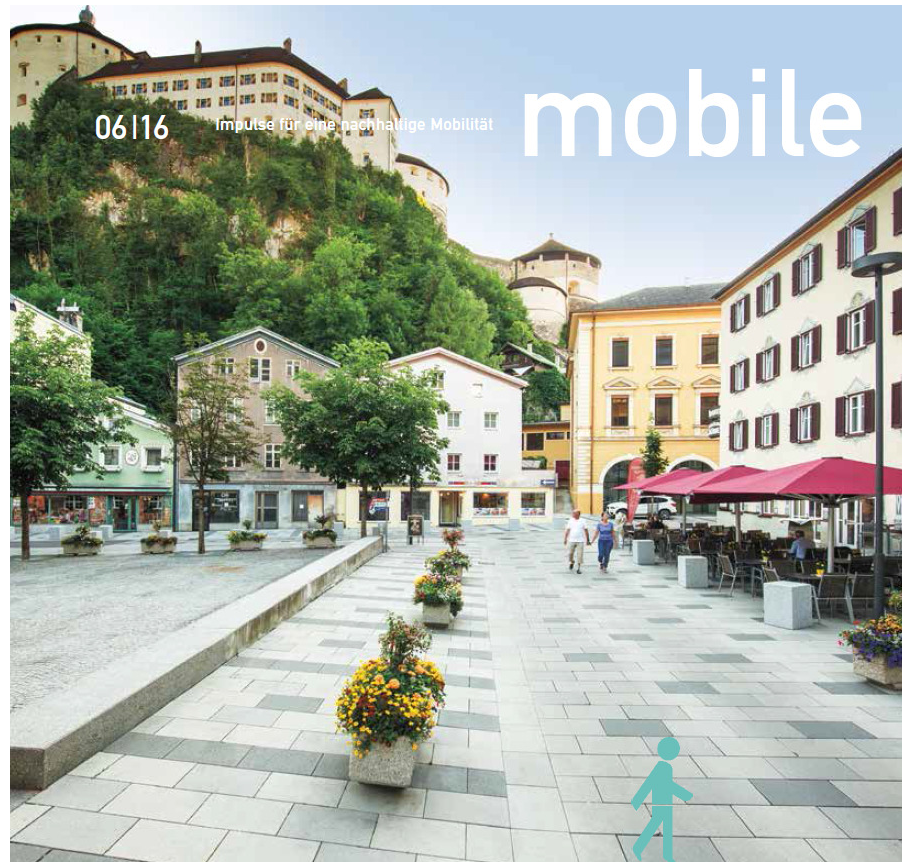




Begegnungszonen

Der richtige Weg zu einer guten Lösung
mobile 06/16

Ekkehard Allinger-Csollich



mobile

06116 Impulse für eine nachhaltige Mobilität



Begegnungszonen: Kriterien – Gestaltung – BürgerInnenbeteiligung Gemeinden lebenswert gestalten

Sachgebiet Verkehrsplanung



Begegnungszonen

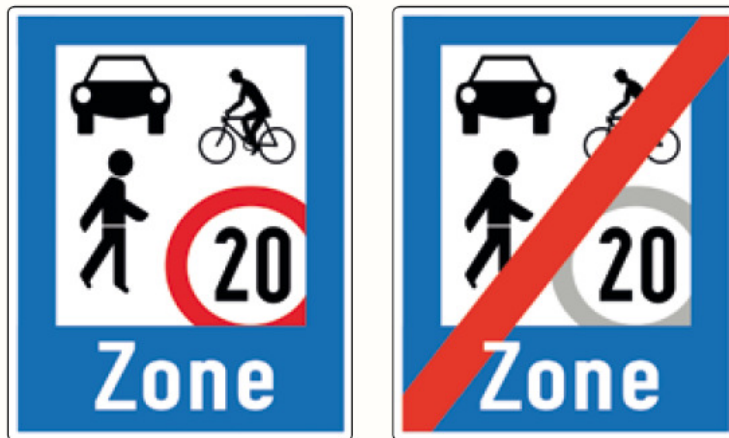
Begegnungszonen als Chance

Begegnungszonen eröffnen Gemeinden die Möglichkeit, den Fußverkehr zum Maßstab der Verkehrspolitik zu machen, ohne den Autoverkehr auszuschließen. Dorfzentren können so gestaltet werden, dass sie zum Aufenthalt, zum Einkaufen und Flanieren einladen und gleichzeitig eine hohe Wohnqualität bieten.³

Tiefbauamt des Kantons Bern, Ortsdurchfahrten im Wandel der Zeit (2008)

Rechtliche Voraussetzungen

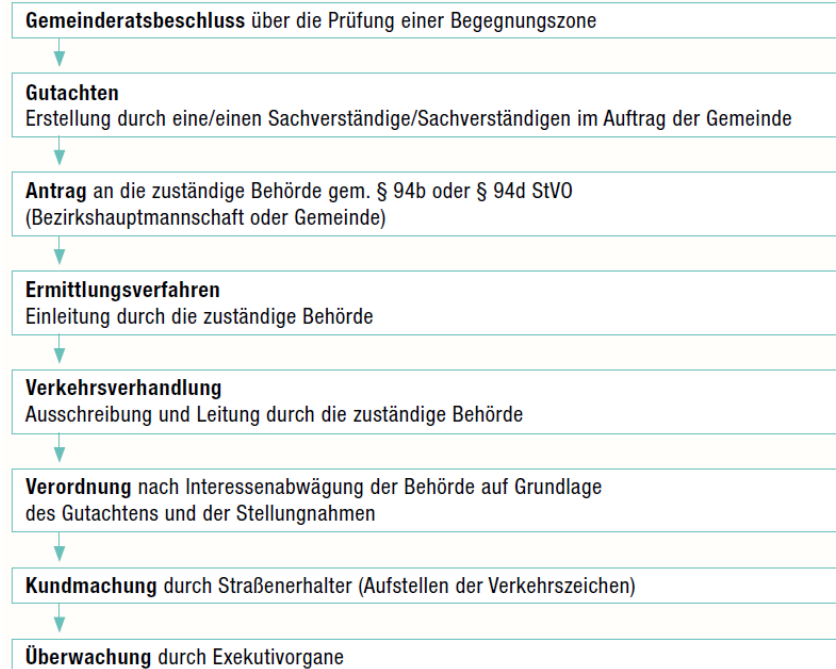
Kundmachung



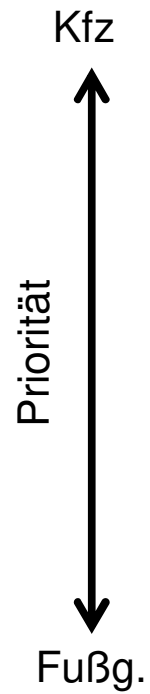
- Erhöhung auf 30 km/h möglich (→Voraussetzungen)
- Parken nur an gekennzeichneten Stellen

Verfahrensablauf

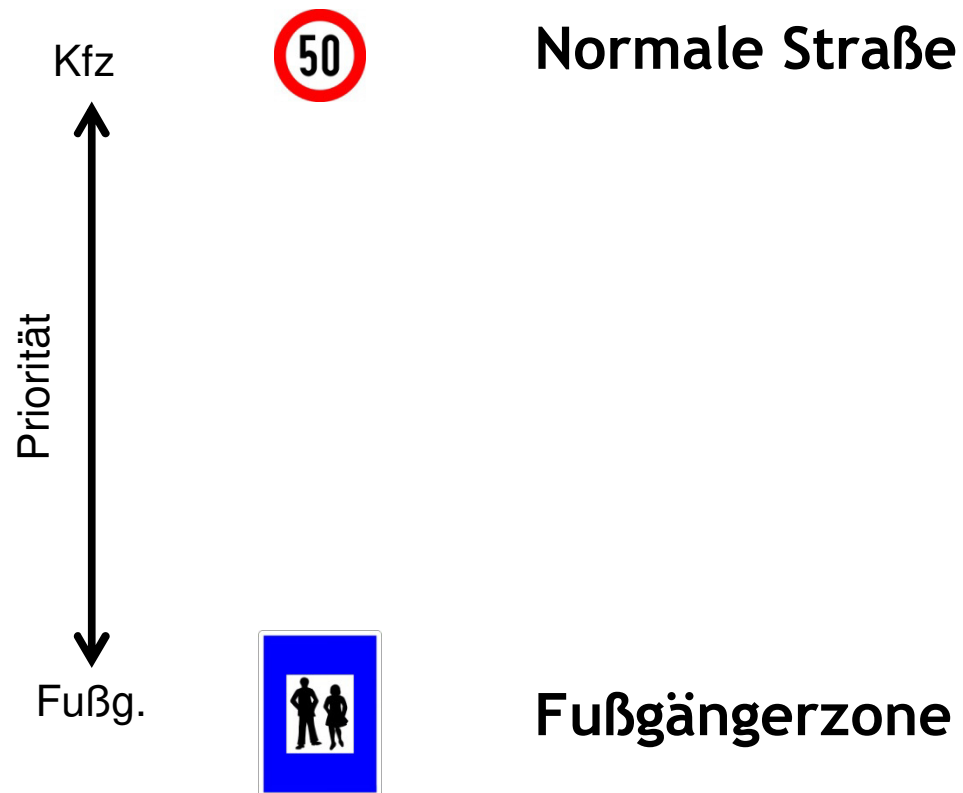
Verfahrensablauf



Straßenräume im Vergleich



Straßenräume im Vergleich



Straßenräume im Vergleich



Straßenräume im Vergleich



Vergleich: Verkehrsberuhigte Straßenr.

Zentrale Zielsetzungen und Eignung

Geltende Verkehrsregeln

- Tempolimit
- Verkehrsteilnehmer
- Schutzwege, Gehsteige
- Durchfahrt
- ÖV
- Parken
- ...

BEGEGNUNGSZONE	TEMPO 30 KM/H-ZONE	WOHNSTRASSE	FUSSGÄNGERZONE
Verkehrsberuhigte Straßenräume			
			

Begegnungszone



Grundsätze

- Eine Fläche für alle Verkehrsteilnehmer
- selbsterklärende Gestaltung
- Partizipation

Ziele

- Erhöhung der Aufenthaltsqualität und Wohnqualität
- Faire Verteilung des Straßenraums
- Erhöhung der Verkehrssicherheit (geringere Geschwindigkeit, Rücksichtnahme)
- Belebung & Aufwertung des öffentlichen Raums (Relevanz für die Stadtentwicklung)
- Stärkung des nicht-motorisierten Verkehrs
- Beseitigung der Trennwirkung (Verbinden von Bereichen, flächige Querung)
- Reduktion von Lärm- und Luftschadstoffemissionen

Begegnungszone



Bestimmungen gem. § 76 c StVO

- Fahrzeuge (auch RF) dürfen FußgängerInnen nicht gefährden oder behindern
- Tempo 20 (auch Tempo 30 möglich)
- FußgängerInnen dürfen gesamt Fahrbahn nutzen
- Gestaltungsmöglichkeiten der Oberfläche
- Durchfahren erlaubt (auch für Kfz)
- Kein Spielen erlaubt!

Begegnungszone

Verwendung bei



- Straßen und Plätze
- in Zentrumslage
- mit hoher Siedlungs- bzw. Bebauungsstruktur / hoher Bevölkerungs- bzw. Arbeitsplatzdichte
- mit hohem Fußgänger/Radfahreraufkommen in Relation zum Kfz-Verkehr (Begegnungen!)
- mit kontinuierlicher Auslastung (Tag/Jahr)
- auf denen der Wunsch nach flächigem Queren besteht

Kriterien für Begegnungszonen

Frequenzen:

Kfz-Verkehr (Obergrenzen: Kfz/Tag + Lkw/h)

Fuß- & Radverkehr (erforderliche Grundfrq.)

Querung (punktuell oder flächig)

Parkflächen

Räumliche Voraussetzungen

Öffentlicher Verkehr

Kriterium	Geeignet	Nicht geeignet
Lage	innerorts	außerorts
Straßentyp	Anlieger- und Sammelstraße	Hauptverkehrsstraße mit überwiegender Durchleitfunktion
Betroffener Straßenraum	kurzer Straßenabschnitt (100 - 500 m)	flächiges Gebiet
Nutzungsmischung	Ortszentrum, Knoten, Plätze, Wohngebiet mit hoher Aktivität	Gewerbe- und Industriegebiet
Aufkommen Fuß- und Radverkehr	> 50/h auf 100 m, kontinuierlich	< 50/h, nur kurze Stoßzeiten
Potential Fußverkehr	kann erhöht werden	kann nicht erhöht werden
Kfz-Aufkommen	bis zu 10.000 Kfz/Tag	> 10.000 Kfz/Tag; nur in Ausnahmefällen geeignet
Lkw-Aufkommen	< 50 Lkw/h	> 50 Lkw/h
Querungsbedarf Fuß- und Radverkehr	flächenhaft, viele Wunschlinien	punktuell, nur an bestimmten Stellen
Hohe Aufenthaltsqualität	wird durch bauliche Maßnahmen gewährleistet	kann nicht gewährleistet werden
Parken	kein Parkdruck bzw. es besteht eine Verlagerungsmöglichkeit	hoher Parkdruck ohne Verlagerungsmöglichkeit
Öffentlicher Verkehr	Bus- und Bahnlinien mit geringer Frequenz	Hauptlinien mit hoher Frequenz
Verkehrssicherheit	Sicherheitsdefizite können durch Umgestaltung ausgeschlossen werden	Sicherheitsdefizite entstehen
Sichtverhältnisse	ausreichend	nicht ausreichend
Räumliche Situation	als geschlossener Straßenabschnitt gestaltbar	klare Abgrenzung zum übrigen Straßenraum nicht möglich
Ausweichverkehr	nicht oder nur geringe Verlagerung des Durchzugverkehrs	Verlagerung des Durchzugverkehrs
BürgerInnenbeteiligung	Beteiligungsprozess mit positivem Ergebnis	keine Akzeptanz
Barrierefreiheit	möglich	nicht realisierbar

Gestaltung von Begegnungszonen

Akzeptanz durch
Straßenraumgestaltung

Gestaltungselemente
(Breite, Material, Grünräume, ...)

Barrierefreiheit
(Querungsstellen)



Rot-Grün Ampel auf Anforderung
Mariahilfer Straße, Wien
© DI Michael Szeiler, MAS

Beispiel – Bischofshofen (Sbg)



© Stadt Bischofshofen, begegnungszonen.or.at

Begegnungszone Velden am Wörthersee

Sozial motivierte
Gestaltung des
öffentlichen
Raumes



1



© DI Michael Szeiler, MAS



© DI Michael Szeiler, MAS



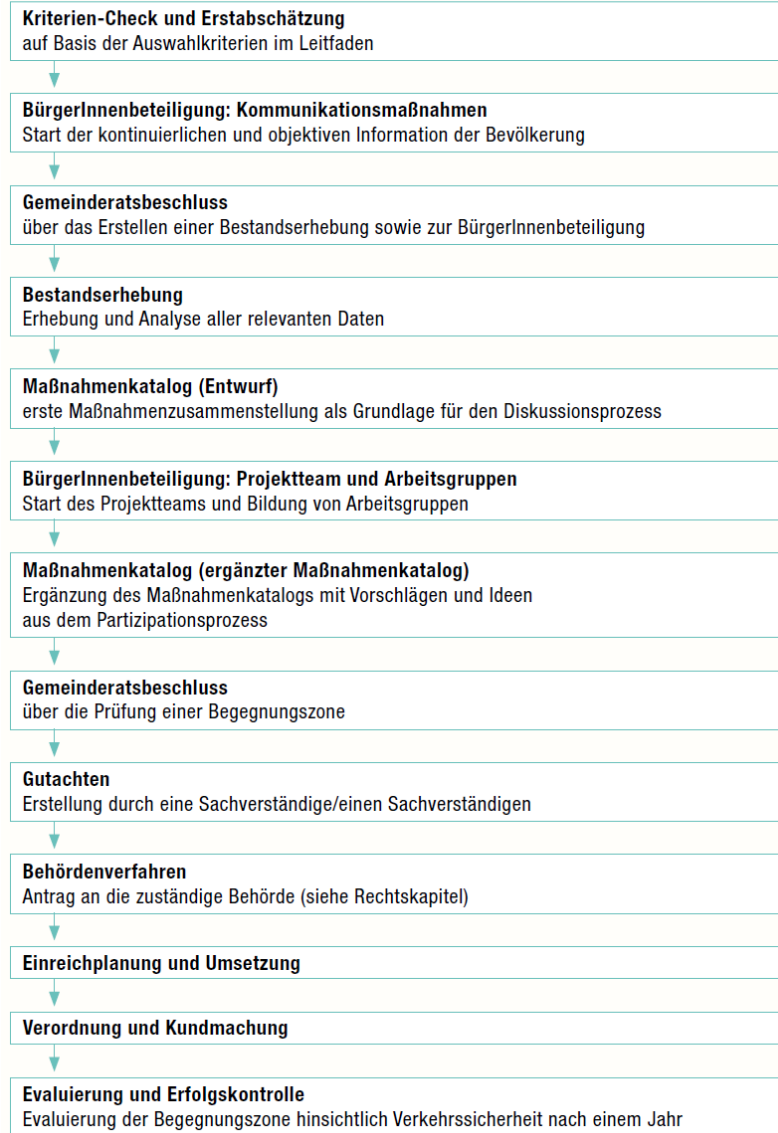
© DI Michael Szeiler, MAS

BürgerInnenbeteiligung

- „Lokale Experten“
- Frühzeitig einbinden
- Gezielt einsetzen
- Gemischte Arbeitsgruppen & Moderation

Ablaufplan

Entscheidungsprozess und BürgerInnenbeteiligung in der Gemeinde⁵⁷



Weitere Informationen

www.tirol.gv.at/verkehr/mobilitaet/mobil/

Sachgebiet Verkehrsplanung, Amt d. Tiroler Landesregierung

Herrengasse 1, 6020 Innsbruck

+43 512 508 4081

verkehrsplanung@tirol.gv.at

Vielen Dank!