Gemeindeverwaltung hat bei der Organisation dieser Konzertierung freie Hand. Diese Konzertierung geht jedoch weiter als eine einfache Information der Bürger über die vorgesehene Maßnahme. Die Bürger müssen die Möglichkeit haben, ihre Meinung zu äußern und selbst Vorschläge zu machen. Für die Organisation dieser Konzertierung kann die Gemeinde auf die bestehenden Mitsprachestrukturen zurückgreifen.

In Ermangelung solcher Strukturen sollte eine Versammlung mit den Anwohnern organisiert werden. Die Gemeinde kann die Hilfe von Einrichtungen in Anspruch nehmen, die auf die Begleitung derartiger Konzertierungen spezialisiert sind.

#### 4. Abgrenzung der 30-Zone

Eine 30-Zone wird durch die Verkehrsschilder F4a und F4b abgegrenzt. Innerhalb der Zone kann das Verkehrsschild F4a an strategischen Stellen wiederholt werden. Auf dem Verkehrsschild wird dann der Vermerk «Wiederholung» angebracht. Falls notwendig, können diese Schilder auch im voraus angekündigt werden. Natürlich können diese Schilder nur nach Billigung der zusätzlichen Regelung und im Prinzip nach vollendeter Durchführung der geplanten Maßnahmen angebracht werden.

Bei Inkrafttreten der Maßnahme sollte zumindest am Eingang der Zone durch besondere Schilder auf die veränderte Situation hingewiesen werden.

## 5. Akte zur Billigung

Die Akte, mit der die zusätzliche Regelung zur Billigung vorgelegt wird, muß folgende Dokumente umfassen:

- den Nachweis der Konzertierung mit den öffentlichen Verkehrsgesellschaften, den Feuerwehrdiensten und den Diensten für dringende medizinische Hilfe;
- den Nachweis der Konzertierung mit den Anwohnern;
- die Geschwindigkeitsmessungen;
- einen Plan mit der Übersicht der Maßnahmen, die im Hinblick auf die Geschwindigkeitsbeschränkung geplant sind oder schon ausgeführt wurden.

Bevor die Gemeindebehörde dem Gemeinderat den Entwurf eines Beschlusses vorlegt, sollte sie mit dem Dienst für die Inspektion der Verkehrsschilder Kontakt aufnehmen, um über das Projekt zu beraten.

Das Belgische Institut für Verkehrssicherheit kann ebenfalls zu Rate gezogen werden.

In der neuen die vorliegende Regelung betreffenden Broschüre, die dieses Institut vor kurzem herausgegeben hat, werden die in dem vorliegenden Rundschreiben dargelegten Prinzipien im Detail erklärt. Bei der Aufstellung einer Akte für die Einrichtung einer 30-Zone ist sie ein hilfreicher Leitfaden.

6. Zielsetzung: die Unfälle auf Gemeindestraßen, die Körperverletzungen zur Folge haben, bis zum Jahr 2006 um 50 % verringern

Die Geschwindigkeit von 30 km/h muß mittelfristig - bis ungefähr zum Jahr 2006 - zur Norm in allen Wohngebieten werden. Zusammen mit den anderen Neuheiten, die am 1. November 1998 in Kraft treten, und der neuen Regelung verfügt die Straßenverwaltung, vor allem Städte und Gemeinden, über ein angepaßtes Instrument für die Gewährleistung einer verbesserten Verkehrssicherheit in den erwähnten Zonen.

Die Unfälle, die sich auf Gemeindestraßen ereignen, bilden immer noch einen großen Anteil der sich in Belgien ereignenden Verkehrsunfälle mit Körperverletzungen, nämlich über 40 %.

Durch die Anwendung des neuen Instruments kann sowohl die objektive Unsicherheit im Verkehr als auch das subjektive Unsicherheitsgefühl radikal verringert werden. Ziel ist es also, alle betroffenen Zonen bis zum Jahr 2006 in 30-Zonen umzuwandeln. Bis dann und unter diesen Umständen kann die Anzahl Unfälle mit Körperverletzungen auf Gemeindestraßen um die Hälfte reduziert werden. Zu Beginn des 21. Jahrhunderts muß diese Zielsetzung die Richtlinie der Verkehrssicherheitspolitik aller betroffenen Behörden sein.

## 7. Nützliche Adressen

Sie sind im «Verzeichnis zur Verkehrssicherheit», das Ende 1997 vom Belgischen Institut für Verkehrssicherheit herausgegeben und allen lokalen, provinziellen, regionalen und föderalen Beauftragten über die zuständigen Behörden übermittelt wurde, zu finden.

Das Ministerielle Rundschreiben vom 17. September 1988 über die Zonen, in denen die Geschwindigkeit auf 30 km in der Stunde beschränkt ist, wird aufgehoben.

Der Staatssekretär für Sicherheit  
J. Peeters.

—  
Note

(1) Dem 100-System angeschlossene Ambulanzen

---

## WETTELIJKE BEKENDMAKINGEN EN VERSCHILLENDE BERICHTEN PUBLICATIONS LEGALES ET AVIS DIVERS

---

### Wetgevende Kamers — Chambres législatives

---

#### KAMER VAN VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

[C – 2000/19044]

#### Openbare commissievergaderingen

Dagorde

Woensdag 26 januari 2000

Commissie voor de Sociale Zaken

#### 1. Samengevoegde vragen :

— Vraag van de heer Peter Vanvelthoven tot de Minister van Sociale Zaken en Pensioenen, over « de achterstallige betalingen van R.S.Z.-bijdragen van voetbalclubs ».

— Vraag van de heer Yves Leterme tot de Minister van Sociale Zaken en Pensioenen, over « de R.S.Z.-achterstallen van basketbalclubs en andere sportclubs ».

2. Vraag van Mevr. Greta D'Hondt tot de Minister van Sociale Zaken en Pensioenen, over « de maaltijdcheques ».

#### CHAMBRE DES REPRESENTANTS

[C – 2000/19044]

#### Réunions publiques des commissions

Ordre du jour

Mercredi 26 janvier 2000

Commission des Affaires sociales

#### 1. Questions jointes :

— Question de M. Peter Vanvelthoven au Ministre des Affaires sociales et des Pensions, sur « les arriérés de cotisations ONSS dûs par les clubs de football ».

— Question de M. Yves Leterme au Ministre des Affaires sociales et des Pensions, sur « les arriérés de cotisations ONSS dûs par les clubs de basket-ball et d'autres clubs ».

2. Question de Mme Greta D'Hondt au Ministre des Affaires sociales et des Pensions, sur « les chèques repas ».