



Begegnungszonen erhöhen Lebensqualität im Ort

In fast allen Bundesländern wurden bereits Begegnungszonen umgesetzt. Sie tragen zur Verkehrsberuhigung bei, fördern das rücksichtsvolle Miteinander im Verkehr und machen so Straßen für Menschen attraktiver.

Seit dem Jahr 2013 sind Begegnungszonen in der Straßenverkehrsordnung (StVO) verankert. Begegnungszonen sind Plätze und Straßenabschnitte, in denen Gehende, Rad- und Autofahrende auf Basis gegenseitiger Rücksichtnahme eine Verkehrsfläche gemeinsam nutzen. Auch die Integration des Öffentlichen Verkehrs ist möglich. Es gilt in Begegnungszonen maximal Tempo 20, in Ausnahmefällen Tempo 30, Gehende dürfen die Fahrbahn mitbenutzen, auf sie ist besondere Rücksicht zu nehmen. Die stärkere Aufmerksamkeit erhöht die Verkehrssicherheit. Im Unterschied zur Fußgängerzone können Autos und Lieferverkehr weiterhin durchfahren.

Begegnungszone verringert Barrierewirkung

Geschäftsstraßen, Zentrums- und Altstadtbereiche sowie Bahnhofsvorplätze eignen sich sehr gut als Begegnungszonen. Ebenso Straßenabschnitte mit geringer Querschnittsbreite, wo die einzelnen Verkehrsarten nicht baulich getrennt werden können.

Begegnungszonen verringern die Barrierewirkung des Kfz-Verkehrs und ermöglichen überall das Queren. Wesentlich für das Wirken einer Begegnungszone sind viele Menschen, die zu Fuß unterwegs sind. Damit sie entsprechend der lokalen Gegebenheiten gut funktioniert, sind gründliche Planung und gute Gestaltung notwendig.

Begegnungszonen fördern das rücksichtsvolle Miteinander



Beruhigend: Begegnungszonen können zur Verkehrsberuhigung beitragen. Die Lebensqualität für die Bewohnerinnen und Bewohner steigt.

Wachstumspotenzial: In einigen Orten Österreichs gibt es Begegnungszonen. In der Schweiz sind schon mehr als 300 Begegnungszonen umgesetzt.

Die Begegnungszone schließt die Lücke zwischen Fußgängerzone und Wohnstraße sowie herkömmlichen Straßen mit bloßer Geschwindigkeitsbeschränkung, wie Tempo 30-Zonen. In Begegnungszonen ist ein Durchfahren mit 20 km/h erlaubt.

Eine Begegnungszone ist ideal, wenn die Durchquerung einer Straße oder eines Platzes für Kfz erhalten bleiben soll und viele Menschen zu Fuß oder mit dem

Fahrrad unterwegs sind.

Faires Teilen der Straße durch Begegnungszone

Bei Tempo 20 besteht ein geringerer Geschwindigkeitsunterschied zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern. Das niedrige Tempo des Autoverkehrs und gestalterische Maßnahmen erleichtern das Queren der Straße. Es wird Augenkontakt gesucht und auf das Verhalten anderer geachtet. Aufmerksamkeit und Rücksichtnahme aufeinander nehmen zu, was sich wiederum positiv auf die Verkehrssicherheit auswirkt.

Wird die Erdgeschoßzone einer Straße oder eines Platzes vielfältig genutzt, etwa durch Geschäfte, Marktstände oder Schanigärten, ist dies für die Umsetzung einer Begegnungszone günstig. Das regt zum Flanieren und flächenhaften Queren an. Grünräume, die zum Verweilen und Hinsetzen einladen, wirken verstärkend.

Wo viele Menschen gehen, funktioniert die Begegnungszone

Eine Begegnungszone verbessert die Flächenaufteilung zugunsten der Gehenden ohne die Flüssigkeit des Kfz-Verkehrs zu verringern. Entscheidend für die Akzeptanz der Begegnungszone durch die Kfz-Lenkenden ist ein hoher Anteil von Fußgängerinnen und Fußgängern.

Hohes Verkehrsaufkommen ist nicht unbedingt ein Hindernis. In der Schweizer Stadt Biel ist seit dem Jahr 2002 der zentrale Platz eine erfolgreiche Begegnungszone, die täglich von rund 10.000 Kfz, bis zu 6.000 Radfahrenden und etwa 1.200 Bussen befahren wird.

Mischverkehr in der Altstadt

Als gute Länge für eine Begegnungszone gelten Bereiche zwischen 100 und 500 Metern. Ist sie länger, sind zusätzlich Maßnahmen zu setzen, um die Akzeptanz der Temporeduktion über den gesamten Abschnitt zu sichern. Auch in Straßenabschnitten mit geringer Querschnittsbreite, wo die bauliche Trennung der einzelnen Verkehrsarten etwa durch Gehsteige und Bodenmarkierungen nicht möglich ist, kann eine Begegnungszone zweckmäßig sein.

Einbeziehung der Bevölkerung ist wichtig

Die Bedürfnisse der künftigen Nutzenden wie Anwohnerschaft, Geschäftsleuten und Menschen mit Behinderungen sind bereits in der Planungsphase zu berücksichtigen. Unmittelbar Betroffene werden frühzeitig mit der Funktionsweise einer Begegnungszone vertraut. Potenzielle Interessenskonflikte der vielfältigen Ansprüche werden so früh erkannt. Dies trägt dazu bei, dass die Begegnungszone angenommen und genutzt wird.

Begegnungszone ist gut geeignet fürs Radfahren und den Öffentlichen Verkehr

Öffentlichen Verkehr durch Begegnungszonen zu führen, ist möglich. Bei Straßen mit Linien des Öffentlichen Verkehrs mit hoher Frequenz und Ge-

Bereits einige Begegnungszonen in Österreich



Bundesland	Auswahl von Orten mit Begegnungszone
Kärnten	Velden, Villach, Hermagor
Niederösterreich	Mödling, St. Pölten
Oberösterreich	Linz, Enns, Freistadt, Lochen, Ottensheim, Wels
Salzburg	Thalgau
Steiermark	Graz, Judenburg
Vorarlberg	Bludenz, Dornbirn
Wien	Mariahilferstraße



schwindigkeit ist zu prüfen, ob das flächige Queren für Gehenden nicht zu stark eingeschränkt wird.

Auch für den Radverkehr sind Begegnungszonen positiv. Der vorhandene Platz kann zudem effizienter genutzt werden, da keine Flächen für Radstreifen oder Radwege nötig sind.

Das Parken ist nur an gekennzeichneten Stellen erlaubt. Zu viele Parkplätze machen Begegnungszonen unattraktiv und erschweren das flächige Queren. Außerdem beeinträchtigen abgestellte Autos die Sichtbeziehungen und reduzieren die Verkehrssicherheit.

Begegnungszone hat sich international bewährt

In der Schweiz wurden Begegnungszonen im Jahr 2002 rechtlich verankert und haben sich bewährt. Es wurden bereits über 300 Begegnungszonen in Ortszentren oder an Stelle von Wohnstraßen verwirklicht. So gibt es etwa in Zürich 51, in Bern 38, in Lausanne 33 und in Basel 31 Begegnungszonen. Auch in Belgien, Frankreich, Luxemburg und den Niederlanden gibt es der Begegnungszone ähnliche Modelle.

Selbsterklärende Gestaltung ist zentral

Wesentlicher Faktor für das Funktionieren und die Sicherheit einer Begegnungszone ist deren Gestaltung. Die angestrebte Rücksichtnahme, angepasstes Verhalten und hohe Verkehrssicherheit stellen sich nur bei entsprechend selbsterklärender Gestaltung des Straßenraums ein. Wird ausnahmsweise eine Begegnungszone mit Tempo 30 statt 20 verordnet, sind gestalterische Maßnahmen wie Fahrbahn-Verswenkungen vorzusehen.

Es bedarf einer eindeutigen Führung der Fahrzeuglenkenden durch optische und gestalterische Maßnahmen, wie unterschiedliche Bodenbeläge, Sitzmöglichkeiten, Blumentröge und ähnliches. Bereiche, die für Kfz nicht befahrbar sind, steigern die Aufenthaltsqualität.

Bei der Planung ist auf Barrierefreiheit und hohe Benutzungsqualität für Personen mit erhöhtem

Sicherheitsbedürfnis zu achten. Blinde und sehbehinderte Personen brauchen definierte Querungsstellen, an die mit einem Blinden-Leitsystem herangeführt wird.

Begegnungszonen erhöhen Verkehrssicherheit

Eine gut funktionierende Begegnungszone erhöht dank niedriger Geschwindigkeiten und guter Sichtbeziehungen die Verkehrssicherheit und reduziert bei Unfällen die Verletzungsschwere.

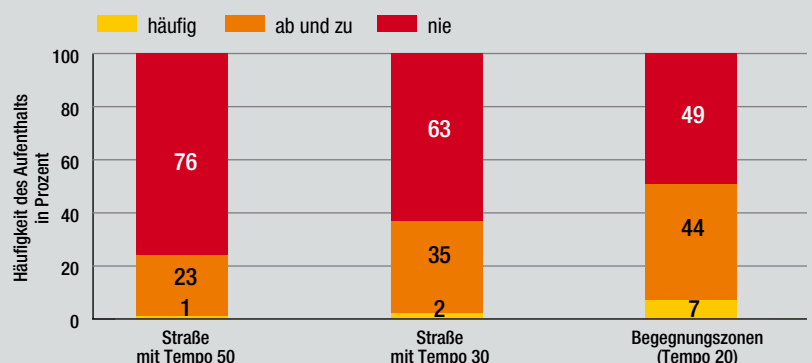
Eine Fünf-Jahres-Studie in der Schweiz zieht eine positive Bilanz zur Verkehrssicherheit. In den untersuchten Begegnungszonen ist die Zahl der Verkehrsunfälle und der Verletzten deutlich niedriger als vor deren Einführung. Verkehrsberuhigung kann ein Effekt einer Begegnungszone sein. Bei zu geringer Fußgängerfrequenz oder mangelnden baulichen Maßnahmen kann eine Begegnungszone dies aber allein nicht gewährleisten.

Zur konkreten Planung einer Begegnungszone sind die RVS-Richtlinien heranzuziehen. Insbesondere wenn eine Begegnungszone auf einer Landesstraße umgesetzt werden soll, sind etwaige Richtlinien der Ämter der Landesregierungen zu beachten.

Positiv für Nahversorgung: Begegnungszonen können Straßen zu attraktiveren Standorten für die Nahversorgung im Ort machen.

Mehr soziale Kontakte: Menschen halten sich in Straßen mit niedrigem Tempo häufiger auf, die sozialen Kontakte zwischen den Menschen nehmen zu.

Geringeres Tempo lädt zum Aufenthalt im öffentlichen Raum ein



Begegnungszonen beleben Orte



Gemeinsam nutzen:

Begegnungszonen eignen sich gut als Brücke zwischen Fußgängerzonen und herkömmlichen Straßen.

Zentrale Aufgabe einer Begegnungszone ist die Attraktivierung und gleichberechtigte Nutzung des öffentlichen Raums. Jene, die mit Pkw oder Fahrrad fahren, dürfen Fußgängerinnen und Fußgänger nicht behindern und schon gar nicht gefährden. Fußgängerinnen und Fußgänger dürfen die gesamte Fahrbahn benutzen, aber den Fahrzeugverkehr nicht mutwillig behindern. Die Zahl der Verkehrszeichen wird minimiert, ein Schild am Eingang der Zone setzt alle grundlegenden Regeln in Kraft.

Straßen oder Plätze mit flächenhaftem Querungsbedürfnis oder Zentrumsfunktion eignen sich besonders als Begegnungszonen. Straßen, die ansprechend gestaltet sind und auf denen Ziele zu Fuß oder mit dem Fahrrad schnell erreichbar sind, motivieren zu bewegungsaktiver Mobilität. Niedriges Tempo des Kfz-Verkehrs und hohe Fußgängerfrequenzen heben die trennende Wirkung von Straßen auf.

Attraktive Plätze und Straßen zum Verweilen und Einkaufen

Ortszentren und Einkaufsstraßen profitieren von attraktivem öffentlichem Raum mit hoher Aufenthaltsqualität ebenso wie belebte Plätze in Wohnvierteln oder vor Bahnhöfen und Krankenhäusern.

Begegnungszonen können in unterschiedlichsten Gebieten mit hoher Bebauungsdichte eingesetzt werden, auch bei vergleichsweise starkem Verkehr. Wesentlich ist eine hohe Zahl an Gehenden und Radfahrenden in Relation zur Kfz-Verkehrsstärke, da eine Begegnungszone nur dann funktioniert, wenn es ständig zu Begegnungen kommt. Die selbsterklärende Gestaltung der Begegnungszone, die das Miteinander aller am Verkehr Teilnehmenden unterstreichen soll, spielt eine zentrale Rolle, damit diese Regeln auch eingehalten werden. Das setzt eine gründliche Planung unter Einbeziehung aller Betroffenen voraus.

Quellen: VCÖ, RVS-Arbeitspapier Begegnungszone

vcö-empfehlungen

Mischnutzung ist förderlich

Geschäftsstraßen, Zentrums- und Altstadtbereiche, Hauptplätze und Bahnhofsvorplätze, die sowohl von Gehenden, Radfahrenden als auch Autofahrenden stark frequentiert werden, eignen sich gut für Begegnungszonen.

Ziele festlegen

Zu Beginn des Planungsprozesses sind die gewünschten Ziele festzulegen, um beurteilen zu können, ob sie durch eine funktionierende Begegnungszone erreicht werden können:

- Erhöhung der Aufenthalts- und Wohnqualität
- faire Verteilung des Straßenraums, Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Aufwertung und Belebung des öffentlichen Raums
- Stärkung bewegungsaktiver Mobilität
- Beseitigung der Trennwirkung von Straßen
- Reduktion von Verkehrslärm und Luftschadstoffen

Gründliche Planung und selbsterklärende Gestaltung

Gegenseitige Rücksichtnahme, angepasstes Verhalten und hohe Verkehrssicherheit stellen sich nur bei entsprechender selbsterklärender Gestaltung ein.

Partizipation von Beginn an

Frühzeitige Beteiligung aller Betroffenen ist wegen der vielfältigen Nutzungsansprüche wesentlich bei der Umsetzung von Begegnungszonen. Begleitende Kommunikation und Bewusstseinsbildung sind von großer Bedeutung.



Mag. Markus Gansterer, VCÖ-Verkehrspolitik:

„Gehen bedeutet verweilen, sich erholen, einander treffen und miteinander kommunizieren. Überall dort, wo das stattfinden kann, steigt die Lebensqualität und der Handel macht ein gutes Geschäft. Es ist höchste Zeit, mehr Straßen zu Begegnungszonen zu machen.“



Spenden für die VCÖ-Tätigkeit sind steuerlich absetzbar.
Spenden-Konto: Erste Bank
IBAN: AT11 2011 1822 5341 2200
BIC: GIBAAWXXXX