

Die kostenfreie Bereitstellung dieser RVS wird durch klimaaktiv mobil, der Klimaschutzinitiative des Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) unterstützt.

 Bundesministerium
Klimaschutz, Umwelt,
Energie, Mobilität,
Innovation und Technologie



Österreichische Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr

ARBEITSPAPIER Nr. 27

Einsatzkriterien für Begegnungszonen

„Application of Encounter Zones“

Ausgabe: 1. Juli 2016



AG: Stadtverkehr
AA: Innerortsstraßen

ÖSTERREICHISCHE
FORSCHUNGSGESELLSCHAFT
STRASSE • SCHIENE • VERKEHR



Dieses Werk ist urheberrechtlich geschützt. Alle Rechte insbesondere die der Übersetzung, des Nachdruckes, der Entnahme von Abbildungen, der Funksendung, der Wiedergabe auf fotomechanischem oder ähnlichem Wege und der Speicherung in Datenverarbeitungsanlagen, sind, auch bei nur auszugsweiser Verwertung, nur der FSV vorbehalten. Bei Erwerb in elektronischer Form ist die Speicherung auf Datenträger im Sinne der Lizenzvereinbarung erlaubt.

Herausgeber:
Österreichische
Forschungsgesellschaft
Straße • Schiene • Verkehr
Karlgasse 5, 1040 Wien
Tel.: +43/1/585 55 67
Fax: +43/1/585 55 67-99
E-Mail: office@fsv.at
<http://www.fsv.at>

Inhaltsverzeichnis

1	Anwendungsbereich	1
2	Definition, Grundsätze, Ziele und Wirkungen	1
2.1	Definition und Grundsätze	1
2.2	Ziele und Wirkungen	2
3	Typen von Begegnungszonen	2
3.1	Begegnungszone bei flächigem Querungsbedarf	2
3.1.1	Plätze	3
3.1.2	Straßen	3
3.2	Begegnungszone bei schmalen Straßenquerschnitten	3
4	Eignung als Begegnungszone bei flächigem Querungsbedarf (Plätze, Straßen)	3
4.1	Lage im Siedlungsgebiet	4
4.2	Funktion des Platzes bzw. der Straße	4
4.2.1	Verkehrsbedeutung	4
4.2.2	Verweil- und Aufenthaltsbedeutung des Platzes bzw. der Straße	4
4.3	Kfz-Leistungsfähigkeit und Fußgängeraufkommen	4
4.4	Verlagerungseffekte	6
4.5	Anwesenheitsquote	6
4.6	Halten und Parken	6
4.7	Öffentlicher Verkehr	7
4.8	Radverkehr	7
4.9	Länge der Begegnungszone	7
4.10	Längsgefälle in Begegnungszonen	7
4.11	Checklisten	8
5	Eignung als Begegnungszone bei schmalen Straßenquerschnitten	12
6	Umsetzung	12
6.1	Partizipation	12
6.2	Gestaltung	12
6.2.1	Verkehrssicherheit	13
6.2.2	Flächen für den fließenden Fahrzeugverkehr (Fahrbahn)	13
6.2.3	Kreuzungen	14
6.2.4	Schutzwege und Verkehrslichtsignalanlagen	14
6.2.5	Barrierefreiheit	14
6.3	Tempo 30-Begegnungszone	16
7	Angeführte Gesetze, Richtlinien und Normen	17

1 Anwendungsbereich

Diese RVS ist für den Einsatz von Begegnungszonen auf Straßen (gem. § 2 Z 1 StVO) innerhalb eines Ortsgebietes i.S. der StVO anzuwenden. Sie gilt für alle Arten von Innerortsstraßen.

2 Definition, Grundsätze, Ziele und Wirkungen

2.1 Definition und Grundsätze

Seit der 25. StVO-Novelle (BGBl. I Nr. 39/2013) können Begegnungszonen (§§ 2 Abs. 1 Z 2a, 53 Abs. 1 Z 9e und f, 76c StVO) verordnet werden.

Unter Begegnungszonen werden Verkehrsräume (Straßen) verstanden, bei denen die Fahrbahn von allen Verkehrsteilnehmern genutzt werden kann. Neben dem Fußgänger- und Rad-

fahrverkehr ist jeglicher Fahrzeugverkehr gestattet. Das Parken von Kraftfahrzeugen ist nur an markierten Stellen zulässig.

Die selbsterklärende Gestaltung der Begegnungszone sowie die Partizipation aller Beteiligten bei der Planung sind wesentliche Elemente bei der Umsetzung von Begegnungszonen.

2.2 Ziele und Wirkungen

Am Beginn des Planungsprozesses sind Ziele festzulegen, um beurteilen zu können, ob die Begegnungszone eine geeignete Maßnahme zur Erreichung dieser Ziele darstellt. Sind die definierten Ziele mit einer Begegnungszone nicht erreichbar, sind entsprechende andere Maßnahmen (30 km/h-Zone, Wohnstraße, Fußgängerzone usw.) zu wählen.

Nachfolgende Ziele und Wirkungen können grundsätzlich mit einer Begegnungszone erreicht werden:

- Erhöhung der Aufenthaltsqualität (und Wohnqualität) und Belebung des öffentlichen Raumes
- Faire Verteilung des Straßenraumes
 - Vielseitige Nutzungsmöglichkeit
 - Bevorzugung bzw. wesentliche Erleichterung des Fußgängerverkehrs
 - Aufrechterhaltung des Durchgangsverkehrs
 - Beibehalten der Zufahrtsmöglichkeiten
- Erhöhung der Verkehrssicherheit durch
 - geringere Fahrgeschwindigkeiten (primär durch die Wirkung der Umgebung auf die Fahrzeuglenker – Gestaltung der Begegnungszone)
 - Homogenisierung des Geschwindigkeitsniveaus der einzelnen Verkehrsteilnehmer
 - geringere Verletzungsschwere (bzw. Reduzierung schwerer Unfälle)
 - Förderung der Rücksichtnahme
 - Minimierung der Anzahl der Verkehrszeichen
- Stärkung des nichtmotorisierten Verkehrs
- Beseitigung der Trennwirkung, um
 - Bereiche (z.B. Stadtteile) zu verbinden
 - das flächige Queren für Fußgänger und Radfahrer zu ermöglichen.

Nachfolgende Ziele und Wirkungen sind grundsätzlich nicht mit einer Begegnungszone zu erreichen:

- Schaffung von Kfz-Abstellplätzen
- Verlagerung des Durchgangsverkehrs auf das umliegende Straßennetz
 - Kfz-Verkehrsverlagerungen können zwar ein Effekt sein, sollten aber nicht das Ziel sein

3 Typen von Begegnungszonen

3.1 Begegnungszone bei flächigem Querungsbedarf

Beim Typ „Begegnungszone bei flächigem Querungsbedarf“ wird zwischen Plätzen und Straßen unterschieden. Auch Mischformen sind denkbar, zum Beispiel eine Einkaufsstraße, die sich zu einem Platz aufweitet.

Wenngleich Begegnungszonen bei flächigem Querungsbedarf ein sicheres und komfortables Queren der Fahrbahn von Fußgängern zum Ziel haben, sind auch die Fußgängerströme in Längsrichtung zur Fahrbahn von großer Bedeutung und dürfen nicht vernachlässigt werden. Insbesondere in längsorientierten Straßen ist die Anzahl der Fußgänger in Längsrichtung oftmals größer als in Querrichtung. Ein entsprechender Komfort für die Fußgänger in Längsrich-

tung ist daher sicherzustellen. Auf Plätzen sind die räumlichen Verhältnisse zumeist weniger beengt und es ist tendenziell einfacher, den Anforderungen für Fußgänger längs der Fahrbahn gerecht zu werden.

3.1.1 Plätze

Zentrale Plätze wie z.B. Hauptplätze oder Bahnhofplätze zeichnen sich oftmals durch eine hohe Benutzerfrequenz verschiedener Verkehrsteilnehmergruppen aus. Die Umsetzung von Begegnungszonen bei derartigen Plätzen bietet aus stadtplanerischer Sicht die Möglichkeit, die Funktion des Platzes als Zentrum zu betonen. Für Begegnungszonen auf Plätzen spricht aus verkehrstechnischer Sicht, wenn eine Trennung der einzelnen Verkehrsarten aufgrund vielschichtiger räumlicher Beziehungen auf diesen Flächen nicht sinnvoll ist. Plätze sind aufgrund angrenzender Nutzungen in vielen Fällen belebt und bieten ausreichend Raum für den Aufenthalt von Menschen. Aus diesem Grund bringen Plätze – sofern sie die Eignungskriterien gemäß Punkt 4 erfüllen – grundsätzlich oftmals gute Voraussetzungen für eine Begegnungszone mit.

3.1.2 Straßen

Straßen bzw. Straßenabschnitte mit hohem flächigem Querungsbedarf von Fußgängern und Radfahrern sowie Aufenthaltsfunktion für Menschen bieten ebenfalls gute Voraussetzungen für eine Begegnungszone, sofern sie die Eignungskriterien gemäß Punkt 4 erfüllen.

3.2 Begegnungszone bei schmalen Straßenquerschnitten

Als schmal gelten Querschnitte, wenn die Gesamtbreite der Straße eine Anordnung der für die einzelnen Verkehrsteilnehmer erforderlichen Querschnittselemente nebeneinander nicht zulässt. In derartigen Straßenabschnitten, in denen eine Trennung der einzelnen Verkehrsarten (durch Gehsteige, Bodenmarkierungen usw.) nicht möglich ist, kann es zweckmäßig sein, eine Begegnungszone vorzusehen. Das ist insbesondere dann der Fall, wenn Fußgänger aufgrund nicht vorhandener (oder zu schmaler) Gehsteige die Fahrbahn mitbenützen müssen. In diesem Fall kann die Begegnungszone zur Verkehrsberuhigung und rechtlichen Absicherung der Fußgänger eingesetzt werden, sofern die Durchleitfunktion der Straße erhalten bleiben muss und die Verordnung einer Wohnstraße daher nicht möglich ist.

Für die Eignung von schmalen Querschnitten als Begegnungszonen sind die unter Punkt 5 angeführten Kriterien anzuwenden.

4 Eignung als Begegnungszone bei flächigem Querungsbedarf (Plätze, Straßen)

Begegnungszonen können in unterschiedlichen Gebietstypen eingesetzt werden. Als Gebietstypen kommen im Besonderen Ortszentren, Geschäftsstraßen, Altstadtbereiche, ÖV-Knotenpunkte und Wohngebiete mit Mischnutzung in Frage.

Der Gebietstyp sowie die Funktion der Straße spielen eine wesentliche Rolle in der Planung und bei der Festsetzung von Maßnahmen, da sie die Gewichtung oder Priorisierung der Ziele aus Punkt 2.2 wesentlich beeinflussen.

Nach Festlegung der zu verfolgenden Ziele (in Abhängigkeit des Gebietstyps) kann unter Anwendung folgender Aspekte die Eignung eines Raumes für die Umgestaltung in eine Begegnungszone bewertet werden. Als Grundlage dafür sind unter anderem Beobachtungen, Einschätzungen sowie Expertisen, aber auch die Ergebnisse von Befragungen, Begehungen, vorhandenen Statistiken (Unfalldaten), Zählungen und in begründeten Fällen Prognosedaten heranzuziehen.

4.1 Lage im Siedlungsgebiet

Begegnungszonen eignen sich besonders für innerörtliche Plätze und Straßenzüge mit dichter Siedlungs- und Bebauungsstruktur bzw. hoher Bevölkerungs- und Arbeitsplatzdichte. Wesentlich ist eine hohe Fußgänger- und Radfahreranzahl in Relation zur Kfz-Verkehrsstärke, da eine Begegnungszone nur dann funktioniert, wenn es laufend zu Begegnungen zwischen fließendem Kfz-Verkehr und Fußgängern bzw. Radfahrern kommt.

Straßen oder Plätze, in denen aufgrund der örtlichen Struktur ein flächenhafter Querungs- und Aufenthaltsbedarf herrscht und die sowohl über den Tag als auch über das Jahr verteilt relativ kontinuierlich ausgelastet sind, eignen sich besonders für Begegnungszonen.

Plätze oder Straßen, die aufgrund ihrer Lage oder aufgrund ihrer Geschichte (Altstadtbereich) als Zentrum eines größeren Gebiets bezeichnet werden können, weisen ebenfalls besonders gute Voraussetzungen für eine Begegnungszone auf.

4.2 Funktion des Platzes bzw. der Straße

4.2.1 Verkehrsbedeutung

Plätze im Ortszentrum sowie Straßen mit Erschließungs- und Sammelfunktion eignen sich grundsätzlich besser als Straßen mit einer überwiegenden Durchleitungsfunktion.

Für die Einrichtung einer Begegnungszone nicht geeignet sind:

- Straßen, für die eine überregionale Durchleitfunktion für den Fahrzeugverkehr als Ziel festgelegt wurde
- Straßen, deren Leistungsfähigkeit mehr als einen Fahrstreifen pro Richtung erfordert.

4.2.2 Verweil- und Aufenthaltsbedeutung des Platzes bzw. der Straße

Wenn es im Bestand bereits funktionierende Erdgeschoßnutzungen (Geschäfte, Gastronomiebetriebe, Vorgärten usw.) gibt, so kann dies die Umsetzung einer Begegnungszone begünstigen und fördern. Neben dem Vorhandensein solcher Nutzungen ist auch deren räumliche Verteilung von Interesse. An beiden Seiten der Straße bzw. auf allen Seiten eines Platzes angeordnete Nutzungen sind für eine Umsetzung förderlicher als einseitig angeordnete. Nutzungen, die zum Platz bzw. zur Straße hin orientiert sind, sind förderlicher als von der Straße abgewandte.

Dasselbe gilt für bereits bestehende Aufenthaltsbereiche (Flächen zum Sitzen oder allgemeinen Verweilen), die akzeptiert und auch genutzt werden. Je mehr solcher Nutzungen im Bestand vorhanden sind, desto besser ist dies für die Umsetzung einer Begegnungszone.

4.3 Kfz-Leistungsfähigkeit und Fußgängeraufkommen

Vor der Einführung einer Begegnungszone sind die Auswirkungen auf die Kfz-Leistungsfähigkeit des Verkehrs zu prüfen. Entscheidend für die Leistungsfähigkeit einer Begegnungszone ist das Verhältnis des Fußgänger- und Radverkehrs zum Kfz-Verkehr. Hohe Kfz-Verkehrsstärken sind für sich alleine noch kein Ausschließungsgrund für Begegnungszonen. Sollte die Kfz-Leistungsfähigkeit durch eine Begegnungszone vermindert werden, sind die zu erwartenden Verlagerungseffekte zu prüfen und zu bewerten (s. Pkt. 4.4).

Für den Einsatz von Begegnungszonen sind sowohl die Querungen als auch die Längsbewegungen der Fußgänger und Radfahrer relevant. Je flächiger gequert wird, desto mehr spricht dies für die Einrichtung einer Begegnungszone. Neben dem beobachtbaren Querungsverhalten sind auch die möglichen Wunschgeh- und -fahrlinien (aufgrund der vorhandenen und geplanten Nutzungen) in die Betrachtung miteinzubeziehen. Bei Begegnungszonen mit flächigem Querungsbedarf ist jedenfalls sicherzustellen, dass der Fußgängerverkehr in Längsrichtung in guter Qualität abgewickelt werden kann. Bei Verkehrsstärken von mehr als 300 Kfz in der Spitzenstunde sollten jedenfalls eigene Fußgängerbereiche abseits der Flächen für den

EINSATZKRITERIEN FÜR BEGEGNUNGSZONEN

RVS

fließenden Fahrzeugverkehr vorgesehen werden. Bereits im Planungsprozess ist darauf zu achten, dass diese Fußgängerbereiche später nicht durch Möblierung, Schanigärten, Poller etc. unzulässig eingeschränkt werden. Bezüglich der Dimensionierung – welche in Abhängigkeit des Fußgängeraufkommens zu erfolgen hat – wird auf die RVS 03.02.12 Fußgängerverkehr verwiesen. In Begegnungszonen mit mehr als 300 Kfz in der Spitzenstunde bedeuten die flächigen Querungsmöglichkeiten einen Qualitätssprung für Fußgänger, wenngleich die Fahrflächen vorwiegend vom Fahrzeugverkehr genutzt werden.

Verteilen sich die Querungen auf eine Streckenlänge von mindestens 100 m, so ist von einem flächenhaften Querungsbedarf auszugehen. Zu betrachten sind daher die Querungen und Längsbewegungen auf die gesamte Länge in Abschnitten von jeweils 100 m (s. Tab. 1). Treten die meisten Querungen innerhalb eines Abschnitts von 100 m an einer Stelle gebündelt auf, so sind punktuelle Querungsstellen zielführender. Bei Plätzen bzw. platzartigen Strukturen ist die Betrachtungslänge entsprechend der Platzgeometrie zu wählen, wobei die Länge in diesen Fällen kleiner als 100 m sein kann.

Verkehrserhebungen sind in den maßgeblichen Tageszeiten sowohl für den Kfz-Verkehr als auch für den Fußgänger- und Radfahrerverkehr durchzuführen. Insbesondere in Geschäftsstraßen können die Spitzenstunden des Fußgänger- und Kfz-Verkehrs zu unterschiedlichen Zeiten auftreten.

Tabelle 1: Richtwerte für den Einsatz von Begegnungszonen

Zahl der Fußgänger- und Radfahrerquerungen pro Stunde und 100 m Länge	Eignung als Begegnungszone
0 – 24	Begegnungszone nicht sinnvoll
25 – 49 und mind. 150 Fußgänger/24h	Begegnungszone möglich, wenn das Verhältnis querender Fußgänger und Radfahrer zu Kfz in der Spitzenstunde mindestens 10 % beträgt
50 – 500 sowie Anwesenheitsquote erfüllt (s. Pkt. 4.5)	Begegnungszone möglich bis maximal 1000 Kfz/h. Bei höheren Kfz-Verkehrsstärken gesonderte, vertiefende Eignungsprüfung erforderlich.
> 500	Gesonderte, vertiefende Eignungsprüfung erforderlich.

Erfahrungen zeigen, dass Begegnungszonen bei Kfz-Verkehrsstärken bis ca. 10.000 Kfz/24h und bis zu 500 querenden nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmern/h je 100 m Länge hinsichtlich des Verkehrsablaufs als unproblematisch anzusehen sind. Bei Verkehrsstärken von mehr als 10.000 Kfz/24h bzw. mehr als 500 querenden Fußgängern und Radfahrern/h je 100 m Länge ist eine Eignung als Begegnungszone mit einer gesonderten, vertiefenden Prüfung nachzuweisen.

Die Umsetzung von Begegnungszonen mit Tempo 20 bzw. Tempo 30 kann gegenüber Tempo 50 trotz geringerer zulässiger Höchstgeschwindigkeit zu einer höheren Durchschnittsgeschwindigkeit und damit einer kürzeren Reisezeit führen. Das ist insbesondere dann der Fall, wenn das flächige Queren von Fußgängern den Verkehrsfluss verbessert, indem Wartezeiten von Kfz an Verkehrslichtsignalanlagen oder Schutzwegen entfallen. Je nach Anzahl und Verteilung der querenden Fußgänger kann eine Begegnungszone daher trotz niedrigerer Fahrgeschwindigkeiten zu einer Erhöhung der Kfz-Leistungsfähigkeit führen.

Neben der Kfz-Leistungsfähigkeit hat auch der LKW-Verkehr einen Einfluss auf die Eignung einer Straße als Begegnungszone. Ein hohes Schwerverkehrsaufkommen spricht gegen eine

Begegnungszone, weil es das subjektive Sicherheitsgefühl der Fußgänger beim Queren vermindert. Verkehrsstärken von mehr als 50 LKW/h sind diesbezüglich bereits als ungünstig einzustufen.

4.4 Verlagerungseffekte

Mit der Einrichtung einer Begegnungszone soll nicht das Ziel verfolgt werden, den Kfz-Verkehr zu verdrängen.

Besonders gut wirken Begegnungszonen, wenn der betroffene Straßenabschnitt in ein Netz umgebender Straßen mit gleicher und geringerer Verkehrsbedeutung eingebettet ist. Befinden sich rund um die Begegnungszone weiträumige Straßenabschnitte mit ungehindertem Kfz-Verkehr (Tempo 50) so ist mit einer Verlagerung des Kfz-Verkehrs zu rechnen.

Bei der Beurteilung, ob eine Straße geeignet ist, in eine Begegnungszone umgewandelt zu werden müssen daher die unmittelbar angrenzenden Straßenabschnitte in die Planung mit einbezogen werden. Es ist zu prüfen, ob eine Verlagerung des Kfz-Verkehrs zu erwarten ist und eine solche akzeptabel bzw. sogar erwünscht ist. Gegebenenfalls sind geeignete Maßnahmen zu setzen.

4.5 Anwesenheitsquote

Je ausgeglichener das Verhältnis Fußgänger- zu Kfz-Verkehr ist, desto besser funktioniert eine Begegnungszone. Die Fußgänger fühlen sich sicherer, die Akzeptanz der Begegnungszone durch die Kfz-Lenker steigt.

Zusätzlich zu den Querungen ist daher eine Anwesenheitsquote der nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer (Fußgänger und Radfahrer) von mindestens 20 % der Kfz anzustreben. Dabei ist die Anwesenheitsquote nicht nur in der Spitzenstunde, sondern auch außerhalb derselben zu untersuchen und zu bewerten.

4.6 Halten und Parken

Das Parken von Kfz ist in Begegnungszonen nur an den gekennzeichneten Stellen gestattet. Stellplätze sind daher eindeutig als solche zu kennzeichnen, z.B. durch Bodenmarkierungen oder optische Trennung (helle Pflastersteine, Straßenknöpfe usw.). Zur Gewährleistung ausreichender Sichtverhältnisse wird empfohlen, die Stellplätze 0,60 m von der Fläche für den fließenden Fahrzeugverkehr abzusetzen, um eine größtmögliche Sicherheit für querende Fußgänger zu gewährleisten. Bei Tempo 30-Begegnungszonen sollte dieser Abstand 1,00 m betragen. Die Fläche für den fließenden Fahrzeugverkehr kann je nach Situation durch Markierungen, Entwässerungsleisten, Belagswechsel, Flachborde oder eine entsprechende Gestaltung verdeutlicht werden.

Zu viele Stellplätze widersprechen der Intention einer Begegnungszone, da dadurch die Aufenthaltsfunktion, sowie die Möglichkeit des flächigen Querens deutlich eingeschränkt werden. Bei der Anlage von Stellplätzen sind die Wunschgehmlichkeiten und die Barrierefreiheit zu berücksichtigen. Durchgehende Parkstreifen sind zu vermeiden. Darüber hinaus können abgestellte Kfz die Sichtbeziehungen beim Queren beeinträchtigen und reduzieren daher die Verkehrssicherheit. Ist im Bestand eine hohe Stellplatznachfrage feststellbar und darf das Angebot an Stellplätzen nicht reduziert werden, so spricht das gegen die Errichtung einer Begegnungszone.

Das Halten ist in Begegnungszonen auf der Fahrbahn im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen erlaubt. Ist das Halten von Fahrzeugen in bestimmten Bereichen unerwünscht, kann es mit Hilfe geeigneter Maßnahmen wie z.B. Möblierungselementen verhindert werden. Dabei ist jedoch immer darauf zu achten, dass das flächige Queren und die Barrierefreiheit nicht unzulässig eingeschränkt werden.

4.7 Öffentlicher Verkehr

Es ist möglich, den ÖV durch Begegnungszonen zu führen, jedoch sind die jeweiligen Auswirkungen genau zu prüfen.

So kann die Begegnungszone Auswirkungen auf die Fahrzeit und somit die Einhaltung des Fahrplanes des ÖV haben. ÖV-Linien mit hoher Bedeutung im Verkehrsnetz (hohe Frequenz, hohe Geschwindigkeit, eigene Fahrtrasse) sprechen eher gegen die Einrichtung einer Begegnungszone. Des Weiteren ist zu beachten, dass insbesondere Straßenbahnen eine Trennwirkung erzeugen können, welche querende Fußgängerbewegungen mitunter einschränkt. Die Frequenz des öffentlichen Verkehrs hat Auswirkungen auf das Querungsverhalten der Fußgänger.

Andererseits kann die Sicherheit der Fahrgäste in öffentlichen Verkehrsmitteln durch wiederholte Verzögerungs- und Beschleunigungsmanöver wegen der flächigen Fußgängerbewegungen beeinträchtigt werden. Hierbei sind insbesondere die Länge der Begegnungszone zu berücksichtigen sowie die Frage, ob die Begegnungszone vom ÖV in Längsrichtung befahren oder gequert wird.

Im Bereich von Haltestellen des ÖV ist auch in Begegnungszonen aufgrund des barrierefreien Fahrgastwechsels ein erhöhter Randstein (Hochbord) auszubilden. Die Lage von Haltestellen in Begegnungszonen ist daher sorgfältig zu wählen.

Es ist daher jeweils im Einzelfall zu prüfen, ob die Kombination der Begegnungszone mit dem ÖV möglich und sinnvoll ist.

4.8 Radverkehr

Anders als der ÖV ist der Radverkehr zur Einschätzung, ob sich ein Platz bzw. Straßenabschnitt als Begegnungszone eignet, eher unbedeutend. Generell profitiert der Radverkehr von funktionierenden Begegnungszonen, da es zu einer Angleichung der unterschiedlichen Geschwindigkeitsniveaus (Kfz-, Radverkehr) kommt.

Lediglich innerstädtische Radrouten mit einem hohen Durchleitungsanteil bzw. Routen, auf denen der Radverkehr eine bevorzugte Bedeutung haben muss, sind mit einer Begegnungszone schlecht vereinbar (s. Pkt. 4.2).

4.9 Länge der Begegnungszone

Je länger eine Begegnungszone ist, desto stärker sinkt die Akzeptanz der Fahrzeuglenker, die niedrige erlaubte Höchstgeschwindigkeit einzuhalten. Dies wiederum hat negative Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit der Fußgänger und Radfahrer. Bei Begegnungszonen von geringer Länge ist zu beurteilen, ob noch von einem flächigen Queren ausgegangen werden kann.

Als ideale Länge gelten Abschnitte zwischen 100 und 500 m. Bei Längen über 500 m sind die oben angeführten negativen Effekte zu berücksichtigen. In diesem Fall sind entsprechende bauliche Maßnahmen zu setzen, um die Akzeptanz der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und somit die Wirkung der Begegnungszone über den gesamten Abschnitt zu sichern. Bei einer Länge von weniger als 100 m ist zu prüfen, ob im Vergleich zur Begegnungszone eine punktuelle Querungsstelle die bessere Wahl darstellt. Eine Ausnahme stellen Plätze bzw. platzartige Strukturen dar, bei denen der Schwellenwert von 100 m unterschritten werden kann.

4.10 Längsgefälle in Begegnungszonen

Bei der Planung von Begegnungszonen ist auf ein allfälliges Längsgefälle der Fahrbahn zu achten. Ein größeres Längsgefälle über einen längeren Abschnitt verleitet bergab fahrende Kfz-Lenker und Radfahrer zu höheren Geschwindigkeiten. Die Einhaltung einer Geschwindigkeitsbeschränkung von 20 km/h bzw. 30 km/h wird damit erschwert und die Verkehrssicherheit ist eventuell nicht mehr in ausreichendem Maße gegeben.

4.11 Checklisten

Die in Punkt 4 zusammengefassten Aspekte dienen nicht nur der Eignungsfeststellung, sondern sind auch das Fundament der Planung der erforderlichen Maßnahmen. Aus ihnen kann abgeleitet werden, welche Maßnahmen in welchem Umfang und an welcher Stelle erforderlich sind, um eine funktionierende Begegnungszone zu erhalten.

In Form einer Checkliste, in der die Kriterien sowie die jeweils bestärkenden bzw. widersprechenden Aspekte in Abhängigkeit vom Gebietstyp zusammengefasst werden, wird ein Überblick über die Situation ermöglicht.

Werden die vorhandenen Daten für jedes Kriterium eingetragen, dann kann anhand der Gewichtung der Kriterien die Entscheidung für oder gegen die Einführung einer Begegnungszone getroffen werden. Anhand der gewichteten Kriterien kann auch die Auswahl der geeigneten Varianten der Begegnungszone erfolgen.

Entscheidend ist schließlich, ob die Begegnungszone stimmig, nachvollziehbar und in diesem Sinn selbsterklärend ist. Eine solche Beurteilung kann kein fixes Schema leisten, vielmehr ist dies eine planerische Aufgabe.

Die folgenden Checklisten können aber als Hilfsmittel für diese Arbeit herangezogen werden. Zwar sind diese für Geschäftsbereiche und Altstadtssituation/Zentrumsbereich identisch, eine Unterscheidung dieser beiden Gebietstypen macht aber dennoch Sinn, da zum einen die Gewichtung der Kriterien unterschiedlich vorgenommen werden kann und zum anderen die Bewertung der Aspekte hinsichtlich ihres bestärkenden bzw. widersprechenden Charakters unterschiedlich ausfallen kann.

Kriterien in Geschäftsbereichen bzw. Zentrenbereichen	
Kriterium	positive Effekte
siedlungsbezogen	Anzahl und Zusammensetzung (Anteil an Familien, Alten, Alleinerziehenden etc.) der Einwohnerschaft
	dichte Bebauung mit hoher Einwohnerzahl gute Durchmischung der Wohnbevölkerung
	Lage der Straße in der Stadt (Zentrumsbereich, Einkaufsstraße etc.)
	Stellt der betroffene Bereich ein Teilzentrum dar bzw. liegt er innerhalb der Stadt eher zentral bzw. einfach erreichbar, so wirkt sich das positiv aus
	Anzahl und räumliche Verteilung der Geschäfte sowie die darauf entfallenden Arbeitsplätze
nutzungsbezogen	dichte Bebauung mit hoher Arbeitsplatzzahl, viele Erdgeschoßnutzungen mit Kundenverkehr, gleichmäßige Verteilung der Nutzungen erleichtern die Umsetzung.
	Anzahl und Auslastung der Garagenplätze im betroffenen Straßenzug sowie in den umliegenden Straßenzügen
	je mehr Garagenstellplätze und je geringer deren Auslastung desto geringer ist der Stellplatzdruck
verkehrlich	Größe des Baulinienabstandes und räumliche Abfolge der Gebäude
	große Abstände bedeuten mehr Spielraum, eine günstige Abfolge der Gebäude kann die Umsetzung hinsichtlich eines leichteren Erfassens der Begegnungszone durch den einzelnen vereinfachen
	Art und Anzahl der Erdgeschoßnutzung (außer Müllräume, Garagenzufahrten o.ä.)
	je mehr Nutzungen bestehen desto besser
	Ausstattung des Straßenraums mit Grün- und Aufenthaltsbereiche und deren derzeitige Nutzung
anrainerbezogen	Potential der Geschäfte
	Vorhandensein und zumindest gelegentliche Nutzung sind ein Signal für die Bereitschaft der Menschen den öffentlichen Raum als Aufenthaltsraum zu nutzen und wirken somit verstärkend
	Anzahl und räumlicher Verteilung von Ladezonen und ÖV-Haltestellen
	diverse verschiedene Nutzungen, viele Gastronomiebetriebe und Geschäfte mit viel Laufkundschaft vorhanden, Park und sonstige Aufenthaltsräume in der Nähe wirken sich positiv aus
	Bestand an "geschäftsunabhängige" Nutzungen (Aufenthalt, Beobachten, Ruhen etc.)
verkehrlich	Bedeutung der betroffenen Straße sowie der umliegenden Straßen im Netz (Erschließungs-, Sammel-, oder Hauptstraße)
	je mehr die Funktion der Straße im Erschließen und Feinverteilen liegt desto positiver
	Höhe der Verkehrsbelastung (Kfz/24h), Zusammensetzung des Verkehrs und derzeit geltende Geschwindigkeit in der betroffenen Straße sowie in den umliegenden Straßen
	geringe Geschwindigkeiten und Verkehrsbelastungen und überwiegender Anrainerverkehr sprechen für eine Umsetzung
	Anzahl der Stellplätze im öffentlichen Gut und der Auslastung in der betroffenen Straße sowie in den umliegenden Straßen
anrainerbezogen	je weniger Stellplätze es im Bestand gibt und je geringer deren Auslastung desto geringer ist der Stellplatzdruck
	Bedeutung der betroffenen Straße für Radverkehr und öffentlichen Verkehr
	Quell- und Zielverkehr des Radverkehrs stören nicht! ÖV bringt Fußgeher! ÖV wirkt nur dann ausschließend, wenn es sich um wichtige Linien handelt (hohe Frequenz, Geschwindigkeit)
anrainerbezogen	Stärke des Fußgeheraufkommens (Fg/h und Fg/24h), Wunschlinien des Fußgängerverkehrs und Verhältnis FG/Kfz
	je höher das Fußgeheraufkommen und je gleichmäßiger das Verhältnis FG/Kfz desto besser
	Unterstützung und Bereitschaft der Anwohnerschaft und Gewerbetreibenden
anrainerbezogen	eine aktive Anwohnerschaft und Gewerbetreibende, sowie eine Zusammenarbeit der beiden Gruppen ist bei der Umsetzung förderlicher
	Bedürfnisse der Anwohnerschaft und Gewerbetreibenden
anrainerbezogen	starke Bedürfnisse der Anwohnerschaft, eher geringe Bedürfnisse Anderer (Stellplätze), eher geringe Bedürfnisse der Stadt (Planung) wirken sich positiv aus
	Widersprechen die Bedürfnisse der Gewerbetreibenden jenen der Anwohnerschaft?
	je geringer der Widerspruch desto besser

Kriterien an Verkehrsknotenpunkten des ÖV	
Kriterium	positive Effekte
siedlungsbezogen	Lage des Knotenpunktes in der Stadt (Zentrumsbereich, Einkaufsstraße etc.)
	Anzahl und räumliche Verteilung der Geschäfte sowie die darauf entfallenden Arbeitsplätze
	Anzahl und Auslastung der Garagenplätze im betroffenen Straßenzug sowie in den umliegenden Straßenzügen
nutzungsbezogen	Potential der Geschäfte
	Anzahl und räumliche Verteilung von Ladezonen und ÖV-Haltestellen
verkehrlich	Bedeutung der betroffenen Straße sowie der umliegenden Straßen im Netz (Erschließungs-, Sammel-, oder Hauptstraße)
	Anzahl der Stellplätze am Vorplatz und der Auslastung in der betroffenen Straße sowie in den umliegenden Straßen
	Bedeutung der betroffenen Straße für Radverkehr und öffentlichen Verkehr
	Stärke des Fußgeheraufkommens (Fg/h und Fg/24h), Wunschlinien des Fußgeherverkehrs und Verhältnis FG/Kfz

Kriterien in (überwiegenden) Wohngebieten

Kriterium		positive Effekte
siedlungsbezogen	Anzahl und Zusammensetzung (Anteil an Familien, Alten, Alleinerziehenden etc.) der Einwohnerschaft	dichte Bebauung mit hoher Einwohnerzahl gute Durchmischung der Wohnbevölkerung
	Ausstattung, Zustand und Zugänglichkeit der einzelnen Gebäude sowie der jeweiligen Grün- und Freiflächen	je mehr Angebote für Freizeit und Spiel in den Gebäuden und je offener diese zugänglich sind, desto geringer ist der Druck mit diesen Aktivitäten in den Straßenraum auszuweichen
	Anzahl und Auslastung der Garagenplätze im betroffenen Straßenzug sowie in den umliegenden Straßenzügen	je mehr Garagenstellplätze und je geringer deren Auslastung, desto geringer ist der Stellplatzdruck
nutzungsbezogen	Art und Anzahl der Erdgeschoßnutzung (außer Müllräume, Garagenzufahrten o.ä.)	je mehr Nutzungen bestehen desto besser
	Ausstattung des Straßenraums mit Grün- und Aufenthaltsbereiche und deren derzeitige Nutzung	Vorhandensein und zumindest gelegentliche Nutzung sind ein Signal für die Bereitschaft der Menschen den öffentlichen Raum als Aufenthaltsraum zu nutzen und wirken somit verstärkend
	Vorhandensein von Übergangsbereichen (Vorgärten)	das Vorhandensein wirkt sich positiv auf die Gestaltung und die optische Wahrnehmung aus
verkehrlich	Bedeutung der betroffenen Straße sowie der umliegenden Straßen im Netz (Erschließungs-, Sammel-, oder Hauptstraße)	je mehr die Funktion der Straße im Erschließen und Feinverteilen liegt desto positiver
	Höhe der Verkehrsbelastung (Kfz/24h), Zusammensetzung des Verkehrs und derzeit geltende Geschwindigkeit in der betroffenen Straße sowie in den umliegenden Straßen	geringe Geschwindigkeiten und Verkehrsbelastungen und überwiegender Anrainerverkehr sprechen für eine Umsetzung
	Anzahl der Stellplätze im öffentlichen Gut und der Auslastung in der betroffenen Straße sowie in den umliegenden Straßen	je weniger Stellplätze es im Bestand gibt und je geringer deren Auslastung desto geringer ist der Stellplatzdruck
	Bedeutung der betroffenen Straße für Radverkehr und öffentlichen Verkehr	Quell- und Zielverkehr des Radverkehrs stören nicht! ÖV bringt Fußgänger! ÖV wirkt nur dann ausschließend, wenn es sich um wichtige Linien handelt (hohe Frequenz, Geschwindigkeit)
anrainerbezo-gen	Unterstützung und Bereitschaft der Anwohnerschaft	eine aktive Anwohnerschaft ist bei der Umsetzung förderlicher
	Bedürfnisse der Anwohnerschaft	starke Bedürfnisse der Anwohnerschaft, eher geringe Bedürfnisse Anderer (Stellplätze), eher geringe Bedürfnisse der Stadt (Planung) wirken sich positiv aus
	Ist die Verordnung der Wohnstraße eine Alternative?	Steht bei den Bedürfnissen Spielen im Vordergrund ist die Verordnung einer Wohnstraße und die dazu passende Ausgestaltung die bessere Idee

5 Eignung als Begegnungszone bei schmalen Straßenquerschnitten

In einer Begegnungszone bei schmalen Straßenquerschnitten teilen sich alle Verkehrsteilnehmer eine gemeinsame Verkehrsfläche, es gibt keine Gehsteige. Das bedeutet, dass sich Fußgänger in Längsrichtung gemeinsam mit dem Fahrzeugverkehr im Mischverkehr bewegen. Eine derartige Begegnungszone kann bis zu einem Kfz-Verkehrsaufkommen von 300 Kfz/h gut funktionieren. Der untere Schwellenwert für die Fußgängerverkehrsstärke beträgt 25 Fußgänger in der Spitzenstunde und 150 FG/24h. Unterhalb dieser Fußgänger-Verkehrsstärken ist eine Begegnungszone bei schmalen Straßenquerschnitten nicht zweckmäßig.

Die Leistungsfähigkeit des Kfz-Verkehrs in Abhängigkeit der Fußgängerverkehrsstärke sowie die Sicherheit und der Benutzerkomfort für Fußgänger sind bei Begegnungszonen bei schmalen Querschnitten jedenfalls im Einzelfall verkehrstechnisch zu prüfen.

Bei dieser verkehrstechnischen Eignungsprüfung sind neben der Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit auch folgende Eignungskriterien von Begegnungszonen für Plätze und Straßen mit zu betrachten: Lage im Siedlungsgebiet und Funktion der Straße, Länge der Begegnungszone, Verlagerungseffekte, ÖV, Ruhender Verkehr und Radverkehr.

Bei Begegnungszonen mit schmalen Straßenquerschnitten ist keinesfalls eine Kennzeichnung der Flächen für den fließenden Fahrzeugverkehr vorzunehmen oder zu suggerieren, weil dadurch das angestrebte Mischverkehrsprinzip konterkariert und die Verkehrssicherheit verringert wird.

6 Umsetzung

6.1 Partizipation

Allgemeine Hinweise zu Partizipation bei Planungsprozessen wird die RVS 03.04.12 enthalten. Da Begegnungszonen oft bei Plätzen bzw. Straßenräumen mit vielfältigen Nutzungsansprüchen eingerichtet werden, ist die Partizipation aller Beteiligten bzw. Betroffenen besonders wichtig. Damit können die Anforderungen der künftigen Benutzer in der Planungsphase berücksichtigt und eventuell auftretende Interessenskonflikte in einer frühen Projektphase gelöst werden.

Darüber hinaus werden die künftigen Benutzer informiert, wie eine Begegnungszone funktioniert, welche Regeln dort gelten und welche Auswirkungen eine Begegnungszone hat. Eine aktive Einbindung der betroffenen Personengruppen in der Planungsphase erhöht weiters die Akzeptanz einer Begegnungszone und trägt dazu bei, dass diese künftig entsprechend genutzt und angenommen wird. Eine Partizipation wird daher bei der Einrichtung von Begegnungszonen grundsätzlich empfohlen.

6.2 Gestaltung

Eine Begegnungszone stellt hohe Anforderungen an die Gestaltung von Plätzen und Straßenräumen. Nur mit einer geeigneten Gestaltung kann ein hohes Maß an Qualität und Verkehrssicherheit für die Benutzer sichergestellt werden. Es ist daher davon auszugehen, dass die Errichtung einer Begegnungszone eine Umgestaltung des Straßenraumes erfordert. Ausgenommen davon sind lediglich Straßen bzw. Plätze, die bereits im Bestand im Sinne einer Begegnungszone gestaltet sind. Das Aufstellen des Verkehrszeichens „Begegnungszone“ gemäß § 53 Abs. 1 Z 9e StVO alleine reicht jedenfalls nicht. Rücksichtnahme und angepasstes Verhalten stellen sich nur bei entsprechender selbsterklärender Gestaltung ein. Unabhängig von der Länge sollen der Beginn und das Ende einer Begegnungszone gestalterisch deutlich erkennbar sein (Portalwirkung).

Eine zentrale Rolle bei der Gestaltung einer Begegnungszone spielt die Materialwahl und die Farbe der Oberflächen. Menschen nehmen die Oberflächen unbewusst wahr und verhalten sich intuitiv dementsprechend. So wird beispielsweise herkömmlicher grauer Asphalt „automatisch“ als Kfz-Fahrbahn eingestuft, während großformatig gepflasterte Flächen als Gehbereiche

wahrgenommen werden. Eine derartig gepflasterte Fahrfläche wird daher von Kfz-Lenkern intuitiv als „Ort für Fußgänger“ erkannt; die Erwartungshaltung, dass Fußgänger die Fahrfläche queren bzw. benutzen, steigt und die Fahrgeschwindigkeit wird dementsprechend angepasst. Auch Linien, erhöhte bzw. niveaugleiche Randsteine, Belagswechsel, Blindenleitsysteme usw. werden von den Verkehrsteilnehmern sofort als Begrenzungen von Fahrflächen und Gehbereichen oder als Stellplatzmarkierungen interpretiert. Der Oberflächengestaltung und insbesondere der Materialwahl ist bei der Planung und Gestaltung von Begegnungszonen daher maximale Aufmerksamkeit zu schenken.

Auch die Straßenmöblierung spielt in Begegnungszonen eine wichtige Rolle. Gemeinsam mit der Materialwahl unterstützt sie die Schaffung bzw. Verdeutlichung von Zonierungen, wie z.B. eine Abgrenzung von Fußgängerbereichen.

Wie weitreichend die Umgestaltung ist, hängt nicht zuletzt von den örtlichen Gegebenheiten in Kombination mit den angestrebten Zielen ab. Die konkrete Ausgestaltung ist Ingenieursarbeit und orientiert sich an den bereits bekannten Werkzeugen der Verkehrsberuhigung. Die Palette reicht von der Linienwahl (keine langen Geraden, Verschwenke) über bauliche und optische Einengungen bis hin zu Tempobremsen wie Fahrbahnanhebungen und Schwellen. Die Ingenieursarbeit besteht also nicht in der Erfindung neuer Werkzeuge, sondern im effektiven und effizienten Einsatz bereits bekannter und bewährter Gestaltungselemente. Bei der Gestaltung von Begegnungszonen erscheint eine Zusammenarbeit von Verkehrsplanern und Architekten bzw. Landschaftsarchitekten zielführend.

Die nachfolgenden Punkte geben einige gesonderte Hinweise zur Straßenraumgestaltung.

6.2.1 Verkehrssicherheit

Ein hohes Sicherheitsniveau in Begegnungszonen kann aufgrund des geringeren Geschwindigkeitsniveaus, der damit verbundenen erleichterten Kontaktaufnahme der einzelnen Verkehrsteilnehmer und der dadurch besseren möglichen gegenseitigen Abstimmung des Fahrverhaltens erzielt werden. Um ein entsprechendes niedriges Geschwindigkeitsniveau zu gewährleisten, ist auf eine geeignete Gestaltung der Begegnungszone zu achten.

Sichtbeziehungen:

In Begegnungszonen dürfen die Kfz-Lenker Fußgänger und Radfahrer weder gefährden noch behindern. Da das flächige Queren von Fußgängern und Radfahrern in einer Begegnungszone den Standardfall darstellt, müssen ausreichende Sichtbeziehungen (Sichtfelder und Sichtweiten) bestehen, damit sich Fahrzeuglenker Fußgänger und Radfahrer möglichst frühzeitig gegenseitig wahrnehmen können. Eine gute Beleuchtung ist erforderlich, um entsprechende Sichtbeziehungen auch bei Dunkelheit zu gewährleisten.

Die erforderlichen Sichtweiten bzw. die Längen des Anhalteweges stehen in Abhängigkeit zu der Kfz-Geschwindigkeit. Bei einer Tempo 30-Begegnungszone haben die Sichtbeziehungen (Sichtfelder und Sichtweiten) daher noch größere Bedeutung.

Sichtbehinderungen durch parkende Kfz, Straßenmöblierungselemente, Bepflanzungen usw. sind unbedingt zu vermeiden. Vor allem durchgehende seitliche Sichteinschränkungen, wie z.B. bei Längsparkstreifen oder blickdichten Bepflanzungen, stellen ein erhöhtes Sicherheitsrisiko dar. Zur Gewährleistung ausreichender Sichtverhältnisse wird empfohlen, die Stellplätze 0,60 m von der Fläche für den fließenden Fahrzeugverkehr abzusetzen um eine größtmögliche Sicherheit für querende Fußgänger zu gewährleisten. Bei Tempo 30-Begegnungszonen sollte dieser Abstand 1,00 m betragen.

6.2.2 Flächen für den fließenden Fahrzeugverkehr (Fahrbahn)

Bei Begegnungszonen mit flächigem Querungsbedarf und einer Verkehrsstärke von bis zu 3.500 Kfz/24h ist im Einzelfall zu überprüfen, ob eine Kennzeichnung der Flächen für den flie-

fließenden Fahrzeugverkehr zweckmäßig ist bzw. wie stark der Verlauf der gedachten Fahrflächen akzentuiert werden soll. Ein Verzicht auf die Kennzeichnung der Flächen für den fließenden Fahrzeugverkehr verstärkt bei allen Verkehrsteilnehmern die Wahrnehmung, dass es sich um einen Bereich für Fußgänger handelt. Das dezente Andeuten der Fahrflächen kann aber beispielsweise im Umfeld einer Schule zweckmäßig sein, um Schülern und Kfz-Lenkern gleichermaßen Orientierung zu geben.

Bei Begegnungszonen mit flächigem Querungsbedarf und Verkehrsstärken mit mehr als 3.500 Kfz/24h sind gemäß Punkt 4.3 jedenfalls getrennte Fußgängerbereiche vorzusehen. Eine Kennzeichnung der Flächen für den Fahrzeugverkehr sollte vorgenommen werden. Dies kann je nach Situation durch Markierungen, Entwässerungsleisten, Belagswechsel, Flachborde, Markierungsnägel oder andere entsprechende Gestaltungsmaßnahmen erfolgen. In Begegnungszonen mit mehr als 3.500 Kfz/24h bedeuten die flächigen Querungsmöglichkeiten einen Qualitätssprung für Fußgänger, die Fahrflächen sind aber grundsätzlich weiterhin dem Fahrzeugverkehr vorbehalten.

Bei Begegnungszonen mit schmalen Straßenquerschnitten ist keinesfalls eine Kennzeichnung der Flächen für den fließenden Fahrzeugverkehr vorzunehmen oder zu suggerieren, weil dadurch das angestrebte Mischverkehrsprinzip konterkariert wird. Eine optische Trennung von Fahrfläche und Gehsteig kann in diesem Fall zu höheren Fahrgeschwindigkeiten und damit zu einer Gefährdung von Fußgängern führen. Außerdem werden dadurch Fußgänger auf den schmalen Gehbereich am Straßenrand gedrängt.

6.2.3 Kreuzungen

Es ist darauf zu achten, dass die Gestaltung einer Begegnungszone insbesondere bei Kreuzungsbereichen nicht zu einer Verschlechterung der Übersichtlichkeit und Erkennbarkeit der einmündenden Straßen führt.

6.2.4 Schutzwege und Verkehrslichtsignalanlagen

Das Einrichten von Verkehrslichtsignalanlagen (VLSA) und Schutzwegen ist gesetzlich auch in Begegnungszonen zulässig. Es besteht jedoch gemäß StVO im Abstand von 25 m eine Benutzungspflicht für Schutzwege. Das steht im Widerspruch zum flächigen Queren, einem der Grundprinzipien und Ziele von Begegnungszonen. Schutzwege sind daher zu vermeiden. Ist aus Sicherheitsgründen die Errichtung eines Schutzweges oder einer VLSA notwendig, ist kritisch zu prüfen, ob die Voraussetzungen für eine Begegnungszone erfüllt sind. Eine Begegnungszone darf gemäß StVO nur verordnet werden, wenn sie der Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit insbesondere des Fußgängerverkehrs dient. Alternativ zu einer VLSA können ein Kreisverkehr oder eine Gestaltung, die eine kreisverkehrsartige Verkehrsorganisation nahe legt, in Betracht gezogen werden. Aufgrund des stetigen Verkehrsflusses entspricht eine kreisverkehrsartige Verkehrsorganisation gut dem Charakter einer Begegnungszone.

6.2.5 Barrierefreiheit

Bei der Planung von Begegnungszonen sind die Anforderungen mobilitätseingeschränkter Personen zu berücksichtigen. Darunter sind unter anderem folgende Personen zu verstehen:

- Blinde Personen und Personen mit Sehbehinderungen
- Personen mit Gehbehinderungen sowie Personen, die auf die Benützung eines Rollstuhls angewiesen sind
- Kinder
- Ältere Personen

Zu den Zielen bei der Einrichtung von Begegnungszonen gehört u.a., die Barrierewirkung des Kfz-Verkehrs zu verringern und das flächige Queren durch Fußgänger zu ermöglichen. Daraus

ergeben sich eine Minimierung herkömmlicher baulicher Fahrbahnbegrenzungen – etwa mit hohen Randsteinen – sowie der Entfall punktueller, konventionell abgesicherter Querungsstellen (Schutzwege, VLSA). Der Verzicht auf diese Elemente bzw. die Reduzierung derselben sind bei der Planung einer Begegnungszone im Hinblick auf die Anforderungen mobilitätseingeschränkter Personen zu berücksichtigen.

Nicht außer Acht zu lassen sind dabei die Unterschiede bei den Bedürfnissen der verschiedenen Mobilitätseinschränkungen. Für mobilitätseingeschränkte Personen sind Niveauunterschiede zu vermeiden. Für sehbehinderte und blinde Personen müssen taktile Leitinformationen vorhanden sein.

Folgende Aspekte sind jedenfalls zu beachten:

- Eine „selbsterklärende“ Gestaltung von Plätzen bzw. Straßenräumen:
Diese umfasst eine eindeutige Führung des Kfz-Verkehrs durch visuelle und gestalterische Maßnahmen (Straßenmöblierung, unterschiedliche Bodenbeläge usw.) ebenso wie geschwindigkeitsdämpfende Elemente, um zu hohe Fahrgeschwindigkeiten hintanzuhalten. Bei Begegnungszonen mit hohen Kfz-Verkehrsstärken sind jene Bereiche, die nicht für den Kfz-Verkehr vorgesehen sind, auch baulich vom Fahrbereich abzugrenzen (etwa durch eine Flachbordleiste, Poller usw.).
- Der flächige Aufenthalt der Fußgänger im Straßenraum und das flächige Querens:
Beide Aspekte bilden wesentliche Merkmale von Begegnungszonen. Diese Freiheitsgrade für die Bewegung der Fußgänger im Straßenraum sind für stark sehbehinderte bzw. blinde Personen allerdings nicht zu gewährleisten. Diese Personengruppe benötigt jedenfalls definierte Querungsstellen.
- Gestaltung für Personen mit Sehbehinderung und blinde Personen:
Eine visuell gut differenzierte Gestaltung mit unterschiedlichen Bodenbelägen vereinfacht Verkehrsteilnehmern, besonders Personen mit eingeschränkter Sehfähigkeit die Orientierung. Wesentlich sind hierbei ausreichende Kontraste zwischen unterschiedlichen Belägen (Kontraststufe II gem. ÖNORM B 1600:2013 Tab. 1). Die Führung erfolgt in den reinen Gehbereichen (sofern vorhanden) entlang der Hauptgehlinien mittels des genormten taktilen Bodenleitsystems gemäß ÖNORM V 2102-1. Dieses ist analog zu sonstigen Straßenräumen vorzusehen.
Anfang und Ende der Begegnungszone müssen durch eine Auffanglinie gemäß ÖNORM V 2102-1 am Gehsteig über die gesamte Gehsteigbreite deutlich taktil und visuell gekennzeichnet sein.
Querungshilfen sind vorrangig an Kreuzungen sowie im Nahbereich von Haltestellen vorzusehen. Die Heranführung hat auch dabei mit einem taktilen Bodenleitsystem gemäß ÖNORM V 2102-1 zu erfolgen (s. Abb. 1). Die durch das Bodenleitsystem definierten Querungsstellen müssen für die Fahrzeuglenker (Kfz, Radfahrer) rechtzeitig und eindeutig erkennbar sein. Eine ausreichende Sichtstrecke auf den Querungspunkt ist zu gewährleisten (Sichtstrecken gem. RVS 03.02.12, Tab. 3).
- Gestaltung für Personen mit Gehbehinderungen:
Der Abbau der Barrierewirkung von Kfz-Fahrbahnen hat eine Verbesserung der Quermöglichkeiten für Menschen mit Gehbehinderungen zur Folge. Bei der Gestaltung ist demnach auf eine barrierefreie Ausführung zu achten. Diese umfasst:
 - Niveauunterschiede zwischen den einzelnen, unterschiedlichen Benutzergruppen zugeordneten Flächen
 - Steigungen von Rampen
 - Durchgangsbreiten bei Möblierungselementen
 - Eigenschaften von Straßenoberflächen

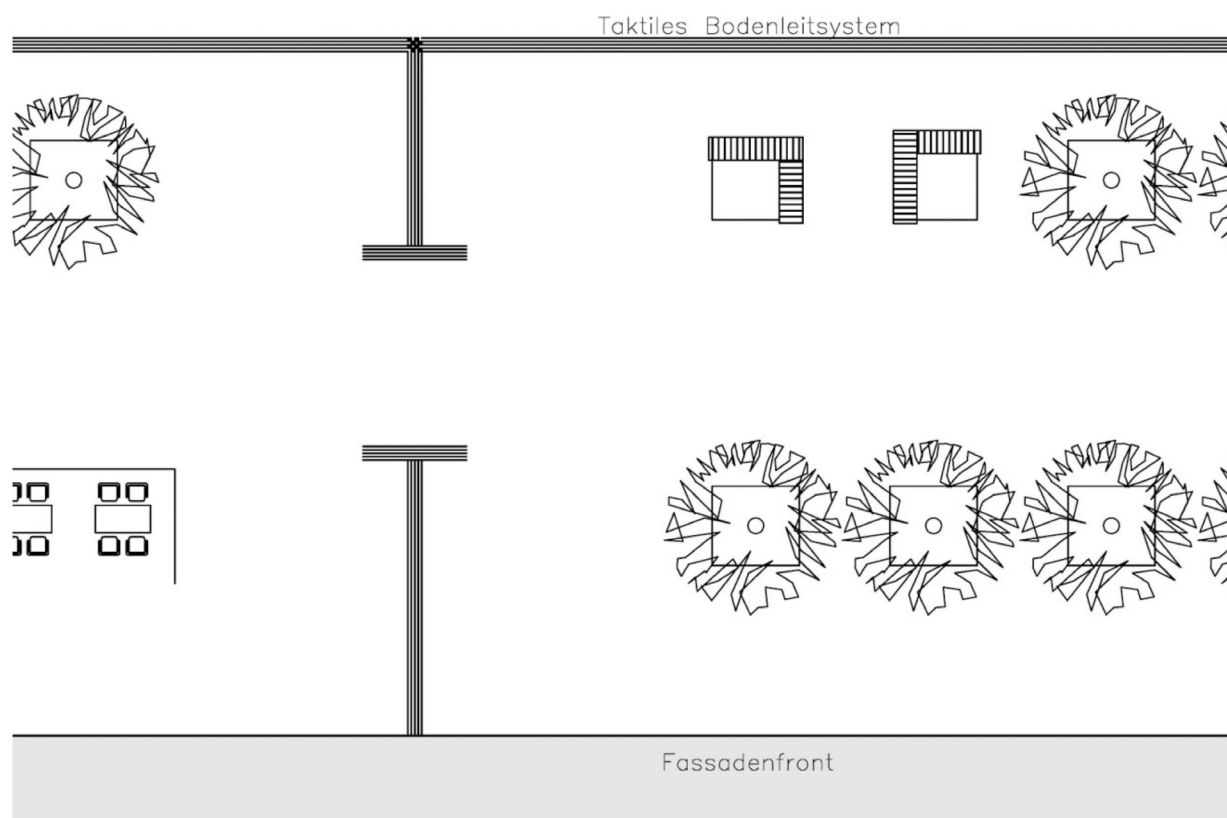


Abbildung 1: Schemaskizze für ein taktiler Leitssystem im Bereich einer Querungsstelle

- **Information und Partizipation:**
Der Entfall der gewohnten Regelungen gemäß StVO, wie etwa der Entfall von Schutzwegen und VLSA, kann insbesondere in der Einführungsphase bei den in diesem Kapitel angesprochenen Personen bzw. Personengruppen zu einer subjektiv empfundenen Verschlechterung der Aufenthalts- bzw. Querungsqualität führen. Eine begleitende Kommunikation sowie eine Partizipation im Sinne des Punktes 5.1 während der Planungsphase ist insofern zielführend, als dadurch die Benutzer frühzeitig in die Planung eingebunden werden. Darüber hinaus können den Benutzern Vorteile der Begegnungszone als Qualitätssteigerung für die Benutzung des Straßenraums vermittelt werden. In der Anfangsphase kann sich insbesondere bei Straßen mit hohem Kfz-Verkehrsaufkommen ein Mobilitätstraining als zweckmäßig erweisen.

6.3 Tempo 30-Begegnungszone

Grundsätzlich sind Begegnungszonen mit zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h zu verordnen, da dadurch ein hohes Maß an Sicherheit für ein gemeinsames Benutzen der Fahrbahn von allen Verkehrsteilnehmern bzw. flächiges Queren der Fahrbahn durch Fußgänger und Radfahrer gegeben ist. Wird für einen Platz bzw. einen Straßenabschnitt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h beantragt, so ist zu prüfen, ob eine Tempo 30-Zone oder eine Tempo 30-Begegnungszone zweckmäßiger ist. Nur wenn die Kriterien für eine Begegnungszone erfüllt sind und eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h aus Gründen der Verkehrssicherheit durch ein Gutachten nachweislich zulässig ist, ist eine Begegnungszone mit Tempo 30 möglich.

Für eine Tempo 30-Begegnungszone ist bei der Gestaltung folgendes zu beachten:

- Es sind gestalterische und bauliche Maßnahmen vorzusehen, welche die Einhaltung der Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h sicherstellen.

- Die Sichtbeziehungen haben aufgrund der höheren Fahrgeschwindigkeit eine noch größere Bedeutung als bei der Begegnungszone mit 20 km/h zulässiger Höchstgeschwindigkeit. Zur Wahrung guter Sichtbeziehungen und unter Berücksichtigung des längeren Anhalteweges bei 30 km/h ist das Halten und Parken von Fahrzeugen deutlich einzuschränken. Stellplätze sollten 1,00 m von der Fläche für den fließenden Fahrzeugverkehr abgesetzt werden.

7 Angeführte Gesetze, Richtlinien und Normen

StVO	Straßenverkehrsordnung 1960, idgF
RVS 03.02.12	Straßenplanung, Anlagen für den nichtmotorisierten Verkehr, Nichtmotorisierter Verkehr, Fußgängerverkehr
RVS 03.04.12	Straßenplanung, Straßen im Ortsgebiet, Straßenraumgestaltung, Planung und Entwurf von Innerortsstraßen (nach Veröffentlichung)
ÖNORM B 1600	Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen
ÖNORM V 2102-1	Technische Hilfen für sehbehinderte und blinde Menschen – Taktile Bodeninformation – Teil 1: Für Baulichkeiten und im öffentlichen Raum bei Fahrgeschwindigkeiten bis max. 80 km/h.

Erarbeitet in der Arbeitsgruppe „Stadtverkehr“
Arbeitsausschuss „Innerortsstraßen“
unter Mitarbeit von

Dipl.-Ing. Elisabeth **ALEXANDER**, Magistrat der Stadt Wien

Dipl.-Ing. Stephan **MAYRHOFER**, Amt der Niederösterreichischen Landesregierung

Dipl.-Ing. Andreas **NUSS**, Magistrat der Stadt Wien

Dipl.-Ing. Martin **SEIDEL**, ILF Consulting Engineers Austria GmbH

Dipl.-Ing. Bernd **SKORIC**

Dipl.-Ing. Michael **SZEILER**, MAS, Rosinak & Partner ZT GmbH (Leiter)

Dipl.-Ing. Heinz **TEMMER**

Dipl.-Ing. Wolfgang **ZENKER**, Amt der Niederösterreichischen Landesregierung