

Verkehrsberuhigung 2017

Das Instrument „Begegnungszone“ – ein Leitfaden

36



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

Inhaltsverzeichnis

Vorwort LR Karl Wilfing	3
Vorwort LR Ludwig Schleritzko	4
1 Einleitung	5
2 „Klassische“ Instrumente der Verkehrsberuhigung	6
3 Der Weg zur Begegnungszone in Niederösterreich	8
3.1 Ersteinschätzung	8
3.2 Vertiefende Eignungsprüfung	8
3.3 Finanzierung / Kosten	8
4 Die Begegnungszone – ein neuer Verkehrs- und Aufenthaltsraum	9
4.1 Rechtliche Bestimmungen	10
4.2 Ziele und Wirkungen von Begegnungszonen	10
5 Typen von Begegnungszonen	11
5.1 „Plätze“	11
5.2 „Breite Straßenräume“	12
5.3 „Enge Straßenräume“	12
6 Eignungskriterien für Begegnungszonen	13
6.1 Raumstruktur	13
6.2 Verweil- und Aufenthaltsfunktion	13
6.3 Verkehrsbedeutung im Straßennetz und Kfz-Verkehrsaufkommen	14
6.4 Länge von Begegnungszonen	15
6.5 Öffentlicher Verkehr	15
6.6 Halten und Parken von Kfz	15
7 Gestaltung von Begegnungszonen	16
7.1 Tempo-30-Begegnungszonen	18
8 Hinweise zum Planungsprozess	19
9 Checklisten – Eignungskriterien für Begegnungszonen	21
9.1 Checkliste 1: Ziele und Rahmenbedingungen	22
9.2 Checkliste 2: Vorprüfung der Eignung	23
10 Vorlage/Muster für die Verordnung einer Begegnungszone	25
11 Literatur/Quellenverzeichnis	27

Verkehrsberuhigung 2017 Niederösterreich
Stand: 07. September 2017

Impressum:

Medien und Herausgeber:

Amt der NÖ Landesregierung

Gruppe Raumordnung, Umwelt und Verkehr, Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten,

Telefon: +43 2742 9005-14971, E-Mail: post.ru7@noel.gv.at

Gruppe Straße, Abteilung Landesstraßenplanung

Telefon: +43 2742 9005-60301, E-Mail: post.st3@noel.gv.at

Landhausplatz 1, 3109 St. Pölten,

Auftragnehmerin: Rosinak & Partner ZT GmbH, 1050 Wien,

Bearbeitung: DI Michael Szeiler MAS, DI Dr. Karl Menšik, Sebastian Matz;

Gestaltung: gugler* MarkenSinn, 3390 Melk;

Druck: gugler* DruckSinn, 3390 Melk;

Fotos: © Zur Verfügung gestellt (S. 3 und 4), Rosinak & Partner;

Copyright: Amt der NÖ Landesregierung, Gruppe Raumordnung, Umwelt und Verkehr, Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten. Zur leichteren Lesbarkeit des Textes wurden die doppelte geschlechterspezifische Bezeichnung und das große Binnen-I nicht verwendet. Alle personenbezogenen Bezeichnungen gelten gleichermaßen für Frauen und Männer.

Vorwort



Das zentrale Motto des Mobilitätskonzeptes Niederösterreich 2030+ lautet „Mobilität in ihrer Vielfalt sichern, zukunftsfähig gestalten und fördern“. Diese Herausforderung ist in unseren Siedlungszentren zweifellos am größten. Dem steht jedoch oft nur ein begrenzter öffentlicher Raum zur Verfügung, sodass der zukunftsgerichteten Gestaltung und Förderung der Mobilität räumlich enge Grenzen gesetzt sind.

Im täglichen Miteinander der Verkehrsteilnehmer sind daher, abgestimmt auf die jeweiligen Bedürfnisse und angepasst an die vorhandenen räumlichen Strukturen, Lösungen zu entwickeln, die eine sichere und effiziente Abwicklung der individuellen Mobilitätsbedürfnisse ermöglichen. Wesentlich dabei ist gerade in Siedlungsgebieten, die nichtmotorisierten Verkehrsarten „zu Fuß gehen“ und „Rad fahren“ besonders zu fördern. Die dazu in der Straßenverkehrsordnung vorgesehenen Maßnahmen stellen diesbezüglich ein breites Spektrum an Gestaltungsmöglichkeiten zur Verfügung, welche von der Tempo-30-Zone über Wohnstraßen bis hin zur Fußgängerzone reichen. Neu hinzugekommen ist die Begegnungszone, die ein gleichberechtigtes Nebeneinander aller Verkehrsteilnehmer ermöglichen soll. Die Einrichtung einer derart multifunktionalen Verkehrsfläche muss angesichts der gegebenen Nutzungsvielfalt klaren Anwendungs- und Gestaltungskriterien unterliegen, um erfolgreich umgesetzt zu werden.

Ich danke allen, die an der Erstellung dieses Leitfadens mitgewirkt haben. Die im Vorfeld dieser Publikation durchgeführten Analysen und die daraus abgeleiteten Erkenntnisse haben wesentlich zum Praxisbezug beigetragen. Eine derart solide fachliche Basis schafft auch beste Voraussetzungen für qualitativ hochwertige Umsetzungen in unseren Gemeinden.


LR Karl Wilfing

Vorwort



Unsere Städte und Gemeinden sind zentrale Aufenthaltsorte der Bevölkerung, die ein Höchstmaß an Lebensqualität bieten sollen. Für den Straßenraum bedeutet dies mehr Aufenthaltsqualität, mehr Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer und letztendlich auch weniger Umweltbelastungen durch Lärm und Abgase. Dies zu erreichen erfordert aber eine treffsichere Entscheidung für die der jeweiligen Situation am besten angepasste gestalterische und bauliche Lösung.

Andererseits können aber nur Lösungen zum Tragen kommen, die in der Straßenverkehrsordnung vorgesehen –, also auch rechtlich gedeckt sind. Bereits im Jahr 2011 wurde in der Schriftenreihe des NÖ Landesverkehrskonzeptes eine breite Palette an effektiven Verkehrsberuhigungsmaßnahmen vorgestellt und mit Beispielen belegt. Führt man durchs Land, erkennt man, dass diese vielerorts bereits zum Straßenbild gehören.

In diesem Rahmen wurden bereits im Jahr 2011 sogenannte „Shared Space“-Lösungen thematisiert, die unter der Bezeichnung „Begegnungszonen“ mittlerweile auch in die Straßenverkehrsordnung Eingang gefunden haben. Damit steht in Ergänzung der bisher zur Verfügung stehenden Möglichkeiten ein weiteres flexibles Instrument zur Verkehrsberuhigung bereit.

Die nun vorliegende Publikation „Verkehrsberuhigung 2017“ beschäftigt sich mit den Rahmen- und Einsatzbedingungen, die für einen sinnvollen und zielführenden Einsatz einer „Begegnungszone“ maßgeblich sind. Dabei sollen nicht zuletzt Checklisten bei einer praxisgerechten Beurteilung einer konkreten Situation helfen und eine Musterverordnung den Weg zur rechtlichen Umsetzung erleichtern. Derart gerüstet wünsche ich alles Gute und viel Erfolg bei der Verkehrsberuhigung.



LR Ludwig Schleritzko

1

Einleitung

Bereits im Heft 28 der Schriftenreihe zum NÖ Landesverkehrskonzept „Verkehrsberuhigung 2011 – Bewährtes und Neues“ wurden mögliche Varianten von Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und deren Einsatzbereiche vorgestellt. Das Spektrum reichte dabei von gesetzlich verankerten Maßnahmen wie Tempo-30-Zonen, Wohnstraßen oder Fußgängerzonen bis hin zum „Shared Space“ und Begegnungszonen, die allerdings zum damaligen Zeitpunkt in Österreich noch keine rechtliche Grundlage hatten. Mit der 25. Novelle der Straßenverkehrsordnung vom März 2013 wurden Begegnungszonen auch in Österreich gesetzlich verankert.

Das vorliegende Heft „Verkehrsberuhigung 2017: Das Instrument ‚Begegnungszone‘ – ein Leitfaden“ dient einerseits als Information und Hilfestellung für niederösterreichische Gemeinden, Planer und Sachverständige bei der Wahl situationsgerechter Verkehrsberuhigungsmaßnahmen. Andererseits wird darüber hinausgehend das neue Instrument der Begegnungszone vorgestellt und es werden die maßgeblichen Einsatzkriterien in Form eines Leitfadens erläutert. Der Leitfaden

und die darin enthaltene Checkliste ermöglichen vor allem eine Ersteinschätzung, ob ein Platz oder eine Straße die wesentlichen Voraussetzungen für die Einrichtung einer Begegnungszone erfüllt. Im Zuge des Planungsprozesses sind die einzelnen Aspekte genauer zu prüfen, die Interessen der betroffenen Personen zu berücksichtigen und es ist eine passende Gestaltung zu entwickeln.

Der Leitfaden basiert auf einer Verkehrsstudie, welche das Amt der niederösterreichischen Landesregierung in Auftrag gegeben hat. Im Rahmen der Verkehrsstudie wurden bestehende niederösterreichische Begegnungszonen analysiert. Anhand der Ergebnisse und gewonnenen Erkenntnisse wurde die österreichweit geltende Richtlinie für Begegnungszonen (RVS-Arbeitspapier Nr. 27 „Einsatzkriterien für Begegnungszonen“) für das Land Niederösterreich konkretisiert.

Demnach ist der Leitfaden auch als Ergänzung zum Heft 28 der eingangs erwähnten Schriftenreihe „Verkehrsberuhigung 2011 – Bewährtes und Neues“ zu betrachten, da Begegnungszonen eine spezielle Art von Verkehrsberuhigung darstellen.

2 „Klassische“ Instrumente der Verkehrsberuhigung

Einleitend sollen in diesem Kapitel die „klassischen“ – d.h. die allgemein bekannten, bereits gut eingeführten und in ihrer Wirkung eingehend untersuchten – Verkehrsberuhigungsmaßnahmen in Erinnerung gerufen werden.

Folgende Optionen stehen dabei zur Verfügung:

- Querungshilfe für Fußgänger
- Fußgängerzone
- Wohnstraße
- Tempo-30-Zone
- Tempo-50-Straße mit geschwindigkeitsdämpfender Gestaltung

Eine **Querungshilfe** erleichtert den Fußgängern das Queren der Fahrbahn und ist insbesondere dann sinnvoll, wenn der Querungsbedarf der Fußgänger vorwiegend punktuell ist. Querungshilfen sind beispielsweise Fahrbahnteiler und Schutzwege mit bzw. ohne Ampelregelung. Die RVS 03.02.12 – Fußgängerverkehr enthält detaillierte Angaben zu Erfordernis und Zweckmäßigkeit verschiedener baulicher oder verkehrsorganisatorischer Querungshilfen.

Eine **Fußgängerzone** gibt den Fußgängern höchste Priorität. Der Fahrzeugverkehr ist nahezu völlig ausgeschlossen. Ausnahmen davon gibt es gemäß den Bestimmungen der StVO (z.B. für Krankentransporte) oder aufgrund der Verordnung der Behörde (z.B. zur Ladetätigkeit oder für Radfahrer). Der erlaubte Fahrzeugverkehr darf die Fußgängerzone nur mit Schrittgeschwindigkeit befahren.

In einer **Wohnstraße** dürfen Kraftfahrzeuge nur zu- und abfahren, nicht aber durchfahren. Ausnahmen davon gibt es gemäß den Bestimmungen der StVO zum Beispiel für die Müllabfuhr. Fußgänger genießen in Wohnstraßen höchste Priorität, das Betreten der Fahrbahn – und sogar das Spielen auf der Fahrbahn – ist erlaubt. Der Fahrzeugverkehr darf nur mit Schrittgeschwindigkeit fahren.

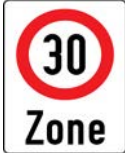
In einer **Tempo-30-Zone** müssen Fußgänger auf Gehsteigen gehen. Nur wenn es weder Gehsteige noch ein Bankett gibt,

dürfen sie den äußersten Fahrbahnrand benützen. Bei entsprechender Gestaltung können die Kfz-Geschwindigkeiten in einer Tempo-30-Zone auf ein ähnliches Niveau gesenkt werden wie in Begegnungszonen. Im Unterschied zur Begegnungszone dürfen die Fußgänger die Fahrbahn aber erst queren, wenn sie sich vergewissert haben, dass sie andere Straßenbenutzer nicht gefährden. Querungshilfen können in Tempo-30-Zonen zweckmäßig sein, um den Fußgängern das Queren der Fahrbahn an definierten Stellen zu erleichtern.

In einer **Tempo-50-Straße** gelten, abgesehen von der erlaubten Höchstgeschwindigkeit, die bei Tempo-30-Zonen genannten Verkehrsvorschriften. Auch hier können bei entsprechender Gestaltung die Kfz-Geschwindigkeiten gegenüber herkömmlichen Tempo-50-Straßen gesenkt werden. Ein Geschwindigkeitsniveau wie in Begegnungszonen oder gestalteten Tempo-30-Zonen ist aber nicht zu erwarten.



Abbildung 1: Tempo-30-Zone mit markanter Oberfläche und Aufenthaltsbereich als Beispiel für eine gute Gestaltung, die niedrige Kfz-Geschwindigkeiten bewirkt und flächiges Queren fördert (Haag, Stadtplatz).

					
	FUSSGÄNGERZONE	WOHNSTRASSE	TEMPO-30-ZONE	TEMPO-50-STRASSE	BEGEGNUNGS-ZONE
Tempolimit für Fahrzeuge	Schrittgeschwindigkeit	Schrittgeschwindigkeit	30 km/h	50 km/h	20 (30) km/h
Kfz dürfen durchfahren					
	Nein	Nein	Ja	Ja	Ja
Radfahren erlaubt	 /  ¹⁾	 ³⁾			
	Nein/Ja – Nur bei entsprechender Verordnung durch die Behörde.	Ja – Gemäß StVO ist in Wohnstraßen das Radfahren gegen die Einbahn generell erlaubt.	Ja	Ja	Ja
Fahrzeuge haben Nachrang beim Verlassen					
	Ja	Ja	Nein	Nein	Nein
Kfz dürfen Radfahrer weder behindern noch gefährden					
	Nein	Ja	Nein	Nein	Ja
Fahrzeuge dürfen Fußgänger weder behindern noch gefährden					
	Ja	Ja	Nein	Nein	Ja
Fußgänger dürfen die Fahrbahn benutzen			 ²⁾	 ²⁾	
	Ja	Ja	Nein – Nur wenn Gehsteige, Gehwege und Bankett fehlen, dürfen Fußgänger den äußersten Fahrbahnrand benutzen.	Nein – Nur wenn Gehsteige, Gehwege und Bankett fehlen, dürfen Fußgänger den äußersten Fahrbahnrand benutzen.	Ja

1) Nur bei entsprechender Verordnung durch die Behörde.

2) Nur wenn Gehsteige, Gehwege und Bankett fehlen, dürfen Fußgänger den äußersten Fahrbahnrand benutzen.

3) Gemäß StVO ist in Wohnstraßen das Radfahren gegen die Einbahn generell erlaubt.

3

Der Weg zur Begegnungszone in Niederösterreich

3.1 ERSTEINSCHÄTZUNG

Mit dem vorliegenden Leitfaden können Planer und Gemeinden anhand der Checkliste 1 im Anhang eine erste Einschätzung zur Eignung einer Straße bzw. eines Platzes als Begegnungszone bekommen. In einem nächsten Schritt kann eine Vorprüfung der Eignung erfolgen (Checkliste 2). Dafür ist es jedoch hilfreich, wenn es einen ersten Projektentwurf oder zumindest eine grob skizzierte Projektidee gibt. Bei der Vorprüfung zur Eignung können die Mobilitätsberater des Landes Niederösterreich die Gemeinden beratend unterstützen.

3.2 VERTIEFENDE EIGNUNGSPRÜFUNG

Wenn die Vorprüfung der Eignung ein positives Ergebnis ergibt, kann ein Vorprojekt inklusive Gestaltungskonzept entwickelt werden, welches die Grundlage für das übliche formale Genehmigungsprozedere darstellt. Beim Genehmigungsverfahren ist zu unterscheiden, ob es sich bei der geplanten Begegnungszone um eine Landesstraße oder eine Gemeindestraße handelt. Im Fall einer Landesstraße ist das Amt der niederösterreichischen Landesregierung möglichst frühzeitig in die Planungen zu involvieren. Bei Begegnungszonen auf Gemeindestraßen wird empfohlen, bei der Eignungsprüfung einen Verkehrsplaner bzw. Verkehrsgutachter beizuziehen.

3.3 FINANZIERUNG/KOSTEN

Da Begegnungszonen eine entsprechende Gestaltung erfordern, ist bereits zu Beginn die Finanzierung zu klären. Bei Begegnungszonen auf Gemeindestraßen sind die Kosten zur Gänze von der jeweiligen Gemeinde zu tragen. Bei Begegnungszonen auf Landesstraßen werden – wie bei herkömmlichen Straßenprojekten – die Kosten der Fahrbahn vom Land Niederösterreich getragen. Die Kosten für die daran angrenzenden Straßenbereiche sind auch bei Landesstraßen von der Gemeinde zu tragen. Als Richtwert für die Abschätzung der Projektkosten kann für eine entsprechend gestaltete Be-

gegnungszone inklusive Entwässerung und Möblierung von ca. 500 Euro/m² brutto ausgegangen werden.

Darüber hinaus hat die Gemeinde bei Landesstraßen (§ 15 NÖ Straßengesetz 1999: Straßenbaulast, Kostentragung, Sondernutzung) im Ortsbereich

- die Mehrkosten aufgrund der Ausführungs- oder Erhaltungsart der Straße gegenüber der im anschließenden Freiland liegenden Straße gleicher Länge zu tragen,
- bei Nebenanlagen für die Reinigung, Schneeräumung und Glatteisbekämpfung zu sorgen und
- für die Abfuhr des von der Landesstraßenverwaltung von der Fahrbahn der Landesstraßen entfernten Schnees und Abräummaterials auf eigene Kosten zu sorgen.

Der Landesanteil der Straße bei Begegnungszonen orientiert sich generell an den Funktionsstufen. Prinzipiell sind die Kosten für jene Breite, welche über die durch die Funktionsstufe festgelegte Richtbreite hinausgeht, von der Gemeinde zu tragen.

4

Die Begegnungszone – ein neuer Verkehrs- und Aufenthaltsraum



Abbildung 2: Fußgänger, Radfahrer und Pkw benützen gemeinsam die Fahrbahn einer Begegnungszone (St. Pölten, Schulgasse).

Das Grundprinzip von Begegnungszonen ist das rücksichtsvolle Miteinander aller Verkehrsteilnehmer auf einer gemeinsamen Verkehrsfläche. Begegnungszonen stehen für Räume mit einem besonderen Anspruch an die Aufenthaltsqualität, in denen Fußgänger höchste Priorität genießen. Wie beim Planungsprinzip „Shared Space“ – sinngemäß übersetzt: „gemeinsam genutzter Raum“ – soll der gesamte Straßenraum eine einheitliche, fußgängerfreundliche Gestaltung nach dem Prinzip der selbsterklärenden Straße aufweisen. Dadurch erkennen Kfz-Lenker intuitiv, dass sie einen Bereich mit höherer Fußgängerpräsenz befahren, und verringern ihre Fahrgeschwindigkeit.

Niedrige Fahrgeschwindigkeiten sind eine essenzielle Voraussetzung für gegenseitige Rücksichtnahme und das sichere Miteinander auf einer gemeinsamen Verkehrsfläche. Wenn Autos langsam fahren, können Fußgänger mit Fahrzeuglenkern Blickkontakt aufnehmen, miteinander kommunizieren

und ihr Verhalten aufeinander abstimmen. Aus diesem Grund ist die zulässige Höchstgeschwindigkeit in Begegnungszonen im Regelfall auf 20 km/h beschränkt.

In den nachfolgenden Kapiteln werden die relevanten Aspekte von Begegnungszonen behandelt.

- Rechtliche Bestimmungen
- Ziele und Wirkungen von Begegnungszonen
- Typen von Begegnungszonen
- Eignungskriterien für Begegnungszonen
- Gestaltung von Begegnungszonen
- Mögliche Alternativen zu Begegnungszonen
- Hinweise zum Planungsprozess
- Checklisten

4.1 RECHTLICHE BESTIMMUNGEN

Gemäß Straßenverkehrsordnung (StVO) gelten für Begegnungszonen folgende Bestimmungen:

- Die Fahrbahn einer Begegnungszone ist für die gemeinsame Nutzung durch Fahrzeuge und Fußgänger bestimmt.
- Autofahrer und Radfahrer dürfen Fußgänger weder gefährden noch behindern.
- Autofahrer dürfen auch Radfahrer weder gefährden noch behindern.
- Radfahrer dürfen nebeneinander fahren.
- Fußgänger dürfen die gesamte Fahrbahn benützen. Sie dürfen den Fahrzeugverkehr jedoch nicht mutwillig behindern.
- Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt im Regelfall 20 km/h. In Ausnahmefällen ist eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h in Begegnungszonen möglich.
- Das Parken von Kraftfahrzeugen ist nur an den dafür gekennzeichneten Stellen erlaubt.

Ansonsten gelten die allgemeinen Bestimmungen der Straßenverkehrsordnung. Eine Begegnungszone kann wie jede andere Straße als Einbahn geführt werden. Das Halten von Kraftfahrzeugen in einer Begegnungszone ist – unter Beachtung der sonstigen Bestimmungen der Straßenverkehrsordnung – erlaubt.

4.2 ZIELE UND WIRKUNGEN VON BEGEGNUNGZONEN

Wird die Einrichtung einer Begegnungszone in Erwägung gezogen, sind in einem ersten Schritt die Ziele zu festzulegen, die mit der Begegnungszone angestrebt werden. Insbesondere kann eine Begegnungszone das Erreichen folgender Ziele unterstützen bzw. folgende Wirkungen entfalten.

Erhöhung der Aufenthaltsqualität und Belebung des Straßenraumes

Eine attraktive Gestaltung erhöht die Aufenthaltsqualität und lädt die Menschen zum Verweilen ein. Die vermehrte Nutzung durch Fußgänger und Radfahrer belebt den öffentlichen Raum und kann Ortszentren stärken.

Faire Verteilung des Straßenraumes

Begegnungszonen können von allen Verkehrsteilnehmern benutzt werden, sie verschieben jedoch die Prioritäten in Richtung Fußgänger und Radfahrer.

Förderung des Fußgänger- und Radverkehrs

Eine hohe Aufenthaltsqualität, niedrige Fahrgeschwindigkeiten der Autos und die besonderen Rechte der nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer fördern den Fußgänger- und Radverkehr.

Erhöhung der Verkehrssicherheit

Geringe Geschwindigkeiten, gegenseitige Rücksichtnahme und eine Straßengestaltung, die gute Sichtbeziehungen ermöglicht, gewährleisten ein hohes Maß an Verkehrssicherheit. Die Wirkungen von Begegnungszonen sind in jedem spezifischen Einzelfall abzuschätzen, und es ist prüfen, ob die Ziele einer Gemeinde mit einer Begegnungszone bestmöglich erreicht werden können.



Abbildung 3: Verkehrszeichen „Begegnungszone“ (StVO § 53 Abs. 1 Z. 9e)



Abbildung 4: Verkehrszeichen „Ende einer Begegnungszone“ (StVO § 53 Abs. 1 Z. 9f)

Kernaussagen:

- In einer Begegnungszone wird die Fahrbahn von Fußgängern, Radfahrern und Autos gemeinsam genutzt. Fußgänger genießen höchste Priorität und dürfen von Fahrzeugen weder gefährdet noch behindert werden.
- Der Verkehrsablauf in einer Begegnungszone basiert auf niedrigen Fahrgeschwindigkeiten und gegenseitiger Rücksichtnahme. Grundvoraussetzung dafür ist eine attraktive, fußgängerfreundliche Gestaltung nach dem Prinzip der selbsterklärenden Straße.
- Häufige Ziele von Begegnungszonen sind eine Erhöhung der Aufenthaltsqualität, eine Belebung von Straßenräumen in Ortszentren sowie die Förderung des Fußgänger- und Radverkehrs.

5

Typen von Begegnungszonen

Die Typologie des öffentlichen Raumes ist für die Auswahl und Beurteilung einer Begegnungszone entscheidend. Es gibt die Typen „Plätze“, „breiter Straßenraum“ und „enger Straßenraum“. Im Verlauf einer Begegnungszone können auch unterschiedliche Typen vorkommen, so kann sich beispielsweise ein breiter Straßenraum zu einem Platz aufweiten.

TYP BEGEGNUNGSZONE	RÄUMLICHE CHARAKTERISTIK
Plätze	Platz, der von einer oder mehreren Fahrbahnen gequert wird
Breite Straßenräume	Straße, breit genug für getrennte Gehbereiche
Enge Straßenräume	Straße, zu schmal für Gehsteige

5.1 „PLÄTZE“

Plätze bieten im Allgemeinen gute räumliche Voraussetzungen für die Einrichtung einer Begegnungszone. Auf Plätzen sind in den Erdgeschoßen zumeist Nutzungen vorhanden, die höhere Fußgängerfrequenzen bewirken. Außerdem bieten

Plätze im Regelfall ausreichend Gelegenheit für attraktiv gestaltete Verweilbereiche abseits der Fahrbahn. Dort können Sitzgelegenheiten, Schanigärten und andere Gestaltungselemente vorgesehen werden, die zur Belebung des öffentlichen Raumes beitragen.



Abbildung 5: Beispiel für den Typ „Platz“ einer Begegnungszone (Pöchlarn, Kirchenplatz)



Abbildung 6: Beispiel für den Typ „breiter Straßenraum“ einer Begegnungszone (Leobersdorf, Hauptstraße)

5.2 „BREITE STRASSENÄUME“

In Straßenräumen mit beidseitigen Nutzungen können Begegnungszonen in Erwägung gezogen werden, wenn es einen hohen Querungsbedarf für Fußgänger gibt. Mit einer Begegnungszone wird der gesamte Straßenraum für Fußgänger nutzbar und als gestalterische Einheit erlebbar gemacht. Die Trennwirkung des Autoverkehrs in herkömmlich gestalteten Straßenräumen wird mit einer gut gestalteten Begegnungszone deutlich verringert. Ein „breiter Straßenraum“ im Sinne dieses Leitfadens liegt dann vor, wenn eine Straße breit genug für ausreichend dimensionierte, beidseitige Gehsteige ist.

Die größte Herausforderung bei der Typologie „breiter Straßenraum“ stellt der ruhende Pkw-Verkehr dar. Zu viele Pkw-Stellplätze oder illegal abgestellte Fahrzeuge beeinträchtigen die Qualität für Fußgänger und verringern die Verkehrssicherheit. Der adäquate Einsatz von Gestaltungselementen und Oberflächenmaterialien hat in Begegnungszonen der Typologie „breiter Straßenraum“ besonders hohe Bedeutung.

5.3 „ENGE STRASSENÄUME“

In Straßen, die zu schmal für die Anordnung von ausreichend breiten Gehsteigen sind, benützen Fußgänger die Fahrbahn oftmals auch in Längsrichtung. Diese Art von Straßenräumen wird im Leitfaden in der Folge als „enge Straßenräume“ bezeichnet. Bei geringen Kfz-Verkehrsstärken kann in „engen Straßenräumen“ der Mischverkehr auf der Fahrbahn mit einer Begegnungszone legalisiert und den Fußgängern Priorität gegeben werden.

Kernaussagen:

- Plätze bieten im Allgemeinen gute Voraussetzungen für die Einrichtung einer Begegnungszone.
- In Straßen mit beidseitigen Nutzungen und Querungsbedarf für Fußgänger können Begegnungszonen dazu beitragen, die Trennwirkung des Autoverkehrs zu verringern.
- Sind Straßenräume zu schmal für ausreichend breite Gehsteige, kann bei geringen Kfz-Verkehrsstärken ein Mischverkehr aller Verkehrsteilnehmer auf der Fahrbahn sinnvoll sein. Mit einer Begegnungszone wird den Fußgängern dabei Priorität gegeben.



Abbildung 7: Beispiel für den Typ „enge Straße“ einer Begegnungszone (Mödling)

6

Eignungskriterien für Begegnungszonen

Nach der Festlegung der Ziele, die mit einer Begegnungszone erreicht werden sollen, ist die Eignung des Platzes oder der Straße als Begegnungszone zu prüfen. Dabei ist auch auf zukünftige Entwicklungen zu achten. In Kapitel 9 sind Checklisten enthalten, anhand derer eine erste Einschätzung der Eignung einer Begegnungszone getroffen werden kann. In der Folge werden die Kriterien detailliert beschrieben, die bei einer Eignungsprüfung zu berücksichtigen sind.



Abbildung 8:
Pöchlarn (Thörringplatz)

6.1 RAUMSTRUKTUR

Die Raumstruktur in der Umgebung spielt eine wesentliche Rolle für das Funktionieren einer Begegnungszone. Eine Verkehrsmischung, wie sie für ein funktionierendes Miteinander der Verkehrsteilnehmer in Begegnungszonen erforderlich ist, tritt im Allgemeinen nur innerhalb von Ortsgebieten mit dichter Siedlungs- und Bebauungsstruktur auf. Besonders gut geeignet sind Straßen und Plätze in Ortszentren mit vielen Fußgängern.

6.2 VERWEIL- UND AUFENTHALTS-FUNKTION

Typologien „Platz“ und „breiter Straßenraum“

Straßen und Plätze mit hoher Verweil- und Aufenthaltsfunktion sind grundsätzlich sehr gut als Begegnungszonen geeignet. In derartigen Straßen und Plätzen gibt es zumeist Geschäfte, Gastronomielokale und andere Nutzungen, die ein höheres Fußgängeraufkommen verursachen und zu einer Belebung des Straßenraums beitragen. Sind derartige

Nutzungen auf beiden Straßenseiten vorhanden, spricht das für eine Begegnungszone, weil ein hoher Querungsbedarf für Fußgänger besteht. Auch Schanigärten und sonstige gestaltete Aufenthaltsbereiche sowie Sitzgelegenheiten laden dazu ein, im Straßenraum zu verweilen.



Abbildung 9: Begegnungszone mit hohem Anteil von Fußgängern und Radfahrern (Mödling, Klostersgasse)

Je mehr Fußgänger sich in einem Straßenraum aufhalten und bewegen, desto naheliegender ist die Einrichtung einer Begegnungszone. Als Maß für die Belebtheit einer Straße kann die „Anwesenheitsquote“ herangezogen werden. Diese ist das Verhältnis von gezählten Fußgängern und Radfahrern und Anzahl der Kraftfahrzeuge. Je höher der Anteil von Fußgängern und Radfahrern ist, desto besser funktioniert eine Begegnungszone. Als Richtwert kann eine Anwesenheitsquote von 20% herangezogen werden, bei der Begegnungszonen der Typologien „Platz“ und „breiter Straßenraum“ jedenfalls gut funktionieren. Eine Voraussetzung dafür ist, dass ein gewisser Anteil der Fußgänger auch die Fahrbahn quert und damit ein „Begegnen“ aller Verkehrsteilnehmer stattfindet. Als Mindestanzahl der fahrbahnquerenden Fußgänger und Radfahrer sind in einem repräsentativen Abschnitt der Begegnungszone etwa 10% der Kfz-Verkehrsstärke anzustreben.

Kenngrößen für die Anzahl der Fußgänger und Radfahrer in einer Begegnungszone

Anwesenheitsquote =	$\frac{\text{Anzahl der Fußgänger \& Radfahrer im Straßenraum}}{\text{Anzahl der Kfz}}$
Querungsanteil =	$\frac{\text{Anzahl fahrbahnquerender Fußgänger \& Radfahrer}}{\text{Anzahl der Kfz}}$

Als Betrachtungszeitraum dient eine repräsentative Stunde mit hohem Fußgängeraufkommen. Liegt der Anteil der Fußgänger und Radfahrer im Straßenraum unter 20% bzw. wird ein Querungsanteil von 10% nicht erreicht, kann in Ausnahmefällen eine Eignung als Begegnungszone gegeben sein, wenn eine Straße oder ein Platz in seiner Gesamtheit als ein „Ort für Fußgänger“ wahrgenommen wird. Das kann beispielsweise auf Straßenabschnitte oder Plätze zutreffen, die aufgrund ihrer Lage, der angrenzenden Gebäude und der Gestaltung von allen Verkehrsteilnehmern intuitiv als Ortszentrum oder Ortsteilzentrum wahrgenommen werden. Die Akzeptanz einer Begegnungszone seitens der Kfz-Lenkerinnen kann bei derartigen räumlichen Situationen gegeben sein, auch wenn die Fußgängerfrequenzen unter den Richtwerten liegen.

Ähnliches kann auch für Bahnhofsvorplätze gelten, die nur dann ein höheres Fußgängeraufkommen aufweisen, wenn Züge ankommen und abfahren. Hier kann eine Begegnungszone sinnvoll sein, um Fußgängern und Radfahrern Priorität zu geben.

Werden die Richtwerte für Begegnungszonen nicht eingehalten, ist jedenfalls eine gesonderte verkehrliche Eignungsprüfung und Beurteilung erforderlich. Das gilt auch für potenzielle Begegnungszonen in Straßen, wo eine Änderung der Anzahl der Fußgänger aufgrund geplanter städtebaulicher Entwicklungen zu erwarten ist.

Typ „enger Straßenraum“

Gänzlich unterschiedlich zu beurteilen sind Begegnungszonen des Typs „enger Straßenraum“. Hier spielt die Anzahl der Fußgänger und Radfahrer eine untergeordnete Rolle, denn es geht darum, den Fußgängern in beengten Straßen ein qualitativvolles und rechtlich abgesichertes Fortbewegen zu ermöglichen. Dienen Straßen nur der unmittelbaren Erschließung von Wohngebieten, ist einer Wohnstraße der Vorzug gegenüber einer Begegnungszone zu geben.

6.3 VERKEHRSBEDEUTUNG IM STRASSENNETZ UND Kfz-VERKEHRSaufkommen

Begegnungszonen sind in Straßen möglich, die nicht mehr als einen Fahrstreifen pro Richtung erfordern. Straßen mit lokaler oder regionaler Verkehrsbedeutung für den Kfz-Verkehr eignen sich generell besser als überregionale Straßen mit starkem Durchgangsverkehr. Bei Straßen mit sehr hohem Durchgangsverkehrsanteil sind die örtlichen Verhältnisse genau zu prüfen und es ist abzuwägen, ob eine Begegnungszone zweckmäßig ist.

Höhere Kfz-Verkehrsstärken sind für sich alleine kein Ausschlussgrund für eine Begegnungszone. Sehr hohe Kfz-Verkehrsstärken und insbesondere ein hohes Schwerverkehrsaufkommen können das Sicherheitsgefühl der Fußgänger und Radfahrer jedoch vermindern und das in einer Begegnungszone angestrebte Miteinander der Verkehrsteilnehmer beeinträchtigen. In Begegnungszonen vom Typ „Platz“ und „breiter Straßenraum“ sind Kfz-Verkehrsstärken bis 10.000 Kfz pro Tag und bis 500 Lkw pro Tag als unkritisch anzusehen.

Die Verkehrsstärken sollten in Begegnungszonen des Typs „enger Straßenraum“ 2.000 Kfz pro Tag und 100 Lkw pro Tag

im Regelfall nicht überschreiten. Bei höheren Kfz-Verkehrsstärken sind vertiefende verkehrstechnische und verkehrssicherheitstechnische Prüfungen erforderlich. Wird die Kfz-Leistungsfähigkeit einer Straße durch eine Begegnungszone spürbar verringert, sind mögliche Verlagerungseffekte auf das umliegende Straßennetz zu prüfen und zu bewerten.

6.4 LÄNGE VON BEGEGNUNGSZONEN

Begegnungszonen vom Typ „Platz“ und „breiter Straßenraum“ sollten eine gewisse Mindestlänge aufweisen, damit ein flächiges Queren der Fahrbahn durch Fußgänger möglich ist. Ein Richtwert für die Mindestlänge ist 100 Meter. Wenn Fußgänger die Fahrbahn nur an einer Stelle oder in einem sehr kurzen Abschnitt queren, liegt es nahe, eine punktuelle Querungshilfe anstelle einer Begegnungszone vorzusehen. Insbesondere bei Begegnungszonen mit einer Geschwindigkeitsbeschränkung von 20 km/h sinkt die Bereitschaft der Fahrzeuglenker mit zunehmender Länge, die zulässige Höchstgeschwindigkeit einzuhalten. Bei einer Länge von mehr als 500 m sind besondere Maßnahmen erforderlich, um die Einhaltung der erlaubten Höchstgeschwindigkeit über die gesamte Länge der Begegnungszone zu sichern. Eine Ausnahme stellen Begegnungszonen dar, bei denen aufgrund ihrer Lage im Straßennetz von den meisten Fahrzeugen nur ein Teilabschnitt befahren wird – zum Beispiel zum Zu- und Abfahren.

6.5 ÖFFENTLICHER VERKEHR

Es ist durchaus möglich, öffentlichen Verkehr durch Begegnungszonen zu führen. Eine Begegnungszone kann die Fahrzeit öffentlicher Verkehrsmittel aufgrund der Geschwindigkeitsbeschränkung verlängern. Es aber auch der gegenteilige Effekt möglich, wenn der Kfz-Verkehr durch eine Begegnungszone flüssiger abgewickelt wird als in einer Bestandssituation mit Verzögerungen an Ampeln oder einem sehr stark frequentierten Schutzweg. Ein mehrfaches Abbremsen und Beschleunigen von Linienbussen kann den Komfort der Fahrgäste beeinträchtigen. Die Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehr sind jedenfalls im Einzelfall zu prüfen und zu beurteilen.

6.6 HALTEN UND PARKEN VON KFZ

Die Einrichtung einer Begegnungszone ist aufgrund von Anforderungen an die Gestaltung und Sichtverhältnisse häufig mit einer Reduktion der Pkw-Stellplätze verbunden. Die Auswirkungen eines verringerten Parkraumangebots sind zu prüfen und zu beurteilen. Eventuell kann eine Stellplatznachfrage durch Parkmöglichkeiten in der Nähe der Begegnungszone abgedeckt werden. Eine fußläufige Entfernung von ca. 200 Meter kann als akzeptabel angesehen werden. Gibt es keine Parkmöglichkeiten im Umfeld der Begegnungszone, ist abzuwägen, ob eine Reduktion des Parkraumangebots vertretbar ist bzw. häufiges illegales Abstellen von Pkw die Qualität der Begegnungszone einschränken könnte.



Abbildung 10: Geschwindigkeitsanzeige als Maßnahme zur Erhöhung der Akzeptanz der zulässigen Höchstgeschwindigkeit (Leobersdorf, Hauptstraße)

Kernaussagen:

- Vielfältige Nutzungen und ein hoher Anteil an Fußgängern und Radfahrern fördern eine gute Durchmischung der Verkehrsarten und begünstigen damit eine Eignung als Begegnungszone.
- Sehr hohes Kfz-Verkehrsaufkommen erfordert eine gesonderte Prüfung, ob eine Straße als Begegnungszone geeignet ist.
- Entscheidend für die Akzeptanz einer Begegnungszone seitens der Kfz-Lenker ist es, ob die Straße in ihrer Gesamtheit als ein „Ort für Fußgänger“ wahrgenommen wird.
- Der Parkraumnachfrage ist bei Begegnungszonen besonderes Augenmerk zu schenken.

7 Gestaltung von Begegnungszonen

Ein stimmiges Erscheinungsbild nach dem Prinzip der selbsterklärenden Straße ist eine wesentliche Voraussetzung dafür, dass die geltenden Regelungen in Begegnungszonen eingehalten werden. Das betrifft insbesondere die erlaubte Höchstgeschwindigkeit und den Vorrang für Fußgänger. Damit dies gelingt, sollte sich die Gestaltung deutlich von konventionellen Straßen unterscheiden. Die nachfolgenden Hinweise geben einen Überblick über die wichtigsten Aspekte der Gestaltung. Begegnungszonen erfordern aber jedenfalls eine situationsbezogene Gestaltung, welche an die örtlichen Rahmenbedingungen angepasst ist.



Abbildung 11: Betonquader bewirken eine verschwenkte Fahrlinie und definieren geschützte Geh- und Aufenthaltsbereiche (Pöchlarn, Thörringplatz).

Eine markante **Einfahrtssituation** verdeutlicht den Verkehrsteilnehmern den Beginn einer Begegnungszone und sollte die Fahrzeuglenker intuitiv zu einer Verringerung der Fahrgeschwindigkeit veranlassen. Das kann beispielsweise durch einen Belagswechsel und Fahrbahnmarkierungen erreicht werden. Die Wirkung wird verstärkt, wenn die Begegnungszone an einer Stelle beginnt, an der sich die Bebauung verengt. Mit vertikalen Gestaltungselementen kann der Straßenquerschnitt optisch verschmälert und eine sogenannte „Torsituation“ erzeugt werden. Eine Fahrbahnanhebung wirkt zusätzlich dämpfend auf die Fahrgeschwindigkeit.

Im Verlauf der Begegnungszone kann eine bewusste Wahl der **Fahrlinie** zu angepassten Fahrgeschwindigkeiten beitragen. So kann beispielsweise ein mit Gestaltungselementen unterstütztes Verschwenken der Fahrlinie die Fahrgeschwindigkeit

ten drosseln. Auch Bäume können dazu beitragen, den linearen Charakter von Straßen zu brechen. Darüber hinaus dienen Gestaltungselemente dazu, geschützte Geh- und Aufenthaltsbereiche zu schaffen.

Ein wesentlicher Erfolgsfaktor für Begegnungszonen ist die **Oberflächengestaltung** und die **Materialwahl für die Straßenoberfläche**. Von allen Verkehrsteilnehmern werden beispielsweise gepflasterte Flächen mit Fußgängerbereichen assoziiert, während Asphaltflächen als Fahrbahnen interpretiert werden. Aus diesem Grund verdeutlichen gepflasterte Fahrbahnen Fahrzeuglenkern unmittelbar, dass sie sich in einem Bereich mit Fußgängerverkehr befinden. Dieser Effekt wird noch verstärkt, wenn die Pflasterung ein markantes Muster aufweist oder den Fahrbahnverlauf nicht erkennen lässt. Je deutlicher sich die Fahrbahn von herkömmlichen Straßen unterscheidet und je weniger der Fahrbahnrand definiert ist, desto größer ist die geschwindigkeitsdämpfende Wirkung auf den Fahrzeugverkehr. Eine einheitliche Oberflächengestaltung über die gesamte Straßenbreite bringt die Gleichrangigkeit aller Verkehrsteilnehmer unmissverständlich zum Ausdruck.



Abbildung 12: Fahrbahnanhebung und Belagswechsel am Beginn der Begegnungszone (Pöchlarn, Thörringplatz; Foto entgegen der Fahrtrichtung)



Abbildung 13: Das einheitliche Muster auf der Fahrbahn und am Gehsteig akzentuiert den Beginn der Begegnungszone (Velden am Wörthersee).



Abbildung 14: Der gepflasterte Bereich wird als Gehsteig, der asphaltierte Bereich als Fahrbahn interpretiert. Die geometrischen Markierungsmuster werden als Stellplätze fehlinterpretiert (Velden am Wörthersee).

Bei der Oberflächengestaltung ist darauf zu achten, dass nicht unbeabsichtigterweise Fahrbahnränder oder Stellplätze suggeriert werden. Das kann beispielsweise bei der Verwendung von taktilen Leitsystemen, niveaugleich verlegten Randsteinen, geometrischen Mustern in der Pflasterung oder Bodenmarkierungen der Fall sein.

Bei Straßen mit größerer Bedeutung für den Kfz-Verkehr sind Begegnungszonen mit klar definierten Fahrbahnen und Gehbereichen für Fußgänger durchaus zweckmäßig. In diesen Begegnungszonen bedeuten die flächigen Querungsmöglichkeiten einen Qualitätssprung für Fußgänger, die Fahrbahnen sind aber grundsätzlich weiterhin dem Fahrzeugverkehr vorbehalten.

Um **flächiges Queren** zu fördern, sollte der Bereich zwischen Fahrbahn und Gehbereich möglichst frei von Barrieren sein. Die gesamte Verkehrsfläche sollte – auch im Hinblick auf Personen mit besonderen Mobilitätsbedürfnissen – weitgehend niveaugleich ausgeführt werden. Für blinde bzw. sehbehinderte Menschen stellen Verkehrsflächen ohne klar definierte Fahrbahnen eine große Herausforderung dar. Deshalb sind taktil Leitsysteme sowie definierte Querungsstellen für Blinde und Sehbehinderte bei der Planung zu berücksichtigen. Taktile tastbare Niveauunterschiede mit 3 Zentimeter Höhe zur Abgrenzung von Fahrbahnen können daher zweckmäßig sein, insbesondere bei höheren Verkehrsstärken. Definierte Que-

rungsstellen für alle Fußgänger, wie zum Beispiel Schutzwege, stehen im Widerspruch zum flächigen Queren und sind daher in Begegnungszonen zu vermeiden.

Ansprechend gestaltete Aufenthaltsbereiche mit Sitzgelegenheiten laden die Menschen zum Verweilen ein. Dies trägt dazu bei, die Belebtheit der Begegnungszone zu fördern und rückt den Fahrzeuglenkern die Präsenz von Fußgängern stärker ins Bewusstsein. Einen gleichartigen Effekt haben Schanigärten von Gastronomielokalen. Beim Entwurf der Aufenthaltsbereiche ist jedoch darauf zu achten, dass diese keine Barrieren darstellen, die das flächige Queren behindern.



Abbildung 15: Abgrenzung der Fahrfläche durch Betonkugeln (Leobersdorf, Hauptstraße)



Abbildung 16: Schanigärten fördern das Verweilen (Pöchlarn, Thörringplatz).

Pkw-Stellplätze beschränken die Gestaltungsmöglichkeiten, die Aufenthaltsfunktion des Straßenraums sowie die Möglichkeit, als Fußgänger flächig zu queren. Außerdem beeinträchtigen sie die Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmern, was zu einer Verschlechterung der Verkehrssicherheit führt. In einer Begegnungszone sollte deshalb die Anzahl der Parkplätze auf ein verträgliches Maß beschränkt werden. Insbesondere sind durchgehende Parkstreifen zu vermeiden, nach zwei (maximal drei) Stellplätzen sollte eine Lücke vorgesehen werden.

Fahrradabstellanlagen stellen ein geordnetes Abstellen von Fahrrädern sicher und sind so anzuordnen, dass sie weder die Gehbereiche für Fußgänger noch die Sichtbeziehungen einschränken.

Gute **Sichtbeziehungen** sind – neben angepassten Fahrgeschwindigkeiten – eine wesentliche Voraussetzung für gute Verkehrssicherheit. Ohne Sichtbeziehungen ist kein rechtzeitiges Erkennen und keine Kontaktaufnahme der Verkehrsteilnehmer gewährleistet. Sichtbehinderungen durch Straßenmöblierung, Parkplätze, Bepflanzung etc. sind daher unbedingt zu vermeiden. Insbesondere ist darauf zu achten, dass gute Sichtbeziehungen auch für Kinder gewährleistet sind.

Barrierefreiheit: Bei der Planung von Begegnungszonen sind die Anforderungen mobilitätseingeschränkter Personen zu berücksichtigen. Für blinde Personen sind bei Bedarf entsprechende taktile Leitsysteme zur Orientierung vorzusehen. Detaillierte Informationen zu barrierefreier Planung sind in den einschlägigen Normen und Richtlinien enthalten. Die Einbeziehung von Vertretern des Blindenverbandes wird empfohlen.

7.1 TEMPO-30-BEGEGNUNGZONEN

Im Regelfall gilt in Begegnungszonen eine erlaubte Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h. Unterstützt durch eine gute Gestaltung gewährleistet die niedrige Fahrgeschwindigkeit maximale Verkehrssicherheit für Fußgänger und Radfahrer. Aus diesem Grund sind Tempo-20-Begegnungszonen grundsätzlich anzustreben.

Bei Straßen mit höherer Verkehrsbedeutung für den Kfz-Verkehr oder den öffentlichen Verkehr ist eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 20 km/h unter Umständen nicht angemessen. In diesen Fällen kann eine Tempo-30-Begegnungszone eingerichtet werden. Es bedarf dann jedoch eines gesonderten Nachweises, dass bei einer Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h ausreichend hohe Verkehrssicherheit für Fußgänger gewährleistet ist. Wegen der höheren Fahrgeschwindigkeiten und der daraus resultierenden längeren Anhaltewege ist bei der Gestaltung von Tempo-30-Begegnungszonen verstärkt auf gute Sichtbeziehungen zu achten.

Kernaussagen:

- Die Gestaltung einer Begegnungszone ist von großer Bedeutung. Sie muss den Kfz-Lenkern verdeutlichen, dass sie sich in einem Bereich befinden, wo Fußgänger die Fahrbahn benützen bzw. queren. Dabei spielt die Materialwahl für die Straßenoberfläche eine entscheidende Rolle. Gepflasterte Flächen werden von Fahrzeuglenkern intuitiv als Fußgängerbereiche wahrgenommen.
- Tempo-30-Begegnungszonen sind möglich, wenn gute Sichtbeziehungen vorhanden sind und ausreichend hohe Verkehrssicherheit für Fußgänger gewährleistet ist.

8

Hinweise zum Planungsprozess

Am Beginn jedes Planungsprozesses ist es wichtig, Ziele festzulegen, die mit dem Projekt erreicht werden sollen. Damit kann frühzeitig abgeschätzt werden, ob eine Begegnungszone ein geeignetes Instrument zur Erreichung der Ziele ist oder nicht. Der vorliegende Leitfaden dient als Unterstützung bei der ersten Grobprüfung der Eignung als Begegnungszone. In der nachfolgenden Abbildung ist der Ablauf des Planungsprozesses einer Begegnungszone dargestellt.

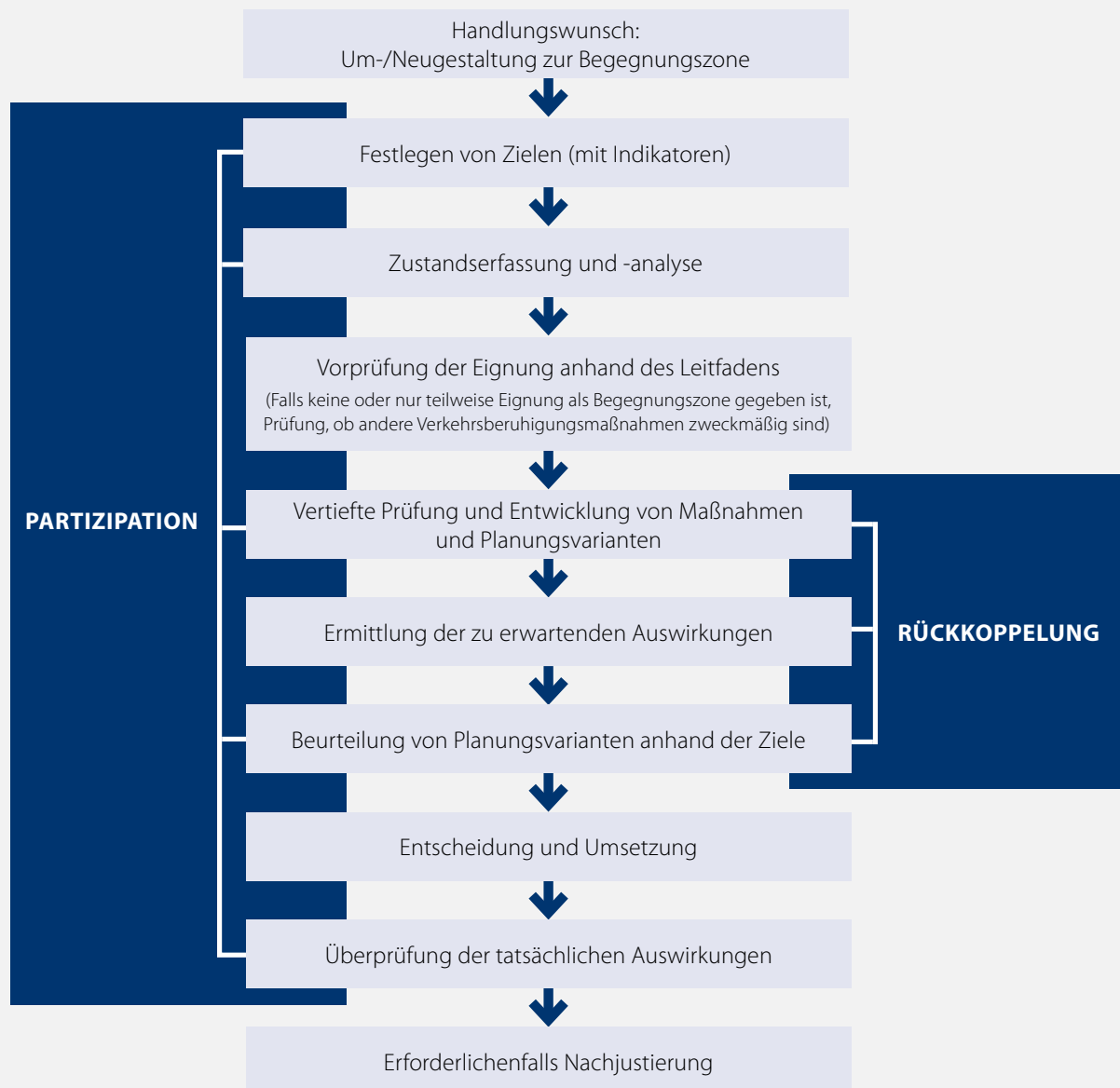


Abbildung 17: Phasen des Planungsablaufs einer Begegnungszone



Abbildung 18: Bürgerbeteiligungsveranstaltung in Niederösterreich

Begegnungszonen sind zumeist mit einer Umgestaltung des Straßenraumes verbunden und betreffen daher neben den Verkehrsteilnehmern auch Wohnanrainer, Gewerbetreibende und andere Personen. Eine angemessene Einbeziehung der Betroffenen in den Planungsprozess ist daher anzustreben. Die Bandbreite der Partizipation, das heißt der Bürgerbeteiligung, reicht von Information bis hin zu aktiver Einbeziehung in den Planungsprozess. Die Art und der Umfang der Bürgerbeteiligung sind spezifisch für jedes Projekt zu wählen. Die unmittelbar betroffenen Anrainer sollten dabei grundsätzlich stärker in das Projekt eingebunden werden als andere Personengruppen.

Eine Bürgerbeteiligung ermöglicht es, allfällige Interessenkonflikte frühzeitig zu erkennen und bestmögliche Lösungen für alle Betroffenen zu entwickeln. Das trägt entscheidend zur Akzeptanz einer Begegnungszone bei. Bereits während der Planung sollte es laufend Informationen zum Projekt geben, damit auch jene Personen informiert sind, die nicht in den Planungsprozess eingebunden sind.

Die Planung von Begegnungszonen erfordert sowohl verkehrsplanerische als auch gestalterische Kompetenzen. Eine interdisziplinäre Zusammenarbeit von Verkehrsplanern und Landschaftsarchitekten bzw. Architekten ist erforderlich.

Nach der Umsetzung einer Begegnungszone sollte eine Evaluierung durchgeführt werden, um zu überprüfen, ob die gewünschten Wirkungen und Ziele erreicht wurden. Dabei werden die relevanten Kenngrößen des Verkehrsablaufs vor und

nach der Einrichtung der Begegnungszone erhoben, verglichen und anhand der definierten Ziele beurteilt. Wichtige Indikatoren sind unter anderem die Fahrgeschwindigkeiten, die Gehlinien der Fußgänger sowie die Rücksichtnahme auf Fußgänger. Zusätzlich kann die Zufriedenheit der Nutzer mittels einer Befragung erhoben werden. Erfahrungen mit bestehenden Begegnungszonen zeigen, dass diese – wie auch andere Verkehrsmaßnahmen – nach der Einrichtung eine gewisse „Einlaufzeit“ benötigen, bis sich alle Verkehrsteilnehmer auf die neue Situation eingestellt haben. Dies sollte bei der Festlegung des Zeitpunkts für eine Evaluierung beachtet werden.

Kernaussagen:

- Am Beginn des Planungsprozesses ist eine Einschätzung zu treffen, ob eine Begegnungszone das geeignete Instrument ist, um die Projektziele zu erreichen.
- Bürgerbeteiligung bzw. Bürgerinformation ist ein wichtiger Faktor für die Akzeptanz einer Begegnungszone.
- Da Begegnungszonen erhöhte Anforderungen an die Gestaltung haben, ist ein interdisziplinäres Planungsteam, bestehend aus einem Verkehrsplaner und einem Landschaftsarchitekten bzw. Architekten, erforderlich.



Checklisten – Eignungskriterien für Begegnungszonen

Die nachfolgenden Checklisten ermöglichen eine Ersteinschätzung, ob ein Platz oder eine Straße die wesentlichen Voraussetzungen für die Einrichtung einer Begegnungszone erfüllt, und dienen gleichzeitig als Beilage zur Verordnung einer Begegnungszone. Der Farbcode ermöglicht einen raschen Überblick, wobei die Farben folgende Bedeutung haben:

Farbcode	Wirkung des Kriteriums auf Eignung zur Begegnungszone	Ausprägung des Kriteriums
dunkelgrün	sehr günstig	Die Ausprägung dieses Kriteriums spricht für die Eignung als Begegnungszone.
hellgrün	günstig	Die Ausprägung dieses Kriteriums ist nicht ideal, spricht aber nicht gegen eine Begegnungszone.
gelb	ungünstig	Die Ausprägung dieses Kriteriums spricht eher gegen eine Begegnungszone. Eventuell kann dies aber toleriert bzw. die Eignung nachgewiesen werden.
rot	sehr ungünstig	Dieses Kriterium spricht klar gegen eine Begegnungszone.
grau	gesonderte Prüfung	Die Ausprägung dieses Kriteriums erfordert eine vertiefende Untersuchung und einen entsprechenden Nachweis durch Fachexperten.
ohne Farbe	informativ	Dieses Kriterium dient zur Information und nicht zur Beurteilung der Eignung als Begegnungszone.

9.1 CHECKLISTE 1: ZIELE UND RAHMENBEDINGUNGEN

Welche Ziele sollen durch die Begegnungszone erreicht werden?		
Förderung des Fußgänger- und Radverkehrs		
Erhöhung der Aufenthaltsqualität und Belebung des öffentlichen Raums		
Faire Verteilung des Straßenraums		
Erhöhung der Verkehrssicherheit		
Weitere Ziele:		
Wird die Straße bzw. der Platz von allen Verkehrsteilnehmern als „Ort für Fußgänger“ wahrgenommen?	Ja sehr günstig	Nein ungünstig
Ist die vorhandene Gestaltung für eine Begegnungszone geeignet? (verkehrsberuhigt, auffälliger Fahrbahnbelag, barrierefrei etc.)	Ja sehr günstig	Nein informativ
Können Synergien für die Neugestaltung (z. B. anstehende Sanierung) genutzt werden?	Ja sehr günstig	Nein informativ
Bei Neugestaltung: Ist die Finanzierungsmöglichkeit für die Neugestaltung (ab etwa € 500/m ² brutto) gegeben?	Ja sehr günstig	Nein sehr ungünstig
Bei Neugestaltung: Ist ein Beteiligungsverfahren mit den betroffenen Personen vorgesehen?	Ja sehr günstig	Nein ungünstig
Bei Neugestaltung: Soll ein interdisziplinäres Planungsteam (Verkehrsplaner und Architekt/Landschaftsarchitekt) eingesetzt werden?	Ja sehr günstig	Nein sehr ungünstig

9.2 CHECKLISTE 2: VORPRÜFUNG DER EIGNUNG - RAUMSTRUKTUR, GEOMETRIE UND STRASSENNETZ

Geometrie (Typ der Begegnungszone):		
Platz		
Breiter Straßenraum		
Enger Straßenraum		
Lage der geplanten Begegnungszone: innerorts mit dichter Siedlungs- und Bebauungsstruktur?	Ja sehr günstig	Nein sehr ungünstig
Sind in der geplanten Begegnungszone Erdgeschoßnutzungen wie Geschäfte, Gastronomie etc. vorhanden?	Ja sehr günstig	Nein ungünstig
Sind in der geplanten Begegnungszone oder in deren Umgebung besondere Nutzungen (Schulen, Seniorenresidenzen etc.) vorhanden?	Ja gesonderte Prüfung	Nein ungünstig
Länge der geplanten Begegnungszone: 100 Meter bis 500 Meter?	Ja sehr günstig	Nein gesonderte Prüfung
Verkehrsbedeutung der Straße für den Kfz-Verkehr:	Lokal, regional sehr günstig	
	Überregional mit viel Durchgangsverkehr gesonderte Prüfung	
Vorhandene Verkehrsorganisation (Tempo-30-Zone, Tempo-50-Straße, Wohnstraße etc.):		
Sind Verlagerungen des Kfz-Verkehrs durch die geplante Begegnungszone zu erwarten?	Ja informativ	Nein informativ
Wenn ja: Sind diese Verkehrsverlagerungen vertretbar?	Ja sehr günstig	Nein gesonderte Prüfung

9.2 CHECKLISTE 2: VORPRÜFUNG DER EIGNUNG - VERKEHR

Vorgesehenes Tempolimit in der geplanten Begegnungszone:	20 km/h sehr günstig	30 km/h gesonderte Prüfung
Soll zukünftig die Durchfahrtsmöglichkeit für Kfz gewährleistet sein?	Ja sehr günstig	Nein sehr ungünstig
Hat die Straße zukünftig höchstens einen Fahrstreifen pro Richtung?	Ja sehr günstig	Nein sehr ungünstig
Für die Typen „ breiter Straßenraum “ und „ Platz “: Beträgt die Stärke des Kfz-Verkehrs weniger als 10.000 Kfz pro Tag? UND beträgt die Stärke des Schwerverkehrs weniger als 500 Lkw und Busse pro Tag?	Ja sehr günstig	Nein gesonderte Prüfung
Begegnungszonen vom Typ „ enger Straßenraum “: Beträgt die Stärke des Kfz-Verkehrs weniger als 2.000 Kfz pro Tag? UND beträgt die Stärke des Schwerverkehrs weniger als 100 Lkw und Busse pro Tag?	Ja sehr günstig	Nein gesonderte Prüfung
Hat die Straße bereits jetzt eine Aufenthaltsfunktion für Fußgänger?	Ja sehr günstig	Nein günstig
Für Begegnungszonen von Typ „ breiter Straßenraum “ oder „ Platz “: Besteht flächiger Querungsbedarf seitens der Fußgänger?	Ja sehr günstig	Nein sehr ungünstig
Für die Typen „ breiter Straßenraum “ und „ Platz “: Beträgt die Anzahl der Fußgänger und Radfahrer , welche die Fahrbahn queren, mindestens 10 % der Kfz-Verkehrsstärke?	Ja sehr günstig	Nein ungünstig
Beträgt die Anzahl der Fußgänger und Radfahrer im Straßenraum/Platzbereich mindestens 20 % der Kfz-Verkehrsstärke?	Ja sehr günstig	Nein ungünstig
Behindert die geplante Begegnungszone den öffentlichen Verkehr ?	Ja sehr günstig	Nein gesonderte Prüfung
Ist aufgrund der Neugestaltung eine Reduktion des Parkraumangebots zu erwarten?	Ja gesonderte Prüfung	Nein sehr günstig
Sind die Platz- und Anlageverhältnisse geeignet, um barrierefreies Queren der Fahrbahn an nahezu jeder Stelle zu ermöglichen?	Ja sehr günstig	Nein ungünstig
Sind die Platz- und Anlageverhältnisse grundsätzlich geeignet, um gute Sichtbeziehungen dauerhaft zu gewährleisten?	Ja sehr günstig	Nein sehr ungünstig

10

Vorlage/Muster für die Verordnung einer Begegnungszone

Stadt/Markt/Gemeinde: _____

Adresse: _____

Telefon: _____ Fax: _____

Zahl: _____ Datum: _____

Bearbeiter: _____ DW: _____

Betrifft: Bestimmung einer Begegnungszone

KG. _____ Straßenname / Parzelle / Bereich

VERORDNUNG

Der Bürgermeister der Stadt / Markt / Gemeinde _____

verordnet gemäß § 76c Abs. 1 Straßenverkehrsordnung 1960, BGBl. 159/1960, i. d. g. F. folgende Verkehrsbeschränkungen:

Das Gebiet, gebildet aus den nachstehenden Straßen, wird zur **Begegnungszone** erklärt:

Straße: Von:

(Bitte Straßenname einsetzen.)

Bis:

(Bitte Kreuzungen mit anderen Straßen, Hausnummern/Grundgrenzen einsetzen.)

_____	_____	_____
_____	_____	_____
_____	_____	_____
_____	_____	_____
_____	_____	_____
_____	_____	_____
_____	_____	_____

Diese Verkehrsbeschränkung ist durch **Verkehrszeichen** gemäß § 53 Abs. 1 Z. 9e StVO 1960 „Begegnungszone“ für die in die Begegnungszone einfahrenden Fahrzeuglenker – sichtbar für die Fahrtrichtung zur Begegnungszone – an nachstehenden Standorten kundzumachen:

In der Straße:

(Bitte Straßenname einsetzen.)

An der Kreuzung mit der Straße:

_____	_____
_____	_____
_____	_____
_____	_____
_____	_____

Das **Ende der Begegnungszone** ist durch Verkehrszeichen gemäß § 53 Abs. 1 Z. 9f StVO 1960 „Ende einer Begegnungszone“ für die aus der Begegnungszone ausfahrenden Fahrzeuglenker kundzumachen. Diese Verordnung tritt gemäß § 44 Abs. 1 StVO 1960 mit Aufstellung der genannten Verkehrszeichen in Kraft.

Ergeht mit Beiblatt und klausuliertem Lageplan zur Prüfung der formellen Eignung des VO-Entwurfes an:

1. **Amt der NÖ Landesregierung, Abteilung Verkehrsrecht**, Landhausplatz 1, Haus 16, 3109 St. Pölten, mit dem Ersuchen um Verordnungsprüfung
2. den **zuständigen Straßenerhalter** (z.B. Bauhof) mit dem Auftrag, die Verkehrszeichen anzubringen und den genauen Anbringungszeitpunkt der Gemeinde schriftlich bekanntzugeben.
3. die **Polizeiinspektion**

Adresse: _____

4. die **Wirtschaftskammer für NÖ, Bezirksstelle**

Adresse: _____

5. die **Kammer für Arbeiter und Angestellte für NÖ, Bezirksstelle**

Adresse: _____

6. die **Bezirksbauernkammer**

Adresse: _____

Der Bürgermeister

Literatur/Quellenverzeichnis

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie – BMVIT (2013): Neue Wege zur Förderung des Radverkehrs in Gemeinden – Die Umsetzung von Fahrradstraßen, Begegnungszonen und Radwegen ohne Benützungspflicht; Wien.

Jürgen Gerlach (2015): Shared Space, Begegnungszonen, Verkehrsberuhigung, Mischungsprinzipien – wer, wie, was, wieso, weshalb, warum? In: Straßenverkehrstechnik 5/2015.

Kuratorium für Verkehrssicherheit – KfV (2013): Leitfaden. Begegnungszone.

Land Salzburg (2014): Leitfaden Begegnungszone.

Österreichische Forschungsgesellschaft Straße-Schiene-Verkehr – FSV (2014): Einsatzkriterien für Begegnungszonen. FSV-Arbeitspapier Nr. 27; Wien.

Österreichische Forschungsgesellschaft Straße-Schiene-Verkehr – FSV (Oktober 2015): Nicht motorisierter Verkehr – Fußgängerverkehr. RVS 03.02.12, Wien.

Stadt St. Pölten, Verkehrs- und Straßamt (2014): Verkehrsberuhigung und mehr aus Sicht der Straßenverkehrsordnung.

Verkehrsclub Österreich – VCÖ (2014): Begegnungszonen erhöhen Lebensqualität im Ort. VCÖ-Factsheet.

Schriftenreihe Niederösterreichisches Landesverkehrskonzept

- | | |
|---|--|
| Heft 1: Ausgangslage, Entwicklung, Leitbild (Juni 1990) | Heft 23: Mobilitätshilfen (Jänner 2007) |
| Heft 2: Park & Ride (September 1990) | Heft 24: Radfahren im Alltag in Niederösterreich (April 2007) |
| Heft 2: Park & Ride, Neuauflage (Oktober 2002) | Heft 25: Verkehrssicherheitsarbeit in Niederösterreich – Rückblick und Ausblick (April 2007) |
| Heft 3: Verkehrsberuhigung (Februar 1991) | Heft 26: Mobilität in Niederösterreich – Ergebnisse der landesweiten Mobilitätsbefragung 2008 (Oktober 2009) |
| Heft 4: Verkehrsverbünde (März 1991) | Heft 27: „Hast du einen Plan?“ – Der Schulwegplan und Regeln für den Schulweg (Februar 2011) |
| Heft 5: Umweltgerechter Straßenbetrieb (Mai 1991) | Heft 28: Verkehrsberuhigung 2011 – Bewährtes und Neues (März 2011) |
| Heft 6: Verkehrssicherheit (August 1991) | Heft 29: Kleinräumige Mobilitätsangebote – Empfehlungen für die praktische Umsetzung (Oktober 2012) |
| Niederösterreichisches Landesverkehrskonzept Entwurf (April 1991) | Heft 30: Öffentlicher Verkehr in Niederösterreich (Oktober 2012) |
| Niederösterreichisches Landesverkehrskonzept Kurzfassung (Juni 1991) | Heft 31: Verkehrssichere Zukunft in Niederösterreich 2013–2023 (August 2013) |
| Niederösterreichisches Landesverkehrskonzept (Dezember 1991) | Heft 32: Güterverkehr in Niederösterreich Prognose von Angebot und Nachfrage (Juni 2014) |
| Heft 7: Schifffahrtskonzept (August 1992) | Heft 33: Bushaltestellen – Leitfaden für Gemeinden (September 2014) |
| Heft 8: Flugverkehrskonzept (Dezember 1992) | Heft 34: Mobilitätskonzept Niederösterreich 2030+ Mobilität in ihrer Vielfalt sichern, zukunftsfähig gestalten und fördern |
| Heft 9: Verkehrssteuerung (Juli 1993) | Heft 35: Mobilität in NÖ – Ergebnisse der landesweiten Mobilitätsbefragung 2013/2014 |
| Heft 10: Güterverkehr (April 1994) | Heft 36: Verkehrsberuhigung 2017 – Das Instrument „Begegnungszone“ – ein Leitfaden |
| Heft 11: Chancen für Elektro-Fahrzeuge (März 1995) | weitere Hefte in Vorbereitung |
| Heft 12: Dokumentation Ortsverkehre (Februar 1996) | |
| Heft 13: Anruf-Sammel-Taxis für den Öffentlichen Verkehr in der Region (Juli 1996) | |
| Heft 14: Gestaltung untergeordneter Straßen (November 1996) | |
| Heft 15: Ruhender Verkehr (September 1998) – 10 Jahre Niederösterreichisches Landesverkehrskonzept (Oktober 2001) | |
| Heft 16: Gestaltung innerörtlicher Orientierungssysteme (Jänner 2002) | |
| Heft 17: Gehen in Niederösterreich (Februar 2002) | |
| Heft 18: Umweltbewusst Mobil: Sprit sparend Fahren (November 2002) | |
| Heft 19: Telekommunikations-Infrastrukturkonzept (März 2003) | |
| Heft 20: Handbuch für Verkehrsspargemeinden (Juni 2003) | |
| Heft 21: Mobilität in Niederösterreich – Ergebnisse der landesweiten Mobilitätsbefragung 2003 (Jänner 2005) | |
| Heft 22: Gender Mainstreaming und Mobilität in Niederösterreich (Juni 2005) | |
- Die Hefte der Schriftenreihe und die Informationsblätter sind zu beziehen bei der Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten, RU7, Landhausplatz 1, Haus 16, A-3109 St. Pölten, Telefon: +43 2742 9005 14973 oder herunterladbar auf www.noel.gv.at/verkehrsberatung und www.noel.gv.at/publikationen-verkehr

AMT DER NIEDERÖSTERREICHISCHEN LANDESREGIERUNG

Gruppe Raumordnung, Umwelt und Verkehr

Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten

Adresse: 3109 St. Pölten, Landhausplatz 1

Telefon: +43 2742 9005-14971

E-Mail: post.ru7@noel.gv.at

Internet: www.noel.gv.at

AMT DER NIEDERÖSTERREICHISCHEN LANDESREGIERUNG

Gruppe Straße, Abteilung Landesstraßenplanung

Adresse: 3109 St. Pölten, Landhausplatz 1

Telefon: +43 2742 9005-60301

E-Mail: post.st3@noel.gv.at

Internet: www.noel.gv.at

Das PDF zum Heft ist auf der Landeswebsite:
www.noel.gv.at/noe/Publikationen_Mobilitaet.html
zu finden.