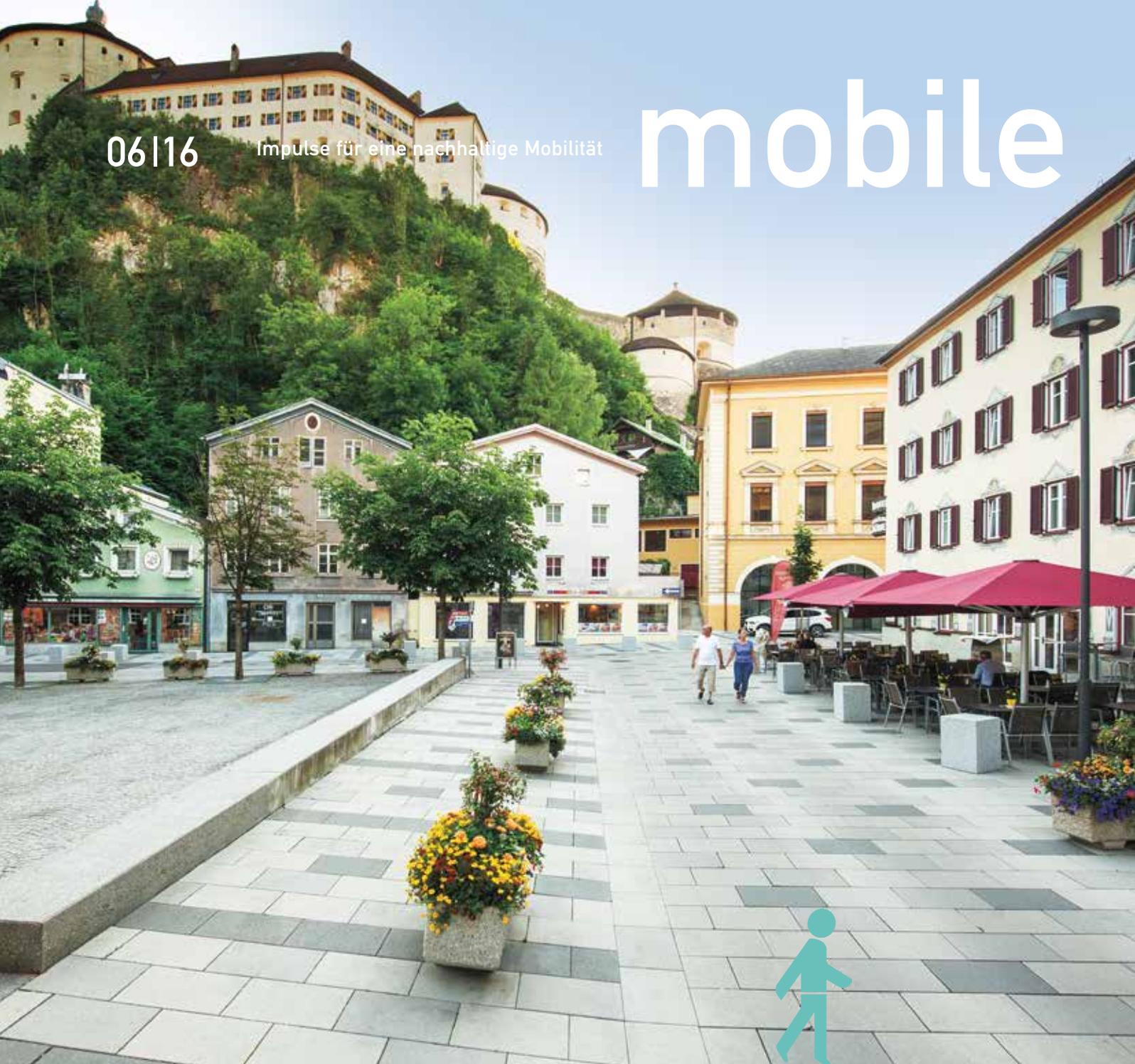


06|16

Impulse für eine nachhaltige Mobilität

mobile



Begegnungszonen: Kriterien – Gestaltung – BürgerInnenbeteiligung Gemeinden lebenswert gestalten

Sachgebiet Verkehrsplanung



Impressum

Medieninhaber und Herausgeber: Amt der Tiroler Landesregierung, Abteilung Verkehr und Straße, Sachgebiet Verkehrsplanung, Herrengasse 1-3, 6020 Innsbruck;
Für den Inhalt verantwortlich: DI Mag. Ekkehard Allinger-Csollich, Sachgebiet Verkehrsplanung | Konzept und Redaktion: DI Mag. Ekkehard Allinger-Csollich
sowie Context, Medien- und Öffentlichkeitsarbeit, Hall in Tirol | Layout: Christian Waha + Elke Puchleitner, Innsbruck | Druck: Aschenbrenner, Kufstein | Oktober 2016



Gedruckt nach der Richtlinie „Druckerzeugnisse“
des Österreichischen Umweltzeichens.
UW-Nr. 873

- 
- 4 Vorwort**
 - 5 Gemeinden lebenswert gestalten**
 - 6 - 7 Begegnungszonen als Chance**
 - 8 - 11 Rechtliche Voraussetzungen**
 - Kundmachung
 - Verfahrensablauf
 - 12 - 15 Verkehrsberuhigte Straßenräume im Vergleich**
 - Zentrale Zielsetzungen und Eignung der verschiedenen Zonen
 - Geltende Verkehrsregeln in den verschiedenen Zonen
 - Die zentralen Unterschiede
 - 16 - 19 Kriterien für Begegnungszonen**
 - Frequenz von Kfz-Verkehr, Fuß- und Radverkehr
 - Parkflächen
 - Öffentlicher Verkehr
 - Die wichtigsten Auswahlkriterien
 - 20 - 23 Gestaltung von Begegnungszonen**
 - Akzeptanz durch Straßenraumgestaltung
 - Gestaltungselemente
 - Barrierefreiheit
 - 25 - 29 BürgerInnenbeteiligung und Begegnungszonen**
 - BürgerInnen erfolgreich beteiligen
 - Ablaufplan Entscheidungsprozess
 - Bestandserhebung und Analyse
 - Projektteam und Arbeitsgruppen
 - 30 Verordnungsentwurf Begegnungszone**
 - 32 Fußnoten / Literaturverzeichnis / Kontaktadressen**



Die Autos haben nicht nur unsere Lebensweise sondern auch den öffentlichen Raum in den Gemeinden erheblich verändert. Nicht nur, dass immer mehr Menschen in entlegene Wohngebiete abwanderten, es verschwanden auch viele Nahversorger aus den Ortszentren. Heute sind Gemeinden mit Leerständen im Ortszentrum, mit Zersiedelung durch ständig wachsende Wohn- und Gewerbegebiete an den Ortsrändern und mit einer Überlastung der Verkehrswege konfrontiert.

Hinzu kommt, dass die Geschwindigkeit als Treiberin dieser Entwicklung in den letzten Jahren noch mehr an Fahrt aufgenommen hat. So erfordern erfreuliche gesellschaftliche Entwicklungen, wie die Berufstätigkeit der Frau, der kontinuierliche Anstieg des Lebensalters sowie die Globalisierung noch mehr Mobilität und Flexibilität und das in allen Lebensbereichen. Um hier Schritt halten zu können, reichen sicher keine einfachen Antworten.

Die Antwort, die mit dem vorliegenden neuen *mobile* darauf gegeben wird, erscheint auf den ersten Blick widersprüchlich. Es ist nämlich ein genau gegensätzliches Rezept, das die Gemeinden für die Zukunft rüsten soll. Nicht mehr Tempo, sondern verkehrsberuhigte Ortszentren, die wieder zu Aufenthalts- und Wirtschaftsräumen werden und über kurze Wege die Nahversorgung mit Schulen, Kindergärten oder betreuten Wohnformen zur Verfügung stellen, sind gefragt – verbunden mit einer verkehrssicheren und barrierefreien Straßenraumgestaltung, die eine eigenständige Mobilität von den Kids bis hinauf ins hohe Alter ermöglicht. Nicht zuletzt braucht es den Ausbau der Angebote für eine multimodale Mobilität, die noch in den Kinderschuhen steckt. Eines ist klar, nur durch gemeinsame Anstrengung, durch ein gemeinsames Ziel werden wir diese Herausforderungen der neuen Zeit annehmen und bewältigen können.

Ihre
LH-Stv.in Ingrid Felipe
Landeshauptmann-Stellvertreterin,
Landesrätin für Umwelt, Natur- und Klimaschutz,
Mobilität und Nachhaltigkeit



Gemeinden lebenswert gestalten

Die Anforderungen an die Kommunalpolitik sind in den vergangenen Jahrzehnten deutlich gestiegen. Das hohe Verkehrsaufkommen, oft geprägt von Durchzugs- und Ausweichverkehr und verbunden mit einem Verlust an Lebensqualität, verlangt in vielen Gemeinden nach dringenden Lösungen. Hinzu kommt die dynamische Entwicklung in den Zuständigkeitsbereichen Kinderbetreuung und Altenpflege, die auch für die Verkehrspolitik nicht ohne Folgen bleibt.

Mit Blick auf den demografischen Wandel fordert das renommierte Österreichische Wirtschaftsforschungsinstitut (WIFO) ein generelles Umdenken in der kommunalen Verkehrspolitik. Eine Antwort auf die wachsende Zahl älterer Menschen sei die Schaffung »langfristig tragfähiger Versorgungs- und Mobilitätsstrukturen«.¹ Damit rücken Maßnahmen zur Verbesserung der lokalen Nahversorgung sowie zur Förderung einer dauerhaft eigenständigen Mobilität von SeniorInnen (und Kindern) in den Mittelpunkt. Der gesamte Verkehrsablauf, so das WIFO, müsse zu diesem Zweck »entschleunigt« und die Verkehrssicherheit erhöht werden.²

Mit der Verankerung der »Begegnungszone« in der Novelle zur Straßenverkehrsordnung (StVO) 2013 hat der Gesetzgeber den bestehenden Angeboten zur Priorisierung des Fuß- und Radverkehrs – wie Tempo-30-Zone, Wohnstraße, Fußgängerzone – eine neue Möglichkeit der Verkehrsberuhigung hinzugefügt. Eine Option, die besonders auch für ländliche Gemeinden von Interesse sein dürfte, ermöglicht sie doch Straßenabschnitte, auf denen dem Langsamverkehr hohe Priorität eingeräumt wird und gleichzeitig die Durchleitfunktion des Kfz-Verkehrs erhalten bleiben kann.

Das vorliegende *mobile* bietet einen Überblick zu den verschiedenen Zonenregelungen und arbeitet die Unterschiede heraus. Die Publikation versteht sich als Leitfaden zur Unterstützung einer nachhaltigen Entscheidungsfindung über die zukünftige Gestaltung zentraler Straßenräume in Gemeinden.

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



Wirtschaftswachstum und das Versprechen individueller Mobilität läuteten in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts den Siegeszug des Automobils ein. In der Folge setzte sich ein vom motorisierten Individualverkehr bestimmter Lebensstil mit tiefgreifenden Auswirkungen auf die Siedlungsstrukturen in den Gemeinden durch.

Fortschreitende Zersiedelung. In den 1960er-Jahren noch als Wirtschafts- und Aufenthaltsraum genutzt, wurde der Straßenraum zusehends dem Autoverkehr untergeordnet. Die schnelle Überwindung von Distanzen begünstigte zugleich die Trennung der Lebensbereiche Wohnen, Arbeit und Freizeit, verbunden mit der »Abwanderung« von Einrichtungen der Nahversorgung sowie der Verlagerung von Wohngebieten an den Ortsrand. Funktion und Erscheinungsbild der Ortszentren wurden dadurch einem gründlichen Wandel unterworfen.⁴

Verlorener Lebens- und Wirtschaftsraum. Ein halbes Jahrhundert später beherrschen meist stark frequentierte Verbindungsstraßen und flächenintensive Parkräume die Ortszentren. Der oft überbordende Durchzugs- und Ausweichverkehr belastet viele Gemeinden nicht nur mit Lärm und Schadstoffen, sondern führt insgesamt zum Verlust von Lebens- und Wirtschaftsraum in den Gemeinden. Die Folgekosten könnten in Zukunft durch den Versorgungsauftrag der Kommunen im Bereich Altenpflege und Kinderbetreuung zusätzlich steigen.

Verkehrsberuhigung als Antwort. Angesichts der demografischen Entwicklung schlagen ExpertInnen des Österreichischen Instituts für Wirtschaftsforschung (WIFO) eine »generelle Entschleunigung des Verkehrsablaufs und eine Vereinfachung der Verkehrsteilnahme« vor.⁵ Der wachsenden Zahl von älteren Menschen mit Einschränkungen von Wahrnehmungs- und Reaktionsfähigkeit müsse durch eine Erhöhung der Verkehrssicherheit, durch die Einführung von flächendeckenden Tempo-30-Zonen, durch den Ausbau der Fuß- und Radwegenetze sowie durch Maßnahmen zur Barrierefreiheit entsprochen werden.

Kontext Siedlungspolitik. In letzter Konsequenz habe diese Entwicklung eine Änderung der gesamten Verkehrssystemplanung zur Folge, die, so fordert das WIFO, eine Einbettung in den Gesamtkontext der Siedlungsentwicklung sowie eine Abstimmung mit den regionalen und örtlichen Raumordnungskonzepten erfordere.⁶ Die Ausweisung von verkehrsberuhigten Zonen ist dabei nicht »nur« eine verkehrspolitische Aufgabe, sie wirft vielmehr ganz grundlegende Fragen der Funktion und Gestaltung öffentlicher Räume in Siedlungsgebieten auf.⁷

Ortstypischen Charakter betonen. Begegnungszonen sind so gesehen als große Chance für Gemeinden zu begreifen, einer vom Kfz-Verkehr dominierten Siedlungsentwicklung wirksam zu begegnen und Wohn-, Lebens- und Wirtschaftsräume zurückzuerobern.⁸ Auch können mit Begegnungszonen städte- und ortsbauliche Akzente gesetzt werden, die den besonderen Charakter, die Qualität und Einmaligkeit einer Gemeinde durch eine individuelle Ausgestaltung zentraler öffentlicher Räume betonen.⁹

BürgerInnenbeteiligung und Akzeptanz. Verfahren zur Beteiligung von BürgerInnen spielen in der Kommunalpolitik eine wachsende Rolle. Das gilt in besonderem Maße für Begegnungszonen, deren Akzeptanz maßgeblich von ihrer verkehrstechnisch einwandfreien Umsetzung sowie von einer ansprechenden Ausgestaltung mit hoher Aufenthaltsqualität abhängt. Die Zone muss klar abgegrenzt, mit attraktiven Nutzungsangeboten ausgestaltet und vom herkömmlichen Straßenraum klar unterscheidbar sein. Wird nur die Geschwindigkeit reduziert, ohne entsprechende Begleitmaßnahmen zu setzen, besteht die Gefahr, dass die Zone lediglich als »Schikane« empfunden wird.¹⁰ Die frühzeitige Einbindung von BürgerInnen in den Entscheidungsprozess kann zu einer nutzergerechten Gestaltung beitragen und die Identifikation mit der Begegnungszone stärken helfen.

Rechtliche Voraussetzungen

Mit der Verankerung der »Begegnungszone« in der Straßenverkehrsordnung verfügen Gemeinden über ein innovatives Instrument der Verkehrsberuhigung, das auf gegenseitige Rücksichtnahme setzt und Regeln für ein Nebeneinander von Langsamverkehr und Kfz-Verkehr vorgibt.





Die beiden Hinweiszeichen nach § 53 StVO Abs. 1 Z 9e bzw. 9f zeigen jeweils den Anfang und das Ende der Begegnungszone an. Nach § 76c Abs. 6 besteht die Möglichkeit, die erlaubte Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h festzulegen. In diesem Fall wird die Zahl »20« durch »30« ersetzt.

2011 wurde unter dem Titel »Gemeinschaftsstraßen. Attraktiv und sicher« von Einrichtungen zur Förderung der Verkehrssicherheit aus Deutschland, der Schweiz und Österreich eine Publikation herausgegeben, die der Ausgestaltung von Begegnungszonen gewidmet war.¹¹ Die Begegnungszone wird darin als Straßenraum charakterisiert, der durch seine Gestaltung die gegenseitige Rücksichtnahme und gleichwertige Nutzung durch alle VerkehrsteilnehmerInnen fördert sowie eine hohe Aufenthaltsqualität sicherstellt. Dass der Gestaltung des öffentlichen Raums in diesem Konzept ein besonders hoher Stellenwert beigemessen wird, zeigt sich auch in der Anforderung, Verkehrssicherheit und reduzierte Geschwindigkeiten nicht durch verkehrsregelnde Maßnahmen, sondern durch »selbsterklärende Gestaltung« zu gewährleisten.¹²

Entsprechend kurz gefasst sind auch die gesetzlichen Regelungen mit der am 25. Februar 2013 im Rahmen der 25. Novelle der Straßenverkehrsordnung (StVO) 1960 in Österreich die Begegnungszone eingeführt wurde. In § 2 Abs. 1 Z 2a wird die Begegnungszone als Straße definiert, »deren Fahrbahn für die gemeinsame Nutzung durch Fahrzeuge und Fußgänger bestimmt ist, und die als solche gekennzeichnet ist«. Nach § 76c (2) bzw. (3) können FußgängerInnen »die gesamte Fahrbahn benützen«, allerdings ohne die FahrzeuglenkerInnen dabei »mutwillig [zu] behindern«. Die LenkerInnen von Fahrzeugen dürfen die »Fußgänger weder gefährden noch behindern« und sind angehalten, eine Geschwindigkeit von höchstens 20 km/h zu fahren.

Über die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h hinaus kann gemäß § 76c (6) eine Erhöhung des Tempolimits auf 30 km/h in Erwägung gezogen werden, und zwar dann, »wenn es der Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs dient und aus Gründen der Sicherheit des Verkehrs keine Bedenken dagegen bestehen, (...)«. Das Parken von Kraftfahrzeugen ist nur an den dafür gekennzeichneten Stellen erlaubt (§ 23 Abs. 2 a). Eine Durchfahrt des Kfz-Verkehrs ist hingegen möglich.

§ 2 Abs. 1 Z 2a

Begriffsbestimmungen:

Im Sinne des Bundesgesetzes gilt als »Begegnungszone: eine Straße, deren Fahrbahn für die gemeinsame Nutzung durch Fahrzeuge und Fußgänger bestimmt ist, und die als solche gekennzeichnet ist«.

§ 23 Abs. 2a

Parken in Begegnungszonen:

»In Wohnstraßen und Begegnungszonen ist das Parken von Kraftfahrzeugen nur an den dafür gekennzeichneten Stellen erlaubt.«

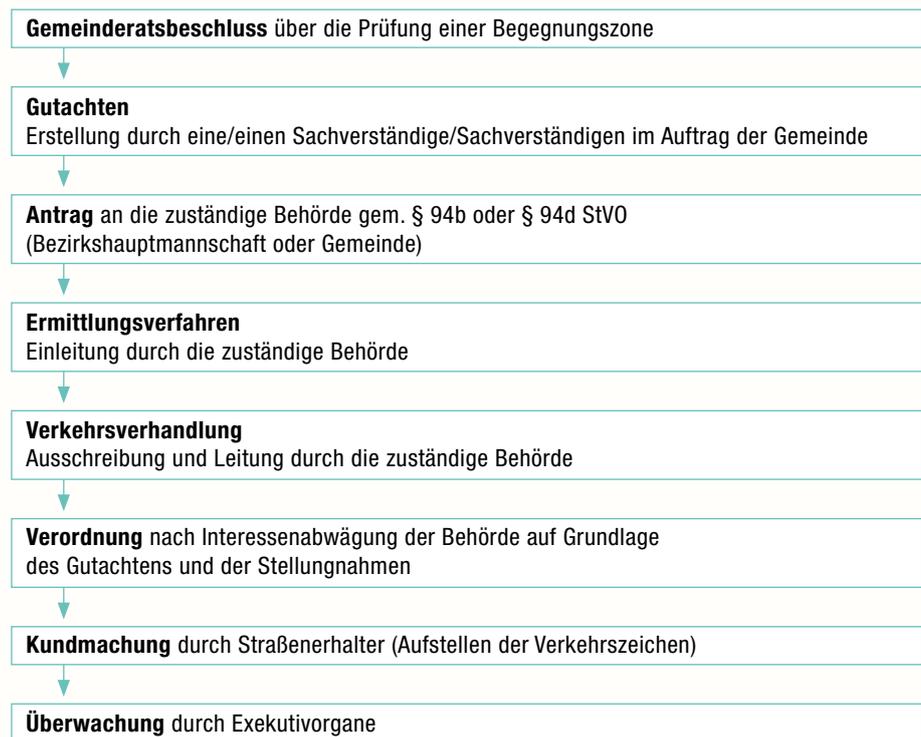


Nach § 76c (5) gelten für die Kundmachung die Bestimmungen des § 44 Abs. 1, wonach eine Begegnungszone am Anfang und am Ende mit den betreffenden Hinweiszeichen nach § 53 Abs. 1 Z 9e bzw. 9f gekennzeichnet werden muss. Wurde die erlaubte Höchstgeschwindigkeit nach § 76c Abs. 6 auf 30 km/h erhöht, ist auf dem Verkehrszeichen die Zahl »20« durch die Zahl »30« zu ersetzen.

Handelt es sich bei dem betroffenen Straßenabschnitt um eine Gemeindestraße, so fällt die Verordnung nach § 94d Z 8c StVO in den eigenen Wirkungsbereich der Gemeinde. Für Landesstraßen hingegen sind die Bezirksverwaltungsbehörden zuständig.

Im Entscheidungsvorfeld sind zudem eine Unfallanalyse sowie ein umfassendes verkehrstechnisches Gutachten, das unter anderem eine Verschlechterung der Verkehrssicherheit ausschließt, erforderlich.^{12a}

Verfahrensablauf

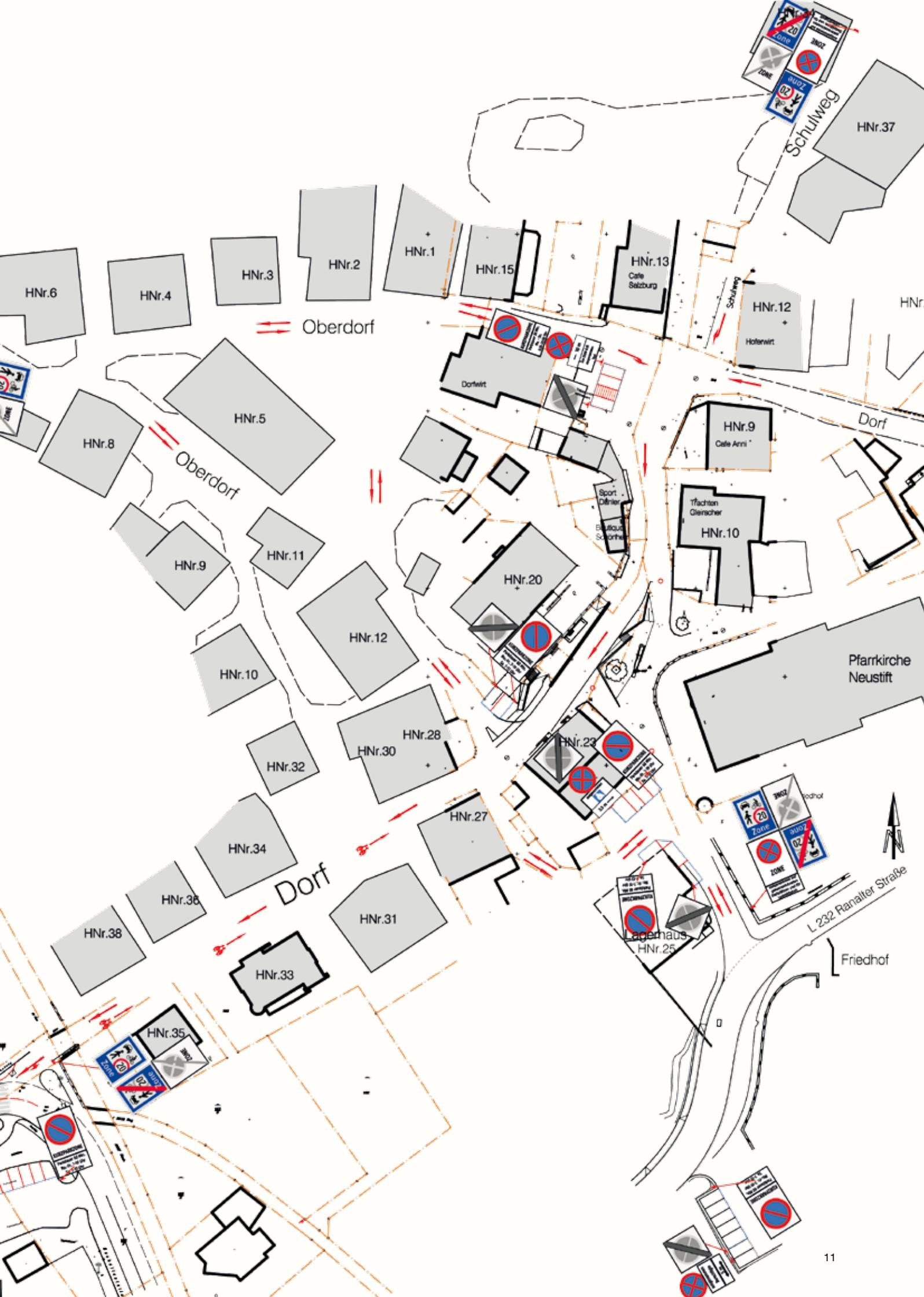


§ 76c Begegnungszonen:

(1) »Die Behörde kann, wenn es der Sicherheit, Leichtigkeit oder Flüssigkeit des Verkehrs, insbesondere des Fußgängerverkehrs, dient, [...], durch Verordnung Straßen, Straßenstellen oder Gebiete dauernd oder zeitweilig zu Begegnungszonen erklären.«

(3) »In Begegnungszonen dürfen Fußgänger die gesamte Fahrbahn benützen. Sie dürfen den Fahrzeugverkehr jedoch nicht mutwillig behindern.«

(6) »Wenn es der Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs dient und aus Gründen der Sicherheit des Verkehrs keine Bedenken dagegen bestehen, kann die Behörde in der Verordnung nach Abs. 1 die erlaubte Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h erhöhen.«



Verkehrsberuhigte Straßenräume im Vergleich

Tempo-30-Zonen, Wohnstraßen und Fußgängerzonen priorisieren jeweils eine bestimmte Gruppe von VerkehrsteilnehmerInnen. Im Unterschied dazu steht in der Begegnungszone die gleichwertige Nutzung des Straßenraums im Mittelpunkt.

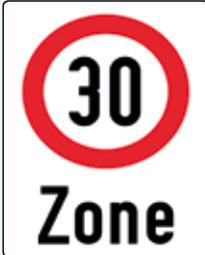


In Wohnstraßen und Fußgängerzonen ist die Verkehrsorganisation eindeutig auf den Fußverkehr ausgerichtet. Hingegen wird in Tempo-30-Zonen trotz Geschwindigkeitsbeschränkung weiterhin dem Kfz-Verkehr Priorität eingeräumt. Die Begegnungszone hebt sich von den bisher geltenden drei Formen der Verkehrsberuhigung durch das Prinzip der gleichwertigen Nutzung auf Basis gegenseitiger Rücksichtnahme durch alle VerkehrsteilnehmerInnen deutlich ab.

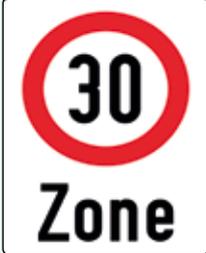
Verkehrsberuhigungsmodelle im Überblick

Im Folgenden werden die verschiedenen Möglichkeiten der Verkehrsberuhigung in einem tabellarischen Überblick dargestellt, um Unterschiede zwischen den Modellen und ihren Zielsetzungen sichtbar zu machen und eine Erstabschätzung in den Gemeinden zu ermöglichen. Zu beachten ist, dass eine scharfe Abgrenzung zwischen den einzelnen Regelungen nur eingeschränkt möglich ist.

Zentrale Zielsetzungen und Eignung der verschiedenen Zonen¹³

| BEGEGNUNGSZONE | TEMPO 30 KM/H-ZONE | WOHNSTRASSE | FUSSGÄNGERZONE |
|---|---|--|--|
| Verkehrsberuhigte Straßenräume | | | |
|  |  |  |  |
| Zentrale Zielsetzung | | | |
| Verkehrsberuhigung durch gegenseitige Rücksichtnahme von gleichwertigen VerkehrsteilnehmerInnen | Verkehrsberuhigung durch Tempolimit; Priorität auf Kfz-Verkehr | Verkehrsberuhigung durch Schrittgeschwindigkeit; Bevorzugung von Fuß- und Radverkehr; Spielstraße für Kinder | Bereich für FußgängerInnen |
| Anwendungsbereich | | | |
| Ortszentren Plätze Bahnhof Schulen Wohngebiete mit Mischnutzung | Ortszentren Wohngebiete Schulen | Wohngebiete (im städtischen Bereich nur bei starker Verdichtung) | Ortszentren Einkaufsstraßen |
| Geeigneter Straßentyp | | | |
| Sammelstraßen, Anliegerstraßen, Hauptstraßen (nur in Ausnahmefällen) | Sammelstraßen, Anliegerstraßen, Hauptstraßen (nur in Ausnahmefällen, wenn bestimmte Kriterien erfüllt sind) | Anliegerstraßen (in Ausnahmefällen Ortszentren) | Orts- und Einkaufszentren (auch auf Hauptstraßen möglich, wenn es Alternativen für den Durchzugsverkehr gibt) |
| Anlage im Straßenraum | | | |
| bestimmter, klar abgegrenzter Straßenabschnitt; empfohlene Länge: 100 bis höchstens 500 m Voraussetzung: möglichst abgeschlossener Straßenraum | flächenhaft über mehrere Straßen | bestimmter, klar abgegrenzter Straßenabschnitt | bestimmter, klar abgegrenzter Straßenabschnitt |

Geltende Verkehrsregeln in den verschiedenen Zonen¹⁴

| BEGEGNUNGSZONE | TEMPO 30 KM/H-ZONE | WOHNSTRASSE | FUSSGÄNGERZONE |
|--|---|--|---|
|  |  |  |  |
| Tempolimit | | | |
| 20 km/h (Ausnahme 30 km/h) | 30 km/h | Schrittgeschwindigkeit (10 - 15 km/h) | keine Fahrzeuge erlaubt |
| VerkehrsteilnehmerInnen | | | |
| gleichwertige Nutzung aller | Priorität auf Kfz-Verkehr | Priorität auf Fuß- und Rad- verkehr, Spielstraße | Priorität auf Fußverkehr |
| Grundlegende Verkehrsregel | | | |
| es gilt die Rechtsregel; FußgängerInnen dürfen flächig queren, dabei den Kfz-Verkehr aber nicht »mutwillig behindern« | es gilt die Rechtsregel; Vorrang für FußgängerInnen auf Schutzwegen | Kfz-Verkehr ist nur für Zu- und Abfahrt erlaubt | Fahrzeug-Verkehr ist nur in Ausnahmefällen (z.B. Zeitfenster) erlaubt |
| Verkehrszeichen | | | |
| Zonenschild am Beginn und Ende (sowie Verkehrsschilder je nach Anforderung) | Zonenschild (sowie Verkehrsschilder je nach Anforderung) | Zonenschild (sowie Verkehrsschilder je nach Anforderung) | Zonenschild (Zusatztafeln für Ausnahmen) |
| Schutzwege, Gehsteige | | | |
| nein | ja, nach Bedarf | nein | nein |
| Durchfahrt | | | |
| erlaubt | erlaubt | nicht erlaubt | nicht erlaubt |
| Öffentlicher Verkehr | | | |
| eingeschränkt möglich | möglich | kein öffentlicher Verkehr | kein öffentlicher Verkehr (vereinzelt Ausnahmen möglich, z.B. Straßenbahn) |
| Parken | | | |
| nur an markierten Plätzen | möglich | möglich | nicht möglich |
| Spielen im Straßenraum | | | |
| nicht erlaubt | nicht erlaubt | erlaubt | nicht erlaubt |

Die zentralen Unterschiede

Durchleitfunktion des Kfz-Verkehr

In Abgrenzung zur Wohnstraße, in der ausschließlich die Zu- und Abfahrt von Kfz-Verkehr erlaubt ist, sowie zur Fußgängerzone, in der zeitliche Ausnahmen gelten können¹⁵, bleibt in Begegnungszonen die Durchleitfunktion der Straße für den Kfz-Verkehr weitgehend erhalten. Begegnungszonen sind nicht zuletzt deswegen eine interessante Alternative für Gemeinden.

Verzicht auf Schutzwege und Parkflächen

Ein weiteres wichtiges Unterscheidungskriterium ist, dass im Gegensatz zu Tempo-30-Zonen in Begegnungszonen keine Schutzwege vorgesehen sind, da fixe Querungsstellen dem Grundprinzip von Begegnungszonen, nämlich flächiges Queren des Fußverkehrs im niveaugleichen Straßenraum, widersprechen.¹⁶ Auch auf Parkflächen sollte weitgehend verzichtet werden. Denn nur so können freie Sichtbeziehungen und damit die erforderliche Verkehrssicherheit gewährleistet werden.

Kurze Straßenabschnitte statt flächenbezogener Einsatz

Das Konzept der Begegnungszone eignet sich vor allem für die Gestaltung von kurzen Straßenabschnitten, wie es beispielsweise Plätze oder Knotenpunkte sind. Für längere Straßenabschnitte oder auch für Straßenzüge sind hingegen Tempo-30-Zonen das Mittel der Wahl. Dementsprechend sieht der Touring Club Schweiz Tempo-30-Zonen vor allem als »flächenbezogene Maßnahme«, die »mehrere Straßen« umfasst: »Die Einführung von Tempo-30-Zonen zum Zweck der Verkehrsberuhigung rechtfertigt sich vor allem dann, wenn das Bedürfnis nicht eine bestimmte Stelle betrifft, sondern die gesamte Fläche einer Zone«¹⁷. Tempo-30-Zonen eignen sich zudem als ergänzende Maßnahme zu bzw. in Kombination mit einer Begegnungszone.^{17a}

Wohnstraßen für Kinder

Geht es um den Aufenthalt von Kindern und um Spielen im Straßenraum, dann empfiehlt sich die Verordnung einer Wohnstraße. Im Gegensatz zum Schweizer Modell der Begegnungszone ist in Österreich das Spielen von Kindern verboten.¹⁸ Anzumerken ist hier außerdem, dass das Modell der Wohnstraße sich nicht nur für ruhige Wohnsiedlungen eignet, sondern auch im stark verdichteten Siedlungsbau mit wenig Aufenthaltsflächen eine Option darstellen kann.

Im folgenden Kapitel soll durch eine systematische Darstellung der Kriterien für Begegnungszonen eine Matrix entwickelt werden, die den Gemeinden als Entscheidungshilfe dient.



Kriterien für Begegnungszonen

Der Wunsch nach einer Aufwertung von Ortszentren besteht in sehr vielen Gemeinden, birgt doch eine gelungene Gestaltung die Chance, verlorene öffentliche Aufenthaltsräume zurückzuerobern. Bevor eine Begegnungszone überlegt wird, muss genau überprüft werden, ob der gewählte Straßenabschnitt auch tatsächlich geeignet ist.



Zuallererst ist es erforderlich, systematisch die verkehrliche Ausgangssituation und die Frequenzdaten zu erheben. Auf einer gesicherten Datengrundlage können dann anhand bestimmter Kriterien klare Entscheidungen getroffen werden. Das geschieht im besten Fall bereits in einem nachvollziehbaren Meinungsbildungsprozess mit früher Einbindung der Interessen der NutzerInnen, also der BürgerInnen.

Ausschlusskriterien

Gleich vorweg: Für Begegnungszonen gibt es klare Ausschlusskriterien. Dazu gehören Straßen mit nur punktuellm Querungsbedarf für FußgängerInnen und geringem kontinuierlichen Fußverkehr sowie Straßen mit zu hoher Verkehrsbelastung oder zu hohem Parkdruck ohne Ausweichmöglichkeit. Auch Industrie- und Gewerbezone sind für Begegnungszonen ungeeignet.^{18a}

Kfz-Verkehrsaufkommen

Als Begegnungszone kommen sowohl Anlieger- als auch Sammelstraßen in Frage. Hingegen sind leistungsfähige Hauptverkehrsverbindungen mit Begegnungszonen meist nicht kompatibel. Die Forschungsgesellschaft Straße-Schiene-Verkehr (FSV) sieht in einer starken Kfz-Frequenz allerdings kein automatisches Knock-out-Kriterium: »Hohe Kfz-Verkehrsstärken sind für sich alleine noch kein Ausschließungsgrund für Begegnungszonen«. ¹⁹ In Ausnahmefällen könnten auch Straßen mit starkem Verkehrsaufkommen geeignet sein. Dazu wird eine genaue Prüfung des Einzelfalls durch ExpertInnen empfohlen.²⁰ Verkehrssicherheit muss dann durch zusätzliche Gestaltungselemente gewährleistet werden.

Fußverkehr und Radverkehr

Für Fuß- und Radverkehr gilt der Umkehrschluss: Je höher die Frequenz, desto geeigneter ist der betroffene Straßenabschnitt. Begegnungszonen sind demnach nur dort sinnvoll, wo eine entsprechend hohe Frequenz vorliegt. Leerläufe mindern eindeutig die Akzeptanz von Begegnungszonen.²¹ Wichtig ist auch, dass die Aktivitäten kontinuierlich sind und zumindest einen Anteil von 20 % des Kfz-Verkehrs erreichen. Im RVS Arbeitspapier Nr. 27 »Einsatzkriterien für Begegnungszonen« nennt die FSV als maßgebenden Spitzenstundenverkehr an Werktagen (MSV) mindestens 50 querende FußgängerInnen und/oder RadfahrerInnen auf einer Länge von 100 m. Die

Richtwerte für Fuß-, Rad- und Kfz-Verkehrsaufkommen in Begegnungszonen

| Begegnungszone | Fußverkehr und Radverkehr Anzahl der Querungen | Kfz | Lkw |
|-------------------------------|---|--|------------|
| nicht geeignet | 0 - 50 pro Stunde auf 100 m Länge | | |
| geeignet | 50 - 500 pro Stunde auf 100 m Länge erforderliche Grundfrequenz: für ein ausgeglichenes Verhältnis gilt eine kontinuierliche Mindest-Anwesenheitsquote von 20 % des Kfz-Aufkommens | bis zu 1000 Kfz/h bzw. bis zu 10.000 Kfz/Tag | < 50 Lkw/h |
| gesonderte Eignungsprüfung | > 500 pro Stunde auf 100 m Länge | > 10.000/Tag | > 50 Lkw/h |

Quelle: RVS Einsatzkriterien für Begegnungszonen, Arbeitspapier Nr. 27 (2016), S. 5 (bearbeitet Land Tirol)



Obergrenzen für den Kfz-Verkehr bzw. den Schwerverkehr werden mit 10.000 Kfz/Tag bzw. 50 Lkw/Stunde beziffert. Liegen die Querungen von FußgängerInnen und RadfahrInnen auf einer Länge von 100 m bei über 500 pro Stunde, ist eine gesonderte Eignungsprüfung durchzuführen.

Schmale Straßenquerschnitte

Wesentlich geringere Frequenzen sind bei schmalen Straßenquerschnitten vorgesehen. In Ortszentren mit dichter Verbauung sind FußgängerInnen bei fehlenden Gehsteigen nicht selten zur Mitbenutzung der Fahrbahn angehalten. Die Verordnung einer Begegnungszone kann hier zur Verkehrsberuhigung beitragen und eine rechtliche Absicherung des Fußverkehrs bringen. Allerdings sollte das Kfz-Verkehrsaufkommen nicht über 300 Kfz pro Stunde liegen. Bei den FußgängerInnen wird von mindestens 25 in der Spitzenstunde bzw. 150 in 24 Stunden ausgegangen. Die Eignung ist im Rahmen einer verkehrstechnischen Prüfung zu beurteilen.^{21a}

Flächiges Queren und Schutzwege

Weiters ist, wie bereits weiter oben erwähnt, ein flächiger Querungsbedarf grundlegend, also das Vorhandensein möglichst vieler Wunschlinien von Zu- und Fußgehenden und Radfahrenden. Schutzwege sind gesetzlich zwar zulässig, allerdings widersprechen sie klar der Intention von Begegnungszonen. Denn die Benutzungspflicht von Schutzwegen steht einem der »Grundprinzipien von Begegnungszonen«, dem flächigen Queren, diametral entgegen.²²

Parkflächen

Parkplätze stören sowohl Aufenthaltsfunktion als auch Sichtverhältnisse in Begegnungszonen. Außerdem behindern sie flächiges Queren. Straßenräume mit hohem Parkdruck kommen für Begegnungszonen generell nicht in Frage. Wenn überhaupt, kann Parken in nur sehr beschränktem Umfang und ausschließlich auf markierten Parkfeldern erlaubt werden.²³ Wird also trotz hohem Bedarf eine Begegnungszone überlegt, sind Park- und Abstellplätze in der Umgebung zu prüfen.²⁴

Öffentlicher Verkehr

Grundsätzlich kommt eine Begegnungszone auch auf Straßenabschnitten mit öffentlichem Verkehr in Frage. Ausgeschlossen sind stark frequentierte Haltestellen mit Haupt-ÖV-Linien, da hier der Verkehrsfluss wesentlich eingeschränkt und sowohl Fußverkehr als auch öffentlicher Verkehr zu sehr behindert werden. Auch treten Fragen des barrierefreien Zugangs zum Verkehrsmittel auf, die in einer niveaugleichen Zonengestaltung nicht einfach zu lösen sind. Eine Beurteilung ist nur über eine Einzelfallprüfung möglich.²⁵

Räumliche Voraussetzungen

In hohem Maße entscheidungsrelevant sind außerdem die räumlichen Verhältnisse: So sind besonders Plätze, platzähnliche Aufweitungen in Ortszentren, Knotenpunkte etc. für die Errichtung von Begegnungszonen geeignet. Es geht also um Örtlichkeiten, die räumlich abgrenzbar und als Einheit fassbar sind.²⁶ Aus Gründen der Akzeptanz und der Verkehrssicher-

heit empfehlen ExpertInnen eine Länge von 100 bis höchstens 500 m. Diese Distanz entspreche der erwarteten konzentrierten Aufmerksamkeitsdauer der VerkehrsteilnehmerInnen.²⁷ Für größere, flächenhafte Abschnitte wird eine Verkehrsorganisation über Tempo-30-Zonen empfohlen.

Nicht zuletzt ist zu beachten, dass bei der Planung einer Begegnungszone die Auswirkungen auf das gesamte Straßennetz berücksichtigt werden müssen. So ist zu prüfen, ob mit Verlagerungseffekten auf Umlandstraßen zu rechnen ist. Ist das der Fall, so ist zu klären, bis zu welcher Höhe diese vertretbar sind.²⁸

Im Folgenden werden die zentralen Auswahlkriterien tabellarisch dargestellt.

Begegnungszonen – Die wichtigsten Auswahlkriterien²⁹

| 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

Bisher wurde bei der Gestaltung von Straßenräumen meist ausschließlich auf verkehrstechnische Fragen und Sicherheitsaspekte fokussiert. Mit Einführung der Begegnungszone treten »humanökologische« Zielsetzungen, wie beispielsweise die Aufenthaltsfunktion für Kinder und ältere Menschen stärker in den Vordergrund.³⁰ Die Gestaltung einer Begegnungszone verdeutlicht die enge Verschränkung von Verkehrsplanung und nachhaltiger Siedlungsentwicklung.



Eine Begegnungszone ist ein von allen VerkehrsteilnehmerInnen gleichzeitig nutzbarer Straßenraum, der durch seine Gestaltung die NutzerInnen »zum Verweilen und den motorisierten Verkehr zu einer angepassten Geschwindigkeit« einladen soll.³¹ Allerdings sieht das Konzept vor, dass nicht Restriktionen zu einer Änderung des Verkehrsverhaltens der LenkerInnen führen, sondern freiwillige Verhaltensänderungen, die sich aus der Gestaltung der Flächen ergeben.³² Diese ist charakterisiert durch:

- eine niveaugleiche Verkehrsfläche ohne Abgrenzungen,
- den Verzicht auf Beschilderungen,
- den Verzicht auf Schutzwege, Trottoirs etc.,
- keine bzw. wenige und ausschließlich markierte Parkflächen,
- bauliche Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduktion im Eingangsbereich (»Tor«)
- sowie bauliche Maßnahmen zur Förderung der Akzeptanz als Aufenthaltsfläche.³³

Akzeptanz durch Straßenraumgestaltung

Um Kosten zu sparen, beschränken sich Gemeinden bei der Verordnung von Verkehrsberuhigungsmaßnahmen nicht selten auf eine Ausweisung durch Verkehrsschilder. Viele Beispiele belegen allerdings, dass die alleinige Ausschilderung nicht ausreicht, um Kfz-LenkerInnen zum Tempodrosseln zu bewegen. Der umfassenden Ausgestaltung von Begegnungszonen kommt nicht zuletzt aus Gründen der Verkehrssicherheit eine besonders wichtige Rolle zu.³⁴

Nachvollziehbar und schlüssig

Eine hohe Akzeptanz kann dann erreicht werden, wenn es gelingt, den Straßenraum »selbsterklärend«, für alle VerkehrsteilnehmerInnen eingängig und leicht nachvollziehbar zu gestalten. Auch eine klare Abgrenzung vom herkömmlichen Straßennetz mittels eindeutig identifizierbarer Übergänge in die Begegnungszone ist von zentraler Bedeutung.³⁵ Wichtig ist außerdem, dass über die Gestaltung die Vorrangregelung und das »geltende Betriebskonzept« unmissverständlich kommuniziert werden.³⁶

Orte der Begegnung

Für eine hohe Akzeptanz müssen außerdem die Vorteile der Nutzung als Aufenthaltsraum in den Vordergrund rücken. Anders formuliert, es braucht attraktive Orte der Begegnung, die zum Verweilen einladen, beispielsweise durch Sitzgelegenheiten, schattenspendende Bepflanzungen, Bäume etc.³⁷



Gestaltungselemente

Eingangstore

Ein kontrastreich gestaltetes »Ein- und Ausgangstor« am Beginn und am Ende der Zone signalisiert, dass ein geändertes Verkehrsregime und ein verkehrsberuhigter Bereich vorliegen.³⁸ Der Wechsel soll den LenkerInnen dabei nicht nur »visuell«, sondern auch »fahrdynamisch« durch eine Einengung bewusst gemacht werden. Zu beachten ist außerdem, dass die »Tore« möglichst gleich gestaltet sein sollten.³⁹

Fahrbahnbreite

Die freizuhaltende Fahrbahnfläche ist abhängig von den maßgebenden Bemessungsfahrzeugen sowie den Begegnungsfällen. Laut RVS 03.04.12 Querschnittgestaltung von Innerortsstraßen⁴⁰ liegt die erforderliche Fahrbahnbreite bei Anlieger- oder Erschließungsstraßen und Tempo 30 im Begegnungsfall Lkw/Pkw bei 5,25 m, im Begegnungsfall Pkw/Pkw bei 4,50 m. Eine Dimensionierung von 4,50 m ist auch für den Begegnungsfall Lkw/Pkw möglich, und zwar dann, wenn eine geringe Frequenz vorliegt und Ausweichmöglichkeiten bestehen. In bestimmten Fällen kann auch eine Spurfahrbahn mit 3 m Breite ausreichend sein.⁴¹

Breite der Fahrfläche in m bei zulässiger Höchst- und Begegnungsgeschwindigkeit von 30 km/h⁴²

| Begegnungsfall | Breite in m bei zulässiger Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h |
|--|--|
| einstreifige Straße (Einbahn) | 3,00 |
| zweistreifige Fahrbahn mit Begegnungsfall | |
| Lkw/Pkw | 5,25 |
| Pkw-Pkw | 4,50 (Lkw mit Ausweichen) |

Quelle: RVS 03.04.12 Querschnittgestaltung von Innerortsstraßen (Januar 2001), S.9, Tab. 9 (Auszug)

Optische Einengungen

Breite, linear geführte Straßenfluchten haben eine Sogwirkung und verleiten zur Beschleunigung. Um als Tempobremse zu wirken, sollte die Fahrbahnbreite möglichst gering gehalten sein. Die Trennwirkung von Straßen hängt außerdem von der Höhe der Kfz-Frequenz und von der Geschwindigkeit ab.⁴³ Optische Einengungen können beispielsweise durch beidseitig, abgegrenzte Seitenstreifen mit Ausweichen das Mittel der Wahl sein.⁴⁴ Auch mit einer auflockernden Gestaltung durch einen Wechsel zwischen Verengen und Verbreitern kann eine geschlossene Raumwirkung durchbrochen werden.⁴⁵ Grundsätzlich muss aber gewährleistet sein, dass genügend Fläche für den Begegnungsfall vorhanden ist.

Straßenoberfläche und Material

Um die Aufmerksamkeit zu erhöhen und die Geschwindigkeit zu drosseln, können Akzente und Kontraste auch durch einen Belagswechsel erzielt werden. Zu beachten ist dabei, dass bei der Auswahl der Materialien dem Ortsbild entsprochen und eine Lärmbelastung der AnwohnerInnen weitgehend vermieden wird.⁴⁶ Gute Beispiele sind Pflasterungen von Plätzen oder von Knotenanhebungen.

Grünräume

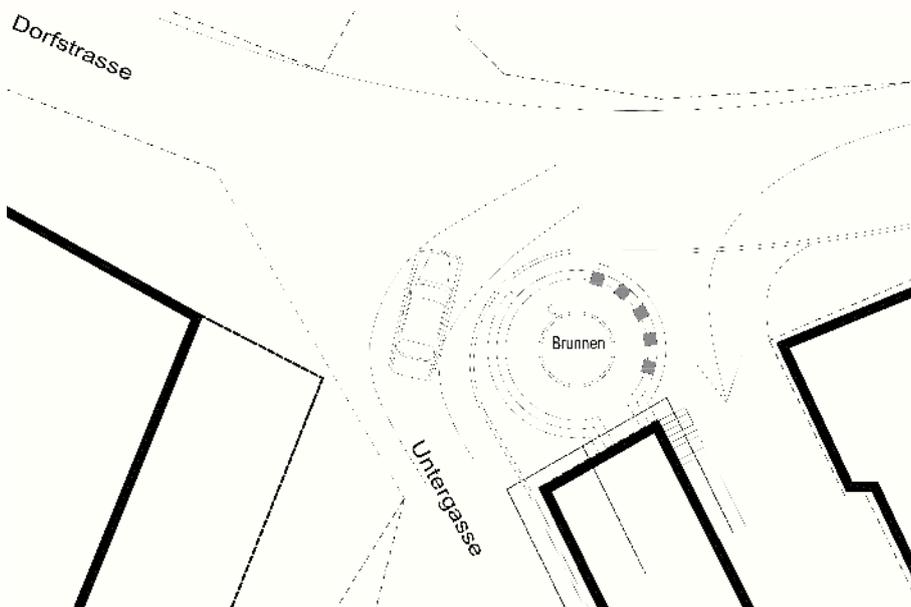
Grünräume tragen wesentlich zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität und des Kleinklimas von Straßenräumen bei. Als »lebende« Gestaltungselemente haben Grünflächen einen bestimmten Platzbedarf. Um durch das Pflanzenwachstum langfristig Sichtbehinderungen und damit Beeinträchtigungen der Verkehrssicherheit ausschließen zu können, muss der Platzbedarf bereits in der Planungsphase entsprechend abgeschätzt werden.⁴⁷

Möblierung

Möblierungen wie Brunnen, Bänke, Infotafeln, Poller etc. sollten dem Charakter einer Ortschaft entsprechen, die tatsächlichen Nutzungsinteressen widerspiegeln und durchgängig und einheitlich gestaltet sein.⁴⁸

Bodenmarkierungen

Bodenmarkierungen sind grundsätzlich nur im Zusammenhang mit Parkflächen vorgesehen. Diese müssen allerdings verpflichtend markiert werden. Als Provisorium können zudem Sperrlinien angebracht werden, die langfristig durch bauliche Maßnahmen ersetzt werden sollten. Gleiches gilt auch für alle anderen Markierungen.⁴⁹



Barrierefreiheit

Das Konzept der Begegnungszone kommt den Anforderungen mobilitätseingeschränkter Personen durch generelle Niveaugleichheit, den Verzicht auf Fahrbahnabgrenzungen sowie auf Absätze bei Trottoirs, Haltestellen etc. entgegen. Genau aus diesem Grund muss der Barrierefreiheit in Begegnungszonen aber auch besonders hohe Aufmerksamkeit geschenkt werden. Um mögliche Verunsicherungen zu vermeiden, sollten Behindertenverbände jedenfalls möglichst frühzeitig in den Planungsprozess einbezogen werden.

Querungsstellen mit taktilen Bodenleitsystemen

Da Schutzwege fehlen, sind für stark sehbehinderte bzw. blinde Menschen entlang der Hauptgehlinien sowie am Beginn und Ende der Begegnungszone Querungsstellen in Form von taktilen Bodenleitsystemen zu schaffen. Zu beachten ist dabei, dass diese Querungsstellen von den Kfz-LenkerInnen rechtzeitig und eindeutig identifiziert werden können. Für Personen mit Gehbehinderungen sind vor allem Fragen im Zusammenhang mit erforderlichen Rampen, Durchgangsbreiten etc. relevant. Ein Vorteil für mobilitätseingeschränkte Personen sind die in Begegnungszonen vorhandenen Möblierungen und Ruhebereiche, die zum Aufenthalt und zur Rast einladen. Auch sie müssen über Leitsysteme entsprechend geplant werden. Ein guter Überblick zu den wichtigsten Punkten barrierefreier Gestaltung von Begegnungszonen ist im RVS Arbeitspapier Nr. 27 »Einsatzkriterien für Begegnungszonen« zu finden.⁵⁰

Bauliche Maßnahmen und Kosten

Die Gestaltungserfordernisse machen deutlich, dass die Verordnung einer Begegnungszone nicht ohne bauliche Maßnahmen auskommt. Bauliche Maßnahmen verursachen allerdings Kosten. Kosten, die sich angesichts der Chancen, die eine Neugestaltung des öffentlichen Raums für die Attraktivität einer Gemeinde, für die Wohn- und Lebensqualität, aber auch für die Entwicklung als Wirtschaftsstandort bieten, lohnen können.

BürgerInnenbeteiligung und Begegnungszonen

Die Schaffung einer Begegnungszone ist mit einer Nutzungsänderung und Neugestaltung öffentlichen Straßenraums verbunden und damit in hohem Maße sozial relevant.⁵¹ Es liegt daher nahe, die Einführung einer Begegnungszone mit einem Verfahren zur BürgerInnenbeteiligung zu verbinden.



Der Beteiligungsprozess sollte von einer faktenreichen und objektiven Informationspolitik begleitet werden, möglichst frühzeitig einsetzen und auf Fachwissen und eine gute Datenlage aufbauen können.

BürgerInnen erfolgreich beteiligen

Gelungene Partizipation lebt von Interesse und Betroffenheit. Um eine rege Beteiligung sicherzustellen, empfehlen ExpertInnen eine projektbezogene Herangehensweise.⁵² Der Austausch und die Diskussion sollten demnach nicht bei allgemeinen Fragestellungen ansetzen, sondern auf ein konkretes Projekt, geplante Änderungen im Straßenraum und deren Auswirkungen auf den Alltag der NutzerInnen Bezug nehmen. Betroffenheit und Relevanz ließe sich so für die persönliche Lebenssituation besser erfahrbar machen.⁵³

Projektbezogen und ganzheitlich

Auch eine Einbettung der geplanten Maßnahmen in die Zielsetzungen der örtlichen Raumordnungs- und Siedlungspolitik erhöht das Interesse. Die Auseinandersetzung mit Themen, wie etwa dem demografischen Wandel und seine Folgen für die ältere Bevölkerung, dem Angebot von Kindergärten/-krippen oder der zukünftigen Situation der Nahversorgung, fördert das Verständnis für Problemlagen und ermöglicht eine angemessene Diskussion im Gesamtzusammenhang. Gleichzeitig steigen damit auch die Chancen für eine Identifikation der BürgerInnen mit den beabsichtigten Maßnahmen.⁵⁴

Was BürgerInnenbeteiligung leisten kann

Wie wertvoll dabei der Input für Entscheidungsprozesse sein kann, sollte nicht unterschätzt werden. Denn die GemeindegängerInnen leben als Beteiligte vor Ort und sind damit »Experten und Kenner des Ortes und der lokal bestehenden Bedürfnisse«⁵⁵. Die Abschätzung der Praxistauglichkeit und Schlüssigkeit vorgeschlagener Maßnahmen kann sowohl für die Ideenfindung als auch für die Planung nützlich und hilfreich sein. Für eine aktive und engagierte Beteiligung müssen die BürgerInnen allerdings sicher sein können, dass ihre Anregungen, Ideen und Vorschläge ernst genommen und im politischen Entscheidungsprozess gehört werden.⁵⁶



Kriterien-Check und Erstabschätzung

Eine Erstabschätzung anhand der Auswahlkriterien und eine vergleichende Betrachtung der verschiedenen Verkehrsberuhigungsmodelle auf Basis des vorliegenden Leitfadens können den Entscheidungsprozess unterstützen und zu ersten Zielsetzungen führen. Mögliche Fragen, die sich in dieser Phase stellen, sind: Welche verkehrspolitischen, sozialen und wirtschaftlichen Ziele werden mit einer Begegnungszone verfolgt? Welche NutzerInnenbedürfnisse liegen vor und wie kann diesen am ehesten entsprochen werden? Ist eine Begegnungszone das geeignete verkehrspolitische Instrument für die gesteckten Ziele? Kommt eine Begegnungszone für die in Betracht gezogene Örtlichkeit grundsätzlich in Frage? Bringt die Maßnahme eine Verbesserung der verkehrlichen Situation in der Gemeinde, oder wird der Verkehr nur verlagert?⁵⁸

Bestandserhebung und Analyse

Die positiven Auswirkungen, die eine frühzeitige und umfassende Bestandserhebung und eine ausführliche Analyse der Daten auf den folgenden Planungs- und Bürgerbeteiligungsprozess haben, können nicht hoch genug eingeschätzt werden. Teil der Bestandserhebung sind unter anderem die relevanten Verkehrsdaten (Aufkommen, Zusammensetzung, Sicherheit etc.), städtebauliche Aspekte (Gebäude, Fassadengestaltung, Straßenverlauf etc.), NutzerInnenbedürfnisse von Anwohnenden und Wirtschaft, Umweltauswirkungen etc.⁵⁹ Die Bestandserhebung kann als eine Art Rüstzeug für die AkteurInnen im Bürgerbeteiligungsprozess gesehen werden und befähigt diese, Problemlagen zu erkennen, Zusammenhänge zu verstehen und Lösungsansätze zu finden. Dabei gilt: Je besser die Datenlage zur Ausgangssituation und die Darstellung der geplanten Änderungen, desto eher wird ein Ergebnis erzielt, das von der Mehrheit getragen wird und nicht auf Entscheidungen »aus dem Bauch heraus« beruht.⁶⁰

Projektteam und Arbeitsgruppen

Wichtige Grundlage für den Start der intensiven Phase der BürgerInnenbeteiligung sowie den anschließenden Diskussionsprozess im Projektteam und in den Arbeitsgruppen ist der erste Entwurf des Maßnahmenkatalogs.⁶¹ Die Bildung von Projektteam und Arbeitsgruppe erfordert dabei Überlegungen zur Zusammensetzung und Auswahl der BürgerInnen sowie zum Ablauf des Beteiligungsprozesses.

Zusammensetzung der Arbeitsgruppen

Bei partizipativen Verfahren werden meist »gemischte Arbeitsgruppen« gebildet⁶², die aus ExpertInnen der verschiedenen Fachbereiche, AkteurInnen aus Politik, Verwaltung und Wirtschaft sowie interessierten BürgerInnen rekrutiert werden.⁶³ Die Arbeitsgruppen bestehen vorwiegend aus folgenden Interessengruppen:

- AnwohnerInnen und ansässige Gewerbebetriebe
- Interessenverbände (beispielsweise Behindertenverbände)
- ExpertInnen (Verkehrsplanung, Raumplanung, Städteplanung, Architektur etc.)
- Verwaltung
- Politik

Moderation

Von der Festlegung des gemeinsamen Fahrplans bis hin zur Zusammenfassung der Ergebnisse und ihrer Präsentation auf einer öffentlichen Veranstaltung wird die Arbeitsgruppe von einer/einem Moderatorin/Moderator begleitet. In den meisten Fällen handelt es sich dabei um eine externe, weitgehend unparteiische Person, die für einen regen Austausch und eine sachliche Diskussion verantwortlich zeichnet. Aufgabe der Moderation ist es zudem, einen Dialog aufzubauen, der die gemeinsamen Interessen in den Vordergrund rückt sowie den informellen Austausch fördert.⁶⁴

Auswahl der BürgerInnen

Das Auswahlverfahren der BürgerInnen reicht von einem allgemeinen Aufruf zur Beteiligung bis hin zur Anwendung des Zufallsprinzips. So hat sich in Vorarlberg, das Bürgerräte in der Verfassung verankert hat, ein Auswahlverfahren nach dem Zufallsprinzip etabliert.⁶⁵

Bleibt noch zu erwähnen, dass BürgerInnenbeteiligung als solche nicht selten an zwei Fronten um Akzeptanz kämpfen muss, denn bestehende Vorbehalte und Barrieren müssen sowohl bei so mancher/manchem politischen Entscheidungsträgerin/Entscheidungsträger als auch bei BürgerInnen abgebaut werden.⁶⁶



Begegnungszone – Beispieltext für eine Verordnung

(Name der Gemeinde)

Verordnung

des Gemeinderates der *(Name der Gemeinde)*, beschlossen in der Sitzung vom *(Datum der Sitzung)*, mit der im Interesse der Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs, auf Grundlage der bestehenden verkehrs- und straßenbautechnischen Rahmenbedingungen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität für FußgängerInnen die weiter unten genannten Straßenabschnitte dauernd zur **Begegnungszone** erklärt werden.

Gemäß § 94d Ziff. 8c iVm § 43 Abs. 1 (oder § 94b Ziff. 1 – entsprechende Anpassung wenn es sich um eine Landesstraße handelt) und § 76c der Straßenverkehrsordnung 1960, BGBl. Nr.159, zuletzt geändert durch das Gesetz BGBl Nr. *(aktuelle Ausgabe)* wird verordnet:

§ 1

Auf den *(Gemeinde-)* Straßenabschnitten *(Namen der Straßenabschnitte)* dürfen LenkerInnen von Fahrzeugen weder FußgängerInnen noch RadfahrerInnen behindern, haben von den ortsgebundenen Gegenständen oder Einrichtungen einen der Verkehrssicherheit entsprechenden seitlichen Abstand einzuhalten und dürfen nur mit einer Geschwindigkeit von höchstens 20 km/h fahren. FußgängerInnen dürfen die gesamte Fahrbahn benützen, den Fahrzeugverkehr jedoch nicht mutwillig behindern.

Das verkehrstechnische Gutachten vom *(Datum)* und der Beschilderungsplan erstellt von *(Name des Erstellers)* bilden einen integrierten Bestandteil dieser Verordnung.

§ 2

Die Kundmachung dieser Verordnung erfolgt gemäß § 44 Abs. 1 StVO 1960 durch Anbringung der Vorschriftszeichen nach § 53 Z 9 e StVO 1960 »Begegnungszone« und § 53 Z 9 f StVO 1960 »Ende der Begegnungszone« an folgenden Stellen:

Detaillierte Auflistung

Diese Verordnung tritt mit dem Zeitpunkt der Anbringung der angeführten Straßenverkehrszeichen in Kraft.

Gleichzeitig tritt die Verordnung vom *(Datum und Name der bisher gültigen Verordnung)* im gesamten Bereich der Begegnungszone außer Kraft.

Die Bürgermeisterin/der Bürgermeister



Literaturverzeichnis

- Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, BMVIT, Neue Wege zur Förderung des Radverkehrs in Gemeinden. Die Umsetzung von Fahrradstraßen, Begegnungszonen und Radwegen ohne Benützungspflicht, Wien 2015.
- Bogner Jennifer und Klaus Robatsch (KFV), Gemeinschaftsstraßen. Sichere Straßen von morgen.
In: Zeitschrift für Verkehrsrecht (ZVR) 2012/02, Wien 2012.
http://www.kfv.at/fileadmin/content/Taetigkeitsbereich/ZVR/2012/ZVR_2012-02__67_Jennifer_Bogner_und_Klaus_Robatsch.pdf
(Zugriff: 28.8.2016)
- Böhm Birgit, Birgit Holzförster, Jürgen Lübberts, Beteiligung der Bevölkerung an Konversionsprozessen.
In: Stephanie Bock, Ajo Hinzen, Jens Libbe (Hrsg.), Nachhaltiges Flächenmanagement – Ein Handbuch für die Praxis, Berlin 2011, S. 150-153.
https://www.fona.de/mediathek/pdf/B_5_3_2_REFINA_Broschuere_2011.pdf (Zugriff: 28.8.2016)
- Eberling Patrick, Strassenraumgestaltung, Gestaltung von Ortsdurchfahrten für eine höhere Verkehrssicherheit. bfu-Fachdokumentation 2.048, Bern 2013. http://www.bfu.ch/sites/assets/Shop/bfu_2.048.01_bfu-Fachdokumentation%202.048%20%E2%80%93%20Strassenraumgestaltung.pdf
(Zugriff: 28.8.2016)
- Gessler Rebekka, Die Charette als Partizipationsinstrument beim Flächenmanagement. In: Stephanie Bock, Ajo Hinzen, Jens Libbe (Hrsg.), Nachhaltiges Flächenmanagement – Ein Handbuch für die Praxis, Berlin 2011, S. 154-158.
https://www.fona.de/mediathek/pdf/B_5_3_2_REFINA_Broschuere_2011.pdf (Zugriff: 28.8.2016)
- Jekel Gregor, Partizipationsansätze. In: Stephanie Bock, Ajo Hinzen, Jens Libbe (Hrsg.), Nachhaltiges Flächenmanagement – Ein Handbuch für die Praxis, Berlin 2011, S. 147-149. https://www.fona.de/mediathek/pdf/B_5_3_2_REFINA_Broschuere_2011.pdf (Zugriff: 28.8.2016)
- Mobilservice, Plattform für zukunftsorientierte Mobilität. Praxis-Beispiel: Zonen mit Tempobeschränkung, Bern 2004 (aktualisierte Fassung vom 9.6.2006). <http://fussverkehr.ch/fileadmin/redaktion/publikationen/ZonenmitTempobeschr.pdf> (Zugriff: 28.8.2016)
- Richtlinie der Vorarlberger Landesregierung zur Einberufung und Durchführung von Bürgerräten.
<https://www.vorarlberg.at/pdf/buergerratrichtlinie.pdf> (Zugriff: 28.8.2016)
- Robatsch Klaus, Begegnungszonen – Vor- & Nachteile (Powerpoint-Präsentation). Kuratorium für Verkehrssicherheit, RADLakademie 27.08.2014. (Zugriff: 24.8.2016) http://www.enu.at/images/doku/robatsch_radlakademie-27082014.pdf (Zugriff: 23.8.2016)
- TCS (Touring Club Schweiz), Zonen unter der Lupe, Verkehrssicherheit Ausgabe 2008, Vernier. [https://www.google.at/?gws_rd=ssl#q=TCS+\(Touring+Club+Schweiz\)%2C+Zonen+unter+der+Lupe%2C+Verkehrssicherheit+Ausgabe+2008%2C+Vernier.](https://www.google.at/?gws_rd=ssl#q=TCS+(Touring+Club+Schweiz)%2C+Zonen+unter+der+Lupe%2C+Verkehrssicherheit+Ausgabe+2008%2C+Vernier.) (Zugriff: 23.8.2016)
- Tiefbauamt des Kantons Bern, Begegnungszone, Arbeitshilfe. Bern 2010 <https://www.google.at/?client=firefox-b#q=Tiefbauamt+des+Kantons+Bern%2C+Begegnungszone%2C+Arbeitshilfe.+Bern+2010> (Zugriff: 28.8.2016)
- Tiefbauamt des Kantons Bern (Hrsg.), Ortsdurchfahrten im Wandel der Zeit. In: TBA dimensionen Nr. 11, November 2008. http://www.bve.be.ch/bve/de/index/strassen/strassen/berner_modell.assetref/dam/documents/BVE/TBA/de/TBA_DP_dimension_11.pdf (Zugriff: 23.8.2016)
- Unfallforschung der Versicherer (GDV), Gemeinschaftsstraßen. Attraktiv und sicher, Berlin 2011.
<https://udv.de/de/publikationen/brosch%C3%BCren/gemeinschaftsstra%C3%9Fen-attraktiv-und-sicher> (Zugriff: 23.8.2016)
- visioplan, Gemeinde Niedergösgen, Tempo 30 Zonen, Aarau 2004.
<http://docplayer.org/4819121-Gemeinde-niedergoesgen-tempo-30-zonen-hang-und-muehlefeld-massnahmen-bausteine.html> (Zugriff: 28.8.2016)
- WIFO - Österreichisches Institut für Wirtschaftsforschung (Hrsg.), Demographischer Wandel als Herausforderung für Österreich und seine Regionen. Stefan Schönfelder, Teilbericht 4: Auswirkungen des demographischen Wandels auf die Verkehrsnachfrage in den Regionen. November 2010.
http://www.forschungsnetzwerk.at/downloadpub/2010_wifo_4444.pdf (Zugriff: 19.8.2016).

Richtlinien und Normen

- RVS 3.931 Merkblatt , Stadtstraßen: Straßenquerschnitte, Querschnittgestaltung von Innerortsstraßen (Jänner 2001), Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr (FSV), Wien.
- RVS 03.04.12 Querschnittgestaltung von Innerortsstraßen (Januar 2001), Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr (FSV), Wien.
- RVS 03.04.11 Gestaltung öffentlicher Räume in Siedlungsgebieten (Oktober 2011), Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr (FSV), Wien.
- RVS Arbeitspapier Nr. 27 Einsatzkriterien für Begegnungszonen (Juli 2016), Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr (FSV), Wien.
39. Bundesgesetz: Änderung der Straßenverkehrsordnung 1960 (25. StVO-Novelle), ausgegeben am 25. Februar 2013.
- Richtlinie der Vorarlberger Landesregierung zur Einberufung und Durchführung von Bürgerräten (Bürgerratsrichtlinie)

Abbildungsverzeichnis

- Titelseite, Seite 6, 8, 16: Stadtgemeinde Kufstein/Vanmey Photography, Kufstein
Seite 5, 22, 25, 34: Gemeinde Neustift/Armin Kuprian
Seite 9, 17, 19, 29: Land Tirol/Michael Gasser, Innsbruck
Seite 11: Gemeinde Neustift/Ingenieurbüro Huter-Hirschhuber, Hall in T.
Seite 12, 15: Klimabündnis Tirol/Elke Puchleitner, Innsbruck
Seite 20, 21, 23, 31: Gemeinde Serfaus/Mag. Arch. Wolfgang Neururer, Arzl
Seite 21, 4. Bild: Gemeinde Silz
Seite 24: Land Tirol/Elke Puchleitner, Innsbruck
Seite 26: Klimabündnis Tirol/Florian Lechner, Innsbruck
Seite 27: Thomas Pilz | Christoph Schwarz, Atelier für Architektur, Graz

Fußnoten

- 1 Vgl. WIFO (Hrsg.), Demographischer Wandel als Herausforderung für Österreich und seine Regionen (2010), S. 96f.
- 2 Vgl. ebenda, S. 104f.
- 3 Vgl. Tiefbauamt des Kantons Bern (Hrsg.), Ortsdurchfahrten im Wandel der Zeit (2008), S. 1.
- 4 Vgl. ebenda; vgl. auch RVS 03.04.11 Gestaltung öffentlicher Räume in Siedlungsgebieten (Oktober 2011), S. 6f.

- 5 WIFO (2010), S. 104f.
- 6 Vgl. ebenda.
- 7 Vgl. auch RVS 03.04.11 (2011), S 21f.
- 8 Vgl. Tiefbauamt des Kantons Bern (2008), S. 1f.
- 9 Vgl. TCS (Touring Club Schweiz), Zonen unter der Lupe (2008), S. 27.
- 10 Vgl. ebenda, S. 13.
- 11 Unfallforschung der Versicherer (2011), Gemeinschaftsstraßen, S. 6f.
- 12 Vgl. ebenda, S. 12.
- 12a Vgl. ebenda.
- 13 Vgl. Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, BMVIT, Neue Wege zur Förderung des Radverkehrs in Gemeinden, S. 51f; Robatsch Klaus, Begegnungszonen – Vor- & Nachteile (Powerpoint-Präsentation); RVS 03.04.12 Querschnittgestaltung von Innerortsstraßen (Januar 2001).
- 14 Ebenda.
- 15 RVS 03.04.12 Querschnittgestaltung von Innerortsstraßen (Januar 2001), S. 3.
- 16 RVS Arbeitspapier Nr. 27 Einsatzkriterien für Begegnungszonen (Juli 2016), S. 12.
- 17 Vgl. TCS (Touring Club Schweiz), Zonen unter der Lupe (2008), S. 15.
- 17 Vgl. TCS (Touring Club Schweiz), Zonen unter der Lupe (2008), S. 15; vgl. auch Bogner Jennifer und Klaus Robatsch (KFV), Gemeinschaftsstraßen. Sichere Straßen von morgen. (2012), S. 69.
- 18 Vgl. Bogner Jennifer und Klaus Robatsch (KFV), Gemeinschaftsstraßen. Sichere Straßen von morgen. (2012), S. 70.
- 18a Vgl. Bogner Jennifer und Klaus Robatsch (KFV), Gemeinschaftsstraßen. Sichere Straßen von morgen. (2012), S. 69.
- 19 RVS Arbeitspapier Nr. 27 Einsatzkriterien für Begegnungszonen (Juli 2016), S. 4.
- 20 Vgl. RVS Arbeitspapier Nr. 27 Einsatzkriterien für Begegnungszonen (Juli 2016), S. 5.
- 21 Ebenda.
- 21a Vgl. RVS Arbeitspapier Nr. 27 Einsatzkriterien für Begegnungszonen (Juli 2016), S. 12.
- 22 Vgl. RVS Arbeitspapier Nr. 27 Einsatzkriterien für Begegnungszonen (Juli 2016), S. 14.
- 23 Vgl. RVS Arbeitspapier Nr. 27 Einsatzkriterien für Begegnungszonen (Juli 2016), S. 6.
- 24 Vgl. Bogner Jennifer und Klaus Robatsch (KFV), Gemeinschaftsstraßen. Sichere Straßen von morgen. (2012), S. 69.
- 25 Vgl. RVS Arbeitspapier Nr. 27 Einsatzkriterien für Begegnungszonen (Juli 2016), S. 7.
- 26 Vgl. TCS (Touring Club Schweiz), Zonen unter der Lupe (2008), S. 14.
- 27 Vgl. RVS Arbeitspapier Nr. 27 Einsatzkriterien für Begegnungszonen (Juli 2016), S. 7.
- 28 Vgl. RVS Arbeitspapier Nr. 27 Einsatzkriterien für Begegnungszonen (Juli 2016), S. 6.
- 29 Vgl. RVS Arbeitspapier Nr. 27 Einsatzkriterien für Begegnungszonen (Juli 2016); vgl. TCS (Touring Club Schweiz), Zonen unter der Lupe (2008); vgl. Bogner Jennifer und Klaus Robatsch (KFV), Gemeinschaftsstraßen. Sichere Straßen von morgen. (2012); Unfallforschung der Versicherer (2011), Gemeinschaftsstraßen.
- 30 Vgl. RVS 03.04.11 Gestaltung öffentlicher Räume in Siedlungsgebieten (Oktober 2011), S. 21f.
- 31 Unfallforschung der Versicherer (2011), Gemeinschaftsstraßen, S. 6.
- 32 Vgl. RVS 03.04.11 Gestaltung öffentlicher Räume in Siedlungsgebieten (Oktober 2011), S. 16.
- 33 Vgl. ebenda.
- 34 Vgl. Unfallforschung der Versicherer (2011), Gemeinschaftsstraßen, S. 9; vgl. RVS Arbeitspapier Nr. 27 Einsatzkriterien für Begegnungszonen (Juli 2016), S. 12; vgl. TCS (Touring Club Schweiz), Zonen unter der Lupe (2008), S. 6ff.
- 35 Vgl. RVS Arbeitspapier Nr. 27 Einsatzkriterien für Begegnungszonen (Juli 2016), S. 12.
- 36 Vgl. Unfallforschung der Versicherer (2011), Gemeinschaftsstraßen, S. 10.
- 37 Vgl. Unfallforschung der Versicherer (2011), Gemeinschaftsstraßen, S. 7.
- 38 Vgl. Tiefbauamt des Kantons Bern, Begegnungszonen, (2010), S. 2; vgl. TCS (Touring Club Schweiz), Zonen unter der Lupe (2008), S. 18; Vgl. RVS Arbeitspapier Nr. 27 Einsatzkriterien für Begegnungszonen (Juli 2016), S. 12.
- 39 Vgl. visioplan, Tempo 30 Zonen (2004), S. 4.
- 40 RVS 03.04.12 Querschnittgestaltung von Innerortsstraßen (Januar 2001), S. 9.
- 41 Ebenda.
- 42 RVS 03.04.12 Querschnittgestaltung von Innerortsstraßen (Januar 2001).
- 43 Vgl. RVS 03.04.11 Gestaltung öffentlicher Räume in Siedlungsgebieten (Oktober 2011), S. 10.
- 44 Vgl. TCS (Touring Club Schweiz), Zonen unter der Lupe (2008), S. 19f.
- 45 Vgl. RVS 03.04.11 Gestaltung öffentlicher Räume in Siedlungsgebieten (Oktober 2011), S. 8.
- 46 Vgl. Eberling Patrick, Strassenraumgestaltung, Gestaltung von Ortsdurchfahrten für eine höhere Verkehrssicherheit (2013), S. 57.
- 47 Ebenda, S. 58f.
- 48 Ebenda, S. 60.
- 49 Vgl. Tiefbauamt des Kantons Bern, Begegnungszonen, (2010), S. 2.
- 50 Vgl. RVS Arbeitspapier Nr. 27 Einsatzkriterien für Begegnungszonen (Juli 2016), S. 14ff.
- 51 Vgl. Mobilservice, Praxis-Beispiel: Zonen mit Tempobeschränkung (2004), S. 6.
- 52 Vgl. Jekel Gregor, Partizipationsansätze. In: Bock, Hinzen, Libbe (Hrsg.), Nachhaltiges Flächenmanagement (2011), S. 147.
- 53 Vgl. Böhm, Holzförster, Lübbers, Beteiligung der Bevölkerung an Konversionsprozessen. In: Bock, Hinzen, Libbe (Hrsg.), Nachhaltiges Flächenmanagement (2011), S. 151f.
- 54 Ebenda.
- 55 Gessler Rebekka, Die Charette als Partizipationsinstrument beim Flächenmanagement. In: Bock, Hinzen, Libbe (Hrsg.), Nachhaltiges Flächenmanagement (2011), S. 156.
- 56 Vgl. Böhm, Holzförster, Lübbers, Beteiligung der Bevölkerung an Konversionsprozessen. In: Bock, Hinzen, Libbe (Hrsg.), Nachhaltiges Flächenmanagement (2011), S. 152f.
- 57 Vgl. Mobilservice, Praxis-Beispiel: Zonen mit Tempobeschränkung (2004), S. 23; vgl. Unfallforschung der Versicherer (2011), Gemeinschaftsstraßen, S. 11f.
- 58 Vgl. RVS Arbeitspapier Nr. 27 Einsatzkriterien für Begegnungszonen (Juli 2016), S. 2f.
- 59 Vgl. Unfallforschung der Versicherer (2011), Gemeinschaftsstraßen, S. 12f.
- 60 Vgl. Böhm, Holzförster, Lübbers, Beteiligung der Bevölkerung an Konversionsprozessen. In: Bock, Hinzen, Libbe (Hrsg.), Nachhaltiges Flächenmanagement (2011), S. 152.
- 61 Vgl. Unfallforschung der Versicherer (2011), Gemeinschaftsstraßen, S. 12.
- 62 Gessler Rebekka, Die Charette als Partizipationsinstrument beim Flächenmanagement. In: Bock, Hinzen, Libbe (Hrsg.), Nachhaltiges Flächenmanagement (2011), S. 154.
- 63 Vgl. ebenda; vgl. Unfallforschung der Versicherer (2011), Gemeinschaftsstraßen, S. 12.
- 64 Vgl. ebenda.
- 65 Vgl. Richtlinie der Vorarlberger Landesregierung zur Einberufung und Durchführung von Bürgerräten (Bürgerratsrichtlinie).
- 66 Vgl. Böhm, Holzförster, Lübbers, Beteiligung der Bevölkerung an Konversionsprozessen. In: Bock, Hinzen, Libbe (Hrsg.), Nachhaltiges Flächenmanagement (2011), S. 153.



AnsprechpartnerInnen für allgemeine und weiterführende Fragen

Amt der Tiroler Landesregierung:

Abteilung Verkehr und Straße
Sachgebiet Verkehrsplanung
Herrengasse 1-3, 6020 Innsbruck
Tel. 0512/508-4081, verkehrsplanung@tirol.gv.at
www.tirol.gv.at/verkehrsplanung

Abteilung Verkehrsrecht
Heiliggeiststraße 7-9, 6020 Innsbruck
Tel. 0512/508-2452, verkehr@tirol.gv.at
www.tirol.gv.at/verkehr



