

Begegnungszonen in Österreich

Analyse ausgewählter Beispiele anhand qualitativer Kriterien

Verfasser:

Florian Hofer
BSc.

Masterarbeit für das Fachgebiet
VERKEHRSWESEN

Betreuung:

Michael Meschik
Ass. Prof. Dipl.-Ing. Dr. techn.




Institut für Verkehrswesen
Department für Raum, Landschaft und Infrastruktur
Universität für Bodenkultur Wien

Danksagung

Ein großer Dank ergeht an meinen Betreuer Ass. Prof. Dipl.-Ing. Dr. techn. Michael Meschik für die Betreuung meiner Diplomarbeit. Dank seinem enormen Fachwissen im Bereich der Verkehrsplanung und im speziellen der Rad- und Fußverkehrsplanung, erhielt ich immer wieder neue Impulse und Ideen für meine Arbeit.

Darüber hinaus ergeht ein großer Dank an alle Auskunftspersonen bei Gemeinden und Planungsbüros der untersuchten Begegnungszonen. Hier im Besonderen an Frau DIⁱⁿ Heike Falk und Herrn DI Thomas Fischer (Stadtbaudirektion Graz), Herr Ingo Liebschick (Stadt Bregenz), Herr Johann Zengerle (Land Vorarlberg), Herr DI Bernhard Kathrein (Gemeinde Hard bzw. Gemeinde Lustenau), Herr DI Alexander Kuhn (Fa. Besch und Partner), Herr DI Friedrich Lind (Stadt Mödling), Herr Mag. Heinz Neumayer (Stadtgemeinde Bischofshofen), Frau Petra Filzwieser (Stadt St.Pölten) und Herr Ing. Dieter Sterrer (Baudirektion Stadt Wels).

Last but not Least, von Herzen ein großer Dank an meine Freundin Julia und meine Familie.

Vielen Dank für die Unterstützung, Motivation und den Rückhalt während meiner Studienzeit!

Kurzfassung

Seit dem Jahr 2013 sind Begegnungszonen in Österreich in der StVO verankert. Zahlreiche Städte und Gemeinden haben bereits von dieser Möglichkeit Gebrauch gemacht und Begegnungszonen verordnet. Begegnungszonen sind eine Verkehrsberuhigungsmaßnahme und sollen dazu dienen, dass bestimmte Abschnitte im Straßenraum allen VerkehrsteilnehmerInnen gleichberechtigt zur Verfügung stehen. Daher stellen sie auch eine politisch sehr beliebte Maßnahme zur Verkehrsberuhigung, vor allem in Ortszentren, dar. Zumal bei guter Planung und Umsetzung eine sozial- als auch wirtschaftsfördernde Wirkung erzielt werden kann. Begegnungszonenprojekte bedürfen gewisser Voraussetzungen, vor allem hinsichtlich der Siedlungs-, Nutzungs- und Verkehrsstruktur. Zudem spielt die Einbindung von BürgerInnen im Planungsprozess eine wichtige Rolle. In dieser Arbeit wird daher der Frage nachgegangen, welche Qualität Begegnungszonen in Österreich, hinsichtlich der Planung, Gestaltung und Evaluierung, haben.

Zu diesem Zweck wurden die Begegnungszonen in Österreich erhoben und davon zehn ausgewählt. Die Zonen wurden in einem Lokalausweis fotografisch und schriftlich dokumentiert. In der Literaturrecherche wurden anhand Literatur aus der Schweiz, Deutschland und Österreich Kriterien herausgearbeitet, die zur Bewertung der Begegnungszonen dienen. Die Bewertung der zehn ausgewählten Begegnungszonen zeichnet ein heterogenes Bild. Die Umsetzung der Begegnungszonen fand auf sehr unterschiedlichem qualitativem Niveau statt. Die Ergebnisse zeigen, dass Projekte mit Bürgerbeteiligung und detaillierten Voruntersuchungen, zu Verkehrszusammensetzung und Nutzung, tendenziell besser bewertet werden können. Zudem spielt das Verhältnis zwischen MIV und NMV eine wichtige Rolle. Es zeigt sich auch, dass aufgrund fehlender rechtlicher Vorgaben wichtige Elemente der Planung und Evaluierung bei einigen Begegnungszonenprojekten fehlen. Hier ergibt sich der Bedarf einer Homogenisierung anhand rechtlicher Vorgaben.

Abstract

Since 2013 Shared Zones are implemented in the Austrian road traffic regulations. Numerous cities and communities made use of this option and have built Shared Zones. Shared Zones are a measure for traffic calming. They should provide equality in the use of the road space, on certain street sections, for all road users. Therefore, they are a popular political measure for traffic calming, especially in town and village centres. Particularly with a good planning and implementation a social and economic promoting effect can be achieved. Shared Zone Projects require certain prerequisites, especially in terms of settlement, utilisation and traffic structures. Additionally the participation of citizens in the planning process plays an important role. Therefore this paper raises the question, which quality the Shared Zones in Austria have, considering of the planning, design and evaluation.

For this purpose, ten Shared Zones in Austria were selected. The Zones were documented photographically and surveyed during an on-site inspection. In the literature research criteria, from Swiss, German and Austrian literature, have been elaborated as a basis for the evaluation of the Shared Zones. The rating of the ten Shared zones shows a heterogeneous picture. The realization of the Shared Zones took place on a very diverse quality level. The results show that the proportion of motorized personal transport and non-motorized personal transport plays an important role. Furthermore, due to missing legal regulations, important elements for planning and evaluating are missing on some Shared Zone Projects. In this context the need of homogenization, in terms of legal regulations, arises.

Inhaltsverzeichnis

Danksagung.....	I
Kurzfassung.....	II
Abstract.....	III
Inhaltsverzeichnis.....	IV
1. Einleitung.....	6
1.1. Ausgangslage	6
1.2. Anlass der Arbeit und Fragestellung.....	6
1.3. Shared Space oder Begegnungszone.....	8
1.3.1. Shared Space	8
1.3.2. Begegnungszone	9
1.3.3. Begriffsdefinitionen und Abkürzungsverzeichnis.....	9
1.4. Geschichtliche Entwicklung der Verkehrsberuhigung	11
1.5. Rechtliche Situation	13
1.5.1. Österreich.....	13
1.5.2. Schweiz.....	14
1.5.3. Deutschland.....	14
1.6. Ziele in der Planung und Umsetzung.....	15
2. Planung und Umsetzung von Begegnungszonen	17
2.1. Planungsprozess	17
2.1.1. Verkehrsuntersuchungen.....	17
2.1.2. Partizipation	18
2.2. Einsatzbereiche und Voraussetzungen.....	20
2.2.1. Siedlungsstruktur	21
2.2.2. Nutzungsstruktur.....	21
2.2.3. Verkehrsstruktur	21
2.2.4. Planungs- und Gestaltungsempfehlungen.....	23
2.2.5. Ausdehnung der Begegnungszone.....	23
2.2.6. Gestaltung des Straßenraumes.....	23

2.2.7. Barrierefreiheit	25
2.3. Evaluierung	27
3. Methode und Auswahlverfahren	28
3.1. Methode der Aufnahmen	28
3.2. Bewertung der Begegnungszonen	30
4. Analyse der Begegnungszonen	31
4.1. Bischofshofen, Salzburg	31
4.2. Bregenz, Vorarlberg	36
4.3. Sonnenfelsplatz, Graz, Steiermark	41
4.4. Hard, Vorarlberg	46
4.5. Mödling, Niederösterreich	51
4.6. Neustift im Stubaital, Tirol	56
4.7. St. Pölten, Niederösterreich	61
4.8. Velden am Wörthersee, Kärnten	66
4.9. Wels, Oberösterreich	71
4.10. Wolfurt, Vorarlberg	76
4.11. Zusammenfassende Beurteilung und Diskussion	81
5. Schlussfolgerung und Ausblick	91
6. Quellenverzeichnis	96
7. Abbildungsverzeichnis	99
8. Tabellenverzeichnis	101
9. Anhang	102
9.1. Aufnahmeformular Begegnungszonen	102
9.2. Eidesstattliche Erklärung	104

1. Einleitung

Das folgende Kapitel soll einen Überblick über die vorliegende Arbeit geben sowie deren Problemstellung erörtern. Anschließend folgt ein theoretischer Zugang zur Thematik der Begegnungszonen.

1.1. AUSGANGSLAGE

„Unter Begegnungszonen werden Verkehrsräume (Straßen) verstanden, bei denen die Fahrbahn von allen VerkehrsteilnehmerInnen genutzt werden kann. [...] Die selbsterklärende Gestaltung der Begegnungszone sowie die Partizipation aller Beteiligten bei der Planung sind wesentliche Elemente bei der Umsetzung von Begegnungszonen.“ (FSV 2014, 1f). Seit 2013 existiert in Österreich der Begriff der Begegnungszone auch in der StVO. In diesen zwei Jahren sind in Österreich ungefähr 30 Begegnungszonen (Stand Mai 2105) entstanden. Diese Art der Verkehrsberuhigung ist also nicht nur rechtlich Neuland, sondern stellt auch Kommunen und VerkehrsplanerInnen vor neue Herausforderungen. Im Gegensatz zur benachbarten Schweiz, wo bereits über 280 Begegnungszonen existieren, gibt es in Österreich noch relativ wenig Erfahrung. Auch im Bereich der Planungshierarchie werden mit der Begegnungszone neue Wege der Verkehrspolitik beschritten. Durch partizipative Planungsprozesse, in die alle beteiligten Stakeholder involviert werden sollten, verschiebt sich die klassische vertikale Planung hin zu einer horizontalen, kollektiven Entscheidungsfindung. Beteiligte Gruppen können laut den Richtlinien des Landes Salzburg (2014, 9) Vertreter aus den Bereichen Raumplanung, Politik, Anwohnerschaft, Gewerbe, Interessensverbände sowie VerkehrstechnikerInnen sein. Durch diese bürgernahen, partizipativen Planungsprozesse sind Begegnungszonen sowohl bei BürgerInnen als auch bei EntscheidungsträgerInnen in der Politik beliebt.

In Österreich bildet das Arbeitspapier 27 „Einsatzkriterien für Begegnungszonen“ der Forschungsgesellschaft Schiene-Straße-Verkehr (FSV) ein wesentliches Element zur Orientierung bei Planungen von Begegnungszonen. Dieses Papier soll PlanerInnen und EntscheidungsträgerInnen als Hilfestellung im Planungs- und Entstehungsprozess dienen. Das Arbeitspapier 27 „Einsatzkriterien für Begegnungszonen“ stellt somit eine wichtige Hilfe für die Einhaltung der rechtlichen Aspekte (StVO) dar und enthält zusätzlich Empfehlungen für den Planungsprozess. Ein wichtiges Ziel bei der Erstellung des Arbeitspapiers war es, Einsatzkriterien für Begegnungszonen darzustellen. Zusätzlich existieren Richtlinien des Landes Salzburg (Land Salzburg 2014) sowie des Bundesministeriums für Verkehr, Infrastruktur und Technik (BMVIT 2013). Auch auf privater Ebene gibt es einige Leitfäden zur Planung, wie zum Beispiel vom Büro Bad Architects (Bad Architects Group 2012). Großteils basiert die österreichische Literatur auf Erfahrungen aus Ländern, deren wissenschaftliche Auseinandersetzung mit Begegnungszonen bereits über mehrere Jahre betrieben wird.

1.2. ANLASS DER ARBEIT UND FRAGESTELLUNG

In ganz Österreich entstanden in den letzten Jahren zahlreiche Begegnungszonen. Nicht zuletzt seit dem Umbau der Mariahilferstraße in Wien gelten solche Zonen als beliebtes Mittel, um Straßen und Plätze verkehrlich zu beruhigen. Es existieren verschiedene Instrumente der Verkehrsberuhigung, die Begegnungszone ist eines davon. Durch diese Form der Verkehrsberuhigung ergeben sich Vorteile in der Verkehrssicherheit, aufgrund geringerer Geschwindigkeiten, und im Abbau von Trennwirkungen. Um jedoch die Wirksamkeit zu entfalten bedarf es bestimmter planerischer und struktureller Voraussetzungen. Welche Qualität die Begegnungszonen in Öster-

reich besitzen, ob sie diese erhofften Vorteile erbringen können und wie sich die Planungsprozesse gestalteteten, wurde bisher noch nicht untersucht. Ziel dieser Arbeit ist es daher, die Qualität der Begegnungszonen in Österreich anhand von zehn Beispielen zu analysieren. Folgende Fragestellung dient zur Bearbeitung dieses Themas:

Welche Unterschiede, hinsichtlich der Planung und Umsetzung von Begegnungszonen, existieren in Österreich und wie können diese, anhand bestimmter Kriterien, harmonisiert werden?

Die Erfassung und der Vergleich der Daten erfolgt durch einen Beurteilungsbogen, welcher sich aus einer Synthese der vorhandenen österreichischen, schweizerischen sowie deutschen Literatur zusammenstellt. Die Daten und Informationen für die tabellarische Bewertung stammen direkt aus den Gemeinden oder von mit der Planung beauftragten Planungsbüros. Eine Bewertung erfolgte schließlich anhand der Lokalausgangsscheine und der recherchierten Daten. In der Analyse wurden Best-Practice Beispiele herausgearbeitet und bestehende Unzulänglichkeiten in den aktuellen Planungsrichtlinien aufgezeigt.

1.3. SHARED SPACE ODER BEGEGNUNGSZONE

Im allgemeinen Sprachgebrauch wird der Begriff „Shared Space“ oft als Synonym für eine Begegnungszone verwendet. Beide Konzepte sind Möglichkeiten der Verkehrsberuhigung und sind, bezogen auf das verfolgte Prinzip, eng miteinander verwandt. Es existieren jedoch vor allem rechtliche Unterschiede zwischen diesen Konzepten der Verkehrsberuhigung. In den folgenden zwei Kapiteln werden diese Unterschiede herausgearbeitet werden.

1.3.1. Shared Space

Das Konzept des Shared Space wurde in den 1980er Jahren vom Holländer Hans Mondermann formuliert. Die erste Anwendung von Shared Space im Straßenverkehr wurde 1985 in den Niederlanden umgesetzt (Klimmer-Pölleritzer 2011, 2). In den Jahren 2004 bis 2008 war Shared Space Teil eines Infrastrukturförderprogrammes der Europäischen Union, wodurch der Begriff Shared Space international bekannt wurde. Aus diesem Projekt entstand auch das international bekannte Zeichen (siehe Abbildung 1.3-1) (Käfer, et al. 2011, 29).

Shared Space sollte sich gestalterisch von einer Begegnungszone kaum unterscheiden. Shared Space Flächen werden als Mischflächen für alle Verkehrsteilnehmer gestaltet. Anstelle der gültigen nationalen Verkehrsgesetze sollen soziale Verhaltensregeln in den Vordergrund treten. Diese werden nicht direkt vorgegeben, sondern sollen sich durch die planerische Gestaltung der Shared Space Flächen eigendynamisch entwickeln. Förderlich wirkte zudem das in den Niederlanden und Deutschland geltende Prinzip der Gefährdungshaftung. Dieses besagt, dass im Falle eines Konfliktes bei dem die Schuldfrage unklar ist, automatisch der Autolenker zur Rechenschaft gezogen wird. Dieses Prinzip bewirkt eine größere Rücksichtnahme von AutolenkerInnen gegenüber FußgeherInnen. In Österreich ist dieses Prinzip nur teilweise gültig, was den Gesetzgeber veranlasste das Shared Space Prinzip in geregelte Bahnen zu lenken. Kernpunkt der Planung ist das Auflösen einer optischen Trassenführung und die Verschränkung der verschiedenen Nutzungen. Das wichtigste Merkmal solcher Flächen ist das Fehlen jeglicher Infrastruktur zur Regelung des Verkehrs, wie Verkehrszeichen, Bodenmarkierungen oder Lichtsignalanlagen (Käfer, et al. 2011, 29 f.).



Abbildung 1.3-1: : Zeichen f. Shared Space (<http://www.wv-leipzig.de/wp-content/uploads/2012/10/12-10-04-shared-space-schild1.jpg>)



Abbildung 1.3-2: Eine der ersten Shared Space Flächen in Haren, Niederlande (<http://www.hijplaner.de/projekte/machbarkeitsstudie->

1.3.2. Begegnungszone

Eines der wichtigsten Hauptunterscheidungsmerkmale der Begegnungszone ist, dass sie im Gegensatz zu Shared Space in Österreich und der Schweiz eine rechtliche Grundlage besitzt. In Österreich ist die Begegnungszone in der StVO verankert und kann somit rechtlich verordnet werden. In der Schweiz ist die Begegnungszone in der Signalisationsverordnung geregelt. In Deutschland existiert in der Straßenverkehrsordnung der Begriff Begegnungszone nicht, jedoch besteht die Möglichkeit der verkehrsberuhigten Zone. Die verkehrsberuhigte Zone kann große Ähnlichkeit zu den Begegnungszonen in Österreich und der Schweiz haben.

Aufgrund der Verankerung in den jeweiligen Nationalgesetzen, gelten in Begegnungszonen bestimmte Verkehrsregeln. So ist in Österreich die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 20 bzw. 30 km/h beschränkt. Des Weiteren haben FußgeherInnen vor allen anderen Verkehrsteilnehmern Vorrang, dürfen aber den Kfz-Verkehr nicht unnötig behindern. FahrradfahrerInnen dürfen von Kraftfahrzeugen weder behindert noch gefährdet werden, das Recht die gesamte Fahrbahn zu benützen bleibt jedoch lediglich den FußgeherInnen vorbehalten (StVO §76c Abs. 2 idgF).

1.3.3. Begriffsdefinitionen und Abkürzungsverzeichnis

Die folgenden Begriffe werden in dieser Arbeit entsprechend Ihrer untenstehenden Definition verwendet.

Bürgerbeteiligung

Die Berücksichtigung der spezifischen Anliegen betroffener BürgerInnen, sowie deren Beteiligung, im Planungsprozess von Begegnungszonen.

DTV

Durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge

Fahrbahn

„Der für den Fahrzeugverkehr bestimmte Teil der Straße“ (StVO §76c Abs. 2 idgF)

JDTV

Jährlicher durchschnittlicher Verkehr, im Gegensatz zum DTV der die Anzahl für einen Tag angibt, führt der JDTV den Durchschnitt des DTV, über das ganze Jahr gemittelt, an.

MIV

Bedeutet motorisierter Individualverkehr, dazu zählen PKW sowie motorisierte Zweiräder.

NMV

Bedeutet Nicht motorisierter Verkehr, dazu zählen FußgeherInnen und RadfahrerInnen.

Querungsbedarf/Querungsbedürfnis

Das Bedürfnis von FußgeherInnen und RadfahrerInnen aufgrund einer bestimmten Nutzungsstruktur, beidseitig einer Fahrfläche oder Fahrbahn, diese zu queren. Dies kann punktuell oder flächig sein.

Schwerverkehrsanteil

Prozentualer Anteil an Lastkraftfahrzeugen über 3,5 Tonnen höchstzulässiges Gesamtgewicht am DTV.

V85

Jene Geschwindigkeit die von 85% der LenkerInnen nicht überschritten wird.

BMVIT	Bundeministerium für Verkehr, Infrastruktur und Technologie
FGSV	Forschungsgesellschaft für das Straßen- und Verkehrswesen
FSV	Forschungsgesellschaft Schiene-Straße-Verkehr
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
RVS	Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen
StVO	Straßenverkehrsordnung 1960 i.d.g.F.
SV	Schwerverkehr
SSV	Signalisationsverordnung 1979 (Schweiz)
VRV	Verkehrsregelnverordnung 1962 (Schweiz)
UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation

1.4. GESCHICHTLICHE ENTWICKLUNG DER VERKEHRSBERUHRUNG

Das Prinzip der Mischverkehrsverflächen ist keine neue Erfindung. Bereits vor der Dominanz des Automobils auf öffentlichen Verkehrsflächen herrschte ein gleichberechtigtes Miteinander der VerkehrsteilnehmerInnen. Die Mariahilferstraße war vor Ihrer Kanalisierung durch eine automobilmfreundliche Verkehrspolitik, ein Verkehrsraum, der sowohl für FußgeherInnen, Fuhrwerke als auch Reiter gleichberechtigt zur Verfügung stand (Abbildung 1.4-1) (Kulturpool 2013). Die Begegnungszone ist somit eine Wiederherstellung des verkehrlichen Ur-Zustandes auf öffentlichen Plätzen und Straßen (Käfer, et al. 2011, 9).

Bis zum Anfang des 20. Jahrhunderts hielt der Zustand der gleichberechtigten Nutzung des öffentlichen Straßenraumes an. Dieser änderte sich ab ungefähr 1910 innerhalb weniger Jahrzehnte. Besonders in den USA stieg die Anzahl der Automobile rasant an. Im Jahr 1895 gab es vier zugelassene Automobile, 10 Jahre später waren es bereits 77400 und weitere 10 Jahre später, im Jahr 1915, waren es über 2,3 Millionen zugelassener Kraftfahrzeuge (Trails, s.a.).



Abbildung 1.4-1: : Mariahilferstraße Wien, 1783
(<http://www.bildarchivaustria.at/Bildarchiv//BA/932/B12615760T12615766.jpg>)

Diese Entwicklung führte zu einer Neuregelung des Straßenverkehrs. Die Folge war nicht nur eine Separation des Straßenraumes zu Gunsten des Automobils, sondern auch die Abschaffung sozialer Verhaltensregeln. Anstatt mit Blickkontakten und Handzeichen wurde der Verkehr nun mit technischen Hilfsmitteln gelenkt (Bad Architects Group 2012, 8).

Nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges und der damit verbundenen weitgehenden Zerstörung der städtischen Infrastruktur, wurde damit begonnen die Städte „autogerecht“ wieder aufzubauen. Diese Philosophie nahm ihren Anfang vor allem in der „Charta von Athen“. Diese wurde im Jahr 1943 publiziert und forderte unter anderem eine strikte Teilung des motorisierten Verkehrs von anderen Verkehrsteilnehmern, sowie einer Segregation von öffentlichen Plätzen. Aufgrund der stark wachsenden Wirtschaftsleistung und der damit einhergehenden Erhöhung des Kfz-Bestandes wurde dieser Effekt unterstützt. Durch die strikte Trennung entstand eine strikte horizontale Trennung im Querschnitt (Bad Architects Group 2012, 8). Diese strikte Auflösung von Mischverkehrsflächen und Teilung des Straßenraumes wurde in der Mitte des 20. Jahrhunderts als moderne Form der Straßenraumgestaltung angesehen. Dieses Trennprinzip gilt auch aktuell für Begegnungszonen, abhängig von Geschwindigkeit und Menge des MIV wird ein Durchmischen oder eine Trennung empfohlen (Gerlach 2015, 309). Derartige Ansätze beschränkten sich aber nicht auf die Verkehrsplanung allein, sondern fanden auch Eingang in die Stadt- und Raumplanung indem die Funktionen Wohnen, Arbeiten und Freizeit streng segregiert wurden (Käfer, et al. 2011, 9).

Die rasante technische Entwicklung und somit die Erhöhung der Geschwindigkeit der Automobile, zwang staatliche Autoritäten zum Handeln. Um den Autoverkehr in geregelte Bahnen zu lenken und die Verkehrssicherheit zu erhöhen, wurden laufend neue Gesetze und Regelungen erlassen. Diese Entwicklung führte zu einem Rückgang von sozialen Interaktionen im Straßenraum und somit zum Verlust desselbigen als Sozialraum (Käfer, et al. 2011, 9 f.).

Erste Bewegungen gegen die Bevorzugung des Automobils auf öffentlichen Straßen, formten sich gegen Ende der 70 Jahre, aus diesen entwickelten sich Anfang der 1980er Jahre erste Konzepte zur Verkehrsberuhigung bestimmter Bereiche. Es entstanden Konzepte wie die Wohnstraße (Österreich, Schweiz) oder der „verkehrsberuhigte Bereich“ (Deutschland) (Käfer, et al. 2011, 10). Die Wohnstraße wurde in der Schweiz nach holländischem Vorbild („Woonerf“) eingeführt. Es sollte vor allem Kindern in Bereichen mit sehr dichter Bebauung und ohne Garten die Straße als öffentlich nutzbaren Raum zurückbringen. Diese hatte aber auch entscheidende Nachteile. Die Bewilligungsverfahren waren kompliziert und die notwendigen Umbaumaßnahmen aufwendig und kostenintensiv. Deshalb war der Erfolg der Wohnstraße eher gering (Schweizer s.a., 1).

Die Ideen der Rückgewinnung von Straßenraum und die Schaffung von Prioritäten für nichtmotorisierte VerkehrsteilnehmerInnen gingen vor allem von Holland aus. Zusätzlich galt es hier auch die hohe Zahl der Verkehrstoten zu verringern. Aus diesem Grund experimentierte Hans Monderman mit neuen Ansätzen der Verkehrsknotengestaltung. Im Dorf Oudehaske ließ er Fahrbahnmarkierungen, Bordsteinkanten, Verkehrszeichen und Bodenwellen entfernen. Das Ergebnis war eine Reduktion der mittleren Geschwindigkeit um 40 km/h und dadurch bedingt, einen Rückgang der Anzahl an Verkehrstoten (Bad Architects Group 2012, 8). Bestärkt durch diesen Erfolg entstanden weitere Shared Space Flächen in ganz Holland, es wurde von auch komplexe Verkehrsknoten und Straßenzüge mit einem DTV von über 12.000 Fahrzeugen in Shared Space Flächen umgewandelt. Im Jahr 2002 wurde in Haren die Haupteinkaufsstraße, mit über 800 Metern Länge, nach den Prinzipien des Shared Space umgebaut. In anderen Ländern wurden ebenfalls neue Konzepte der fußgeherInnenfreundlichen Straßenraumgestaltung verfolgt. In Frankreich und Belgien war es vor allem der Verkehrsplaner Michel Deronzier, der neue Wege beschritt. Er war maßgeblich an der Einführung der „Aire Pietonne“ beteiligt. Die „Aire Pietonnes“ waren Bereiche in denen FußgeherInnen Vorrang hatten, sie beschränkten sich nicht auf Wohngebiete, sondern wurden auch in Geschäftsvierteln installiert (Bad Architects Group 2012, 9 f.).

In der Schweiz wurde das Konzept der Wohnstraße in den 1980er Jahren von Fritz Kobi weiterentwickelt. Kobi war zu dieser Zeit der Leiter des Tiefbauamts in Bern. Mitte der 1990er Jahre präsentierte er das Berner Modell. Dieses Konzept stellt kein verkehrsplanerisches Instrument an sich dar (Bad Architects Group 2012, 9). „Das Berner Modell ist eine qualitätssichernde Vorgehens- und Planungsphilosophie“ (Kobi und Michel s.a., 1), es steht für einen Paradigmenwechsel in der Verkehrspolitik, weg von der Expertenplanung, hin zu einem integrativen, partizipativen Prozess. Die Einbindung von Erkenntnissen aus bereits evaluierten Projekten soll eine stetige Weiterentwicklung mit sich bringen (Bad Architects Group 2012, 9). Ein erster Vorläufer der Begegnungszone wurde 1995 in Burgdorf in der Schweiz installiert. Die Stadt wurde in diesem Jahr zur FußgeherInnen und FahrradfahrerInnen Modellstadt gewählt. Eine dadurch entstandene Aufgabe war die Suche nach innovativen Methoden im Verkehrsbereich. Aus diesem Grund wurde die sogenannte „Flanierzone“ eingerichtet. Diese Zone sollte, als Alternative zur Fußgängerzone, das Flanieren in Geschäftsbereichen ermöglichen und gleichzeitig eine „angepasste Nutzung“ durch Kfz zulassen. Die „Flanierzone“ sollte auch in bezüglich der Nutzung in stark durchmischten Geschäftsgebieten dem Fußverkehr eine Entwicklungsmöglichkeit geben. Dank einem konsequenten Weiterentwicklungs- und Verbesserungsprozess wurde die „Flanierzone“ 2002 in die Schweizer Straßenverkehrsordnung unter dem Namen „Begegnungszone“ aufgenommen (Schweizer s.a., 1).

In Österreich wurde 2010 in Gleinstätten das erste Shared Space Projekt eingeweiht. Die Umgestaltung erfolgte nach den damals aktuellen Standards des Shared Space Prinzips. Auch im Umsetzungsprozess wurden neue Methoden angewendet. Dieser erfolgte unter Einbezug der BewohnerInnen von Gleinstätten. Eine erste Evaluierung ergab eine reduzierte Durchschnittsgeschwindigkeit sowie eine breite Akzeptanz in der Bevölkerung (Käfer, et al. 2011, 40). Aufgrund der positiven Wirkung dieses Projekts entstanden in den Folgejahren immer mehr Shared Space Projekte in Österreich, bekannte Beispiele dafür sind der Sonnenfelsplatz in Graz oder die Koexistenzzone in Thalgau (Bad Architects Group 2012, 10). Aufgrund der zunehmenden Anzahl an Shared Space Projekten für die es immer noch keine Rechtssicherheit gab, wurde im Jahr 2013 die Begegnungszone durch eine Novelle der StVO in diese aufgenommen.

1.5. RECHTLICHE SITUATION

In diesem Kapitel wird die gesetzliche Lage in Österreich, der Schweiz und Deutschland zusammengefasst und Unterschiede der länderspezifischen Regelungen herausgearbeitet.

1.5.1. Österreich

In Österreich ist die Begegnungszone seit 1. April 2013 mit der 25. Novelle in der Straßenverkehrsordnung (StVO 1960) verankert. Die StVO legt fest, dass zuständige Behörden Begegnungszonen verordnen können wenn es der „Sicherheit, Leichtigkeit oder Flüssigkeit des Verkehrs, insbesondere des FußgeherInnenverkehrs, dient, oder aufgrund der Lage, Widmung oder Beschaffenheit eines Gebäudes oder Gebietes angebracht erscheint, durch Verordnung Straßen, Straßenstellen oder Gebiete dauernd oder zeitweilig zu Begegnungszonen erklären“ (§76c StVO idgF). Der Gesetzgeber gibt der zuständigen Behörde keine direkten Vorgaben wann eine Begegnungszone verordnet werden darf, im Umkehrschluss gibt es auch keine rechtliche Einschränkung in welchem Fall keine Begegnungszone verordnet werden darf.

In Absatz 2 (§76c StVO idgF) ist geregelt, dass Lenker von Fahrzeugen FußgeherInnen weder gefährden noch behindern dürfen und das für alle Fahrzeuge eine generelle Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h gilt. Unter den Begriff Fahrzeug fällt in der österreichischen StVO auch das Fahrrad (VCÖ 2015, 1), was bedeutet, dass auch Fahrradfahrer an die Geschwindigkeitsbegrenzung gebunden sind und FußgeherInnen daher nicht behindern bzw. gefährden dürfen. Der absolute Vorrang für FußgeherInnen wird aber in Absatz 3 (§76c StVO idgF) durch den Zusatz „in Begegnungszonen dürfen FußgeherInnen die gesamte Fahrbahn benützen. Sie dürfen den Fahrzeugverkehr jedoch nicht mutwillig behindern“, eingeschränkt. Zusätzlich wird aber den FußgeherInnen nicht nur das flächige Queren erlaubt, sondern die Benützung der gesamten Fahrbahn. Anstelle des Begriffes Fahrbahn, wäre jedoch Fläche angebrachter. Die Bezeichnung Fahrbahn induziert Flächeninanspruchnahme durch Fahrzeuge, was aber dem ursprünglichen Konzept der Begegnungszone zuwider läuft.

Vorgaben zur Gestaltung werden vom Gesetzgeber in der StVO ebenfalls wenig direkte gemacht. In Absatz 4 (§76c StVO idgF) wird lediglich bestimmt, dass die Anbringung von „Schwellen, Rillen, Bordsteinen und dergleichen sowie von horizontalen baulichen Einrichtungen“ zulässig ist, wenn sich dadurch Vorteile für die Verkehrssicherheit und die Einhaltung der Höchstgeschwindigkeit ergeben.

Im letzten Absatz wird eine wichtige Besonderheit ermöglicht, welche die österreichische Regelung von anderen in Europa unterscheidet, denn grundsätzlich kann eine Begegnungszone in Österreich mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h oder 30 km/h verordnet werden (§76c Abs. 6 StVO). Im Arbeitspapier 27 der FSV sind zusätzlich zu erfüllende Kriterien für eine Verordnung mit 30 km/h zu finden. Schlüssige Gründe, die eine erlaubte Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h in Begegnungszone rechtfertigen, fehlen jedoch.

1.5.2. Schweiz

In der Schweiz werden rechtliche Belange zur Errichtung und Betrieb einer Begegnungszone in der Signalisationsverordnung (SSV) § 1 Abs. 2a geregelt. Anders als in der österreichischen StVO werden in der Schweizer Verkehrsregelnverordnung (VRV) vom 28.09.01 auch planerische und gestalterische Grundsätze bestimmt. Artikel 3 der VRV bestimmt im Detail welche Inhalte das verpflichtende Gutachten, welches vor Errichtung der Begegnungszone erstellt werden muss, beinhalten muss.

In den Artikeln 4 und 5 sind verkehrsrechtliche und gestalterische Grundsätze geregelt, wie das Verbot von Schutzwegen und die Pflicht zu gestalterischer Ausarbeitung einer „Torwirkung“ am Eingang einer Begegnungszone. Artikel regelt die Evaluierung von Begegnungszonen. Diese ist spätestens nach einem Jahr durchzuführen. Sollten Defizite festgestellt werden, müssen diese mittels zusätzlicher Maßnahmen verbessert werden.

1.5.3. Deutschland

In Deutschland stellt sich die Situation etwas differenzierter dar. Grundsätzlich ist der Shared Space Gedanke mit der deutschen Straßenverkehrsordnung vereinbar, jedoch auf eine etwas andere Art und Weise als es in Österreich und der Schweiz der Fall ist. Die Begriffe Begegnungszone bzw. Shared Space existieren in der deutschen Straßenverkehrsordnung nicht. Analog dazu gibt es den „verkehrsberuhigten Bereich“ und den „verkehrsberuhigten Geschäftsbereich“. Der

verkehrsberuhigte Bereich zeigt rechtliche Äquivalenz mit einer Begegnungszone in Österreich. Entscheidender Unterschied ist jedoch, dass die Verordnung nur für „Bereiche mit sehr geringem Verkehrsaufkommen“ erteilt werden darf. Anders verhält es sich mit einer Verordnung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches, dieser darf auch auf stärker befahrenen Plätzen und Straßen verordnet werden. Zu beachten ist hier jedoch, dass es sich faktisch um eine Tempo 20 Zone handelt und FußgeherInnen keine bevorzugten Rechte genießen (GDV 2009, 25f).

1.6. ZIELE IN DER PLANUNG UND UMSETZUNG

Seit der gesetzlichen Verankerung stellen Begegnungszonen zunehmend ein wichtiges verkehrplanerisches Mittel für Städte und Kommunen zu Verkehrsberuhigung dar. Trotz offensichtlicher Vorteile von Begegnungszonen ergeben sich im Planungsprozess und in der Umsetzung einige Herausforderungen. Welche Ziele mit Begegnungszonen erreicht werden können, wird in diesem Kapitel erläutert.

- Erhöhung der Aufenthaltsqualität

Wie bereits in Kapitel 1.4 erwähnt, haben viele Straßen Aufenthaltsqualität zugunsten des motorisierten Individualverkehrs verloren. Die Begegnungszone stellt ein Mittel zur Rückgewinnung des Straßenraumes an nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer dar. Ein wichtiges Mittel um das Funktionieren einer Begegnungszone zu gewährleisten ist die Gestaltung des Straßenraumes. Maßnahmen wie Straßenmöblierung, Begrünung und das Entfernen linearer Elemente tragen maßgeblich zu einer gesteigerten Aufenthaltsqualität, im Vergleich zu klassischen Straßenquerschnitten, bei (BMVIT 2013, 31).

Eine Erhöhung der Aufenthaltsqualität ergibt sich aber nicht nur durch einzelne bauliche Maßnahmen sondern entsteht durch die Synthesewirkung verschiedener Aspekte wie der gestalterischen Aufwertung, den niedrigeren Geschwindigkeiten, der Reduzierung von Emissionen und den Nutzungsänderungen in Bereichen von Begegnungszonen (BMVIT 2013, 31).

- Verbesserung der Verkehrssicherheit

Besonders schwächere Verkehrsteilnehmer, wie FußgeherInnen und FahrradfahrerInnen, profitieren von Begegnungszonen. Durch einen geringeren Geschwindigkeitsunterschied zwischen motorisiertem Verkehr und nichtmotorisiertem Verkehr nimmt die Schwere der Unfälle ab (BMVIT 2013, 26). In der Schweiz wurde 2008 bereits eine erste Metaanalyse des Unfallgeschehens durchgeführt. Dabei konnten Schweizer und Fasciati (2008, 24) analysieren, dass die Anzahl der Unfälle und die Anzahl der Verletzten nach der Einführung der Begegnungszonen gesunken sind. Laut den Autoren sind die Zahlen statistisch noch nicht gesichert, da zu geringe Fallzahlen vorliegen. Aus den Resultaten können jedoch bereits erste Trends interpretiert werden. Laut Käfer et al. (2011, 54ff.) führt vor allem die Gestaltung von Mischverkehrsflächen zu einer höheren Aufmerksamkeit der VerkehrsteilnehmerInnen und diese wiederum zu einer Minderung der Unfallzahlen. Durch eine geringere Aufprallgeschwindigkeit verringert sich zusätzlich die Sterbewahrscheinlichkeit bei einer Kollision (Abbildung 1.6-1). Ein weiterer wichtiger Punkt, um die Verkehrssicherheit zu verbessern, sind optimale Sichtbeziehungen. Die BfU (2013, 5) fordert dahingehend eine Mindestsichtweite von 15 Meter für Kfz-LenkerInnen, um ein rechtzeitiges Anhalten zu gewährleisten.

- Räumliche Wirkung und Wirtschaft

Wie in Kapitel 1.5 erwähnt, dürfen FußgeherInnen die gesamte Begegnungszone flächig queren. Dieser Aspekt führt, bei optimaler Ausführung der Begegnungszone, zum Abbau der Trennwirkung von Straßenachsen. Gerade in zentrumsnahen Bereichen kann dies zu einer Belebung des Ortskernes oder zur Schaffung eines Quartiercharakters, bei nicht zentrumsnahen Gebieten, beitragen. Höhere FußgeherInnenfrequenzen und längere Verweilzeiten bringen zudem eine Stärkung des Handels in den entsprechenden Gebieten (Robatsch 2014, 17).

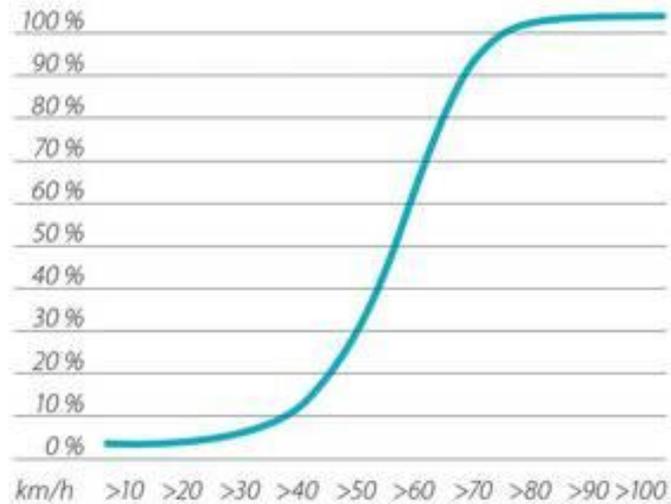


Abbildung 1.6-1: Sterbewahrscheinlichkeit nach Aufprallgeschwindigkeit (bfu, 2010)

- Faire Verteilung des Straßeraumes

Im Arbeitsblatt 27 (FSV 2014) wird auch die faire Verteilung des Straßenraumes als Ziel angeführt. Durch eine Gleichstellung aller VerkehrsteilnehmerInnen wird eine Aufwertung der bisher benachrangten Gruppen erreicht. Zusätzlich wird aber auch die Möglichkeit des Durchgangsverkehres aufrechterhalten. Zufahrtsmöglichkeiten bleiben außerdem bestehen.

2. Planung und Umsetzung von Begegnungszonen

Um eine erfolgreiche Umsetzung von Begegnungszonenprojekten sicherzustellen, müssen gewisse Voraussetzungen geschaffen werden. Diese reichen von der Festlegung der zu erreichenden Ziele über einen interdisziplinären Planungsprozess bis hin zur konkreten Maßnahmenplanung. In der vorhandenen Fachliteratur besteht mehrheitlich ein Konsens über das Planungsverfahren und die zu setzenden Maßnahmen. Die folgenden Kapitel enthalten eine Synthese der vorhandenen Literatur und führen von der Makroebene, der Prozessplanung, bis hin zur Mikroebene der konkreten Gestaltungsmaßnahmen.

Die Ziele die mit einer Begegnungszone erreicht werden sollen, sind im Ländervergleich zwischen Österreich und Schweiz dieselben (s. Kap. 1.6). Unterschiede existieren jedoch, wie bereits in Kapitel 1.5 erwähnt, in Bezug auf den Planungs-, Umsetzungs- und Evaluierungsprozesses.

2.1. PLANUNGSPROZESS

Der Planungsprozess wird in der vorhandenen Literatur vor allem durch zwei Aspekte bestimmt. Zum einen sind dies die klassische, technische Verkehrsuntersuchung und zum anderen die Partizipation der betroffenen Stakeholder. In den folgenden Kapiteln werden beide Elemente einer erfolgreichen Planung näher beschrieben.

2.1.1. Verkehrsuntersuchungen

In Österreich existiert keine gesetzliche Verpflichtung zur Durchführung einer Voruntersuchung. Im Arbeitsblatt 27 (FSV 2014, 3ff) werden Kriterien beschrieben, welche für die Feststellung einer Eignung als Begegnungszone wichtig sind. Eine detaillierte Beschreibung dieser Kriterien findet sich in Kapitel 2.2 dieser Arbeit. Die FSV (2014) regelt im Arbeitspapier 27 zudem, dass ab einer FußgeherInnen- und RadfahrerInnenquerungsquote von über 500 pro Stunde und 100 Meter eine „gesonderte, vertiefende Eignungsprüfung erforderlich“ ist. Zusätzlich wird im Arbeitspapier, unter Punkt 4.3 die Notwendigkeit einer Kfz-, RadfahrerInnen- und FußgeherInnenzählung festgestellt. Dies soll dazu dienen, die Sinnhaftigkeit einer Begegnungszone grob einschätzen zu können. Die Tabelle 1 zeigt die Empfehlungen der FSV (2014, 5):

Tabelle 2.1-1: Richtwerte für den Einsatz von Begegnungszonen (FSV 2014, 5)

Zahl der FußgeherInnen- und RadfahrerInnenquerungen pro Stunde und 100 m Länge	Eignung als Begegnungszone
0-50	Begegnungszone nicht sinnvoll
50-500 sowie Anwesenheitsquote erfüllt	Begegnungszone möglich bis maximal 100 Kfz/h. Bei höheren Kfz-Verkehrsstärken gesonderte, vertiefende Eignungsprüfung erforderlich.
>500	Gesonderte, vertiefende Eignungsprüfung erforderlich

Unter Punkt 4 der RVS (FSV 2014, 3ff) werden außer den in Tabelle 1 angegebenen Richtwerten, noch weitere Empfehlungen zur Lage im Siedlungsgebiet, Funktion der Straße, Leistungsfähigkeit, Verlagerungseffekte, Anwesenheitsquote, Parken, Öffentlicher Verkehr und Radverkehr angeführt. Diese Punkte werden im Kapitel „Einsatzbereiche“ näher erläutert. Als weiteres Hilfsmittel finden sich Checklisten. Diese Listen sind in drei Kategorien aufgeteilt. Kriterien für Wohngebiete, für Geschäfts- und Wohnbereiche und für Verkehrsknotenpunkte des ÖV. Jede Checkliste enthält wiederum Kriterien, welche als Planungshilfe dienen können.

Im Gegensatz zur österreichischen Gesetzgebung ist in der Schweiz ein verpflichtendes Verkehrsgutachten in der VVR vom 28.09.01 vorgeschrieben. In dieser Zusatzverordnung zum Schweizer Straßenverkehrsgesetz wird festgelegt, dass ein Gutachten mit Kurzbericht zwingend vorgeschrieben ist. Dies gilt bei allen Änderungen des 50 km/h Regimes. Der Bericht muss folgende sieben Punkte enthalten (VRV 2001):

- (1) die Umschreibung der Ziele, die mit der Anordnung der Zone erreicht werden sollen;
- (2) einen Übersichtsplan mit der auf Grund des Raumplanungsrechts festgelegten Hierarchie der Straßen einer Ortschaft oder von Teilen einer Ortschaft;
- (3) eine Beurteilung bestehender und absehbarer Sicherheitsdefizite sowie Vorschläge für Maßnahmen zu deren Behebung;
- (4) Angaben zum vorhandenen Geschwindigkeitsniveau (50-Prozent-Geschwindigkeit V_{50} und 85-Prozent-Geschwindigkeit V_{85});
- (5) Angaben zur bestehenden und angestrebten Qualität als Wohn-, Lebens- und Wirtschaftsraum, einschließlich der Nutzungsansprüche;
- (6) Überlegungen zu möglichen Auswirkungen der geplanten Maßnahme auf die ganze Ortschaft oder auf Teile der Ortschaft sowie Vorschläge zur Vermeidung allfälliger negativer Folgen;
- (7) eine Aufzählung und Umschreibung der Maßnahmen, die erforderlich sind, um die angestrebten Ziele zu erreichen.

2.1.2. Partizipation

Verkehrspolitik ist seit jeher ein emotionales Thema. Besonders bei Neuplanungen in traditionellen, identitätsstiftenden Ortszentren prallen oft Vorbehalte seitens der Bevölkerung auf die Ideen der PlanerInnen. Gründe dafür sind meist Änderungen in der Verkehrsorganisation und die dadurch entstehenden Interessenskonflikte. Zudem sorgen die finanziellen Belastungen für Diskussionen (Schweizer s.a., 9).

Aus diesen Gründen ist ein optimal ausgeführter Planungsprozess für den Erfolg einer Begegnungszone sehr wichtig. Gerade um die Nutzungsbedürfnisse aller Verkehrsteilnehmer zu befriedigen, müssen alle Stakeholder so früh wie möglich eingebunden werden. Zu diesen Stakeholdern gehören VertreterInnen der Anrainer, Gewerbe, Politik, Raumplanung, Interessensverbände (zB Blinden- und Sehbehindertenverband) sowie der Verkehrsplanung (BMVIT 2013, 33).

Das Architekturbüro Bad Architects (2012, 24 ff) teilt in ihrem Leitfadens den partizipativen Planungsprozess in drei Stufen ein:

- Stufe 1: Bestandsaufnahme und Verkehrsanalyse

- Stufe 2: Planungsphase mit BürgerInnenbeteiligung, Initialworkshop und Planungsworkshop
- Stufe 3: Information über die Benutzung

Dieser Ablauf muss in der Praxis nicht eingehalten werden, die Phasen können sich je nach Projekt überschneiden. Die Autoren des Leitfadens sehen Flexibilität und Individualität bei jedem Projekt als sehr wichtig an.

In der Schweiz hat sich für die Umgestaltung von Ortsdurchfahrten das „Berner Modell“ als wirkungsvoll erwiesen. Es wurde 1987 vom Schweizer Verkehrsplaner Fritz Kobi ins Leben gerufen. Das Berner Modell ist eine Planungsphilosophie, die nicht nur zur Planung von Begegnungszonen dient, sondern den Fokus auf eine ganzheitliche, integrative Lösungsfindung legt. Die Planung orientiert sich vor allem an den Wünschen der Gemeinden und den betroffenen BewohnerInnen. Der Ausgang der Planung ist offen. Das Fundament sind die verkehrspolitischen Grundsätze der Schweiz bzw. der einzelnen Kantone (Studer, et al. 2008, 2ff).

2.2. EINSATZBEREICHE UND VORAUSSETZUNGEN

Die Anwendungsgebiete von Begegnungszonen sind vorrangig Straßen und Plätze, die im Siedlungsgebiet liegen und deren Nutzen hauptsächlich zu Wohn- und/oder Geschäftszwecken dient (FSV 2014, 3). Um eine funktionierende Begegnungszone einzurichten, existieren weitere wichtige Voraussetzungen. In den folgenden Kapiteln werden die in den landesspezifischen Planungsrichtlinien angeführten Einsatzbereiche zusammengefasst und anschließend im Detail die verkehrlichen, siedlungsstrukturellen und nutzungsstrukturellen Voraussetzungen erarbeitet.

In Österreich wird grundsätzlich zwischen drei verschiedenen baulichen Typen von Begegnungszonen unterschieden (FSV 2014, 2f):

- **Straßen**

Straßen mit hohem FußgeherInnenaufkommen und zusätzlich hohem Querungsbedarf sind der häufigste Typ.

- **Plätze**

Zentrale Plätze oder Plätze vor publikumsintensiven Einrichtungen (Bahnhöfe etc.) sind vor allem stadtplanerisch interessant. Eine verbesserte Zentrumswirkung kann durch Begegnungszonen erreicht werden. Besonders empfehlenswert ist eine Begegnungszone, wenn eine Trennung der einzelnen Verkehrsarten nicht möglich ist.

- **Straßen mit schmalen Querschnitt**

Dieser Typ wird von der FSV empfohlen, wenn die Gesamtbreite des Straßenquerschnitts es nicht zulässt, für alle VerkehrsteilnehmerInnen Flächen mit entsprechender Breite bereitzustellen. Dies dient vor allem zur rechtlichen Absicherung von FußgeherInnen.

In der Schweiz wird grundsätzlich eine Einteilung nach Nutzung vorgenommen und weniger nach baulichen Voraussetzungen. So wird unterschieden zwischen Begegnungszonen in Wohn- oder Geschäftsbereichen, Altstadt-situationen und Vorplätze vor Bahnhöfen und Schulen. Da das Schweizer Modell der Begegnungszone aus der Wohnstraße entstanden ist, ist heute ein Großteil der ca. 280 Begegnungszonen in der Schweiz in Wohnbereichen anzutreffen. Wie in Tabelle 2 zu sehen, nimmt die Anzahl der Begegnungszonen in Wohngebieten ab und jene in Geschäftsbereichen zu (Metron Verkehrsplanung 2010, 4). Da Begegnungszonen in reinen Wohngebieten in Österreich noch kaum existieren, wird in den kommenden Kapiteln der Fokus auf die Voraussetzungen für Begegnungszonen in Geschäfts- und Altstadt-bereichen gelegt.

Tabelle 2.2-1: Anzahl und Arten von Begegnungszonen in der Schweiz 2006 und 2010 (Metron Verkehrsplanung 2010,4)

Begegnungszonen in Quartiertyp	%-Anteil 2006	%-Anteil 2010
Wohnquartieren	64%	43%
Geschäftsquartieren	15%	24%
Schulen	4%	10%
Bahnhofplatz/Bahnhofstrasse	8%	7%
Altstadtsituation	10%	16%

Die deutsche FGSV (2014, 12) unterscheidet die Einsatzbereiche nach zwei statischen Merkmalen, dem Raumtyp (Straßen- oder Platzraum) und der Komplexität. Hier wird unterteilt in drei Stufen.

- K1, Hauptverkehrsstraßen ohne bedeutsame Anschlußknotenpunkte von Erschließungsstraße
- K2, Hauptverkehrsstraßen mit bedeutsamen Anschlussknotenpunkten von Erschließungsstraßen. Diese Erschließungsstraßen müssen nicht auf den MIV bezogen sein. Es können auch Fahrradstraßen, Busstreifen oder Umweltstraßen sein.
- K3, Knotenpunkte von gleichrangigen Hauptverkehrsstraßen.

2.2.1. Siedlungsstruktur

Laut FSV (2014, 3f) spielen der Gebietstyp und die Funktion der Straße eine große Rolle in der Planung von Begegnungszonen. Gerade innerörtliche Straßenzüge mit verdichteter Siedlungs- und Bebauungsstruktur weisen gute Voraussetzungen für die Einführung einer Begegnungszone auf. Zusätzlich ist ein ausgeglichenes Verhältnis zwischen Kfz-Verkehr und Fuß- bzw. Radverkehr förderlich (siehe Tabelle 2.2-1). Gebiete mit flächigem Querungsbedarf für FußgeherInnen sind ebenfalls für Begegnungszonen geeignet. Für die VerkehrsplanerInnen der Stadt Zürich (Metron Verkehrsplanung 2010, 11) müssen Begegnungszone in Geschäftsbereichen „städtebaulichen Sinn“ machen, die „Siedlungs- und Bebauungsstruktur unterstützen“ sowie „selbsterklärend und nachvollziehbar“ sein. Ein weiterer wichtiger Faktor ist die Möglichkeit der Aufhebung trennender Elemente zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmern. Vor allem die Niveaugleichheit aller Verkehrsteilnehmer ist ein potentieller Erfolgsfaktor. Die FGSV (2014, 6) empfiehlt eine gute Ablesbarkeit von Raumeinheiten und eine gute Erkennbarkeit der städtebaulichen Struktur.

2.2.2. Nutzungsstruktur

Die Nutzungsstruktur sollte vor allem bei Begegnungszonen in Zentren und Geschäftsbereichen heterogen sein. In der Checkliste des Arbeitspapier 27 (FSV 2014, 9) sind dies im Detail: Die Grün- und Aufenthaltsbereiche des Straßenraumes ohne Konsumzwang, der Bestand und das Potential an Geschäften sowie die Verteilung von ÖV-Haltestellen und Ladezonen. Die Metron Verkehrsplanungs AG (2010, 12), welche die Richtlinien für die Stadt Zürich erarbeitete, sieht zusätzlich als wichtige Voraussetzung die beidseitige Nutzung der Begegnungszone. Durch eine Nutzung an zwei oder mehreren Seiten wird ein hoher, im Idealfall flächiger Querungsbedarf geschaffen, beziehungsweise ist bereits vorhanden. Dieser ist wiederum eine weitere Voraussetzung für das Gelingen einer Begegnungszone. Laut FGSV (2014, 6) ergibt sich ein flächiger Querungsbedarf dort „wo eine starke FußgeherInnenverbindung eine Hauptverkehrsstraße kreuzt ... die beidseitige städtebauliche Nutzung in einem Straßenabschnitt dichte Querbeziehungen aufweist.“. Weiters ist, um den Querungsbedarf zu ermitteln, eine Analyse der städtebaulichen Struktur, des Straßennetzes sowie der FußgeherInnenbeziehungen notwendig.

2.2.3. Verkehrsstruktur

Wichtig für die Eignung als Begegnungszone sind der Rang und die Funktion der Straße. Hauptverkehrsstraßen sind nicht grundsätzlich ausgeschlossen, haben sie jedoch eine überregionale Durchleitungsfunktion, eignen sie sich nicht (Land Salzburg 2014, 7). In der RVS werden zusätzlich Straßen mit einer Leistungsfähigkeit von mehr als 2 Fahrstreifen pro Richtung als untauglich kategorisiert (FSV 2014, 4). In der Schweiz stellt sich die Lage etwas diffiziler dar. Hier sind Begegnungszonen auf Hauptstraßen verboten, welche Straße jedoch als Hauptstraße im rechtlichen Sinn zählt, ist jedoch nicht genau geklärt. Metron Verkehrsplanung und somit die Stadt Zürich (2010, 3) sehen Begegnungszonen auf „Durchgangsstraßen“ als gesetzeswidrig, auf allen Haupt-

verkehrsstraßen und Verbindungsstraßen widersprechen sie ihrer Meinung nach nicht den gesetzlichen Vorgaben.

Ein weiterer wichtiger Punkt ist die Anzahl der einzelnen VerkehrsteilnehmerInnen und die Zusammensetzung dieser. Weder in der Schweizer noch in der österreichischen Literatur finden sich absolute Grenzwerte zum DTV. In Wohnbereichen wird eine ungefähre Obergrenze von 100 Fahrzeugen/Stunde angegeben (Stadtplanungsamt Bern 2002, s.a.). In der RVS werden Kfz Stärken von bis zu 10.000 Fahrzeugen/Tag als unproblematisch angegeben. Bei Begegnungszonen mit einem höheren DTV ist eine Sinnhaftigkeit mittels einer „gesonderten, vertiefenden Prüfung“ nachzuweisen (FSV 2014, 4). Im Leitfaden des Landes Salzburg (2014, 6) wird bereits ein DTV über 5.000 Fahrzeugen/Tag als kritisch bewertet und bedarf einer vertiefenden Überprüfung. Im Leitfaden der Stadt Zürich ist nicht der DTV als alleiniger Ausschlussgrund zu sehen, vielmehr ist ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Fuß- und Kfz-Verkehr entscheidend. Eine Belastung mit einem DTV von mehr als 15.000 Fahrzeugen/Stunde wird aber auch hier als sehr kritisch betrachtet (Metron Verkehrsplanung 2010, 14). Als entscheidend wird in allen Planungsratgebern ein geringer Schwerverkehrsanteil beschrieben. Die FSV (2014, 5) sieht die Realisierung einer Begegnungszone ab 50 LKW/Stunde als „ungünstig“.

Wie bereits erwähnt, kommt dem Verhältnis zwischen motorisiertem Verkehr und Fuß- und Radverkehr eine entscheidende Bedeutung zu. In der österreichischen RVS (FSV 2014, 5) wird eine Anwesenheitsquote nicht motorisierter Verkehrsteilnehmer von mindestens 20% angegeben. Zusätzlich werden Richtwerte zum Verhältnis der verschiedenen Verkehrsteilnehmer angegeben (siehe Tabelle 2.1-1). Das Land Salzburg (2014, 7f) entwickelte speziell zu dieser Thematik eine relativ komplizierte Berechnungsmethode. Bei dieser Methode wird zuerst die Gesamtfläche der Begegnungszone in verschiedene Kategorien (zB Platz, Landesstraße, Gemeindestraße) aufgeteilt. Anschließend wird die räumliche als auch zeitliche Verteilung der FußgeherInnen nach einem festgelegten Schlüssel berechnet. Als Mindestzahl an FußgeherInnen sollten sich 3 Personen je 100 m² Fläche befinden (Land Salzburg 2014, 7). Die Verkehrsplaner der Stadt Zürich nennen keine Zahlen sondern gehen davon aus, dass je ausgeglichener das Verhältnis zwischen Fuß- und Kfz-Verkehr ist, desto sicherer fühlen sich FußgeherInnen. Das FußgeherInnenaufkommen und Verhältnis zum Kfz-Verkehr sollte zusätzlich über den ganzen Tag beobachtet werden um Verzerrungen in den Spitzenstunden zu vermeiden (Metron Verkehrsplanung 2010, 14).

Der öffentliche Verkehr ist an sich kein Ausschlusskriterium für den Bau einer Begegnungszone. Jedoch können gewisse Voraussetzungen für eine Begegnungszone hinderlich sein. Hohe Frequenzen, hohe Geschwindigkeiten sowie eigene Trassen (Straßenbahn) lassen sich nur schwer mit den Grundsätzen einer Begegnungszone verbinden. Andererseits jedoch kann eine Bushaltestelle im Bereich einer Begegnungszone „Frequenzbringer“ und somit förderlich sein (Metron Verkehrsplanung 2010, 14). In Deutschland empfiehlt die FGSV, analog zu den in Kapitel 2.2 genannten Komplexitätsstufen, folgende Kennzahlen (FGSV 2014, 13):

Tabelle 2.2-2: Orientierungswerte für Einsatzgrenzen des "Shared Space" - Gedankens bei Straßenräumen mit besonderem Querungsbedarf (FGSV 2014, 13)

Komplexitätsstufe	Kraftfahrzeugbelastung [Kfz/h]	Schwerverkehrsbelastung [SV/h]	Querungsdichte [Fg&Rad/(100 m x h)]	Belastungsverhältnis Verkehrsbelastung querender Fußgänger- und Radverkehr (Fg+Rad/h) zu Längsverkehr bzw. Knotenbelastung (Kfz/h) [-]	Planerisch angestrebte Geschwindigkeit (V85) [km/h]	Länge [m]
K1, K2	< 1.800* im Querschnitt	<80	>200	>0,5	20-30	<500
K3	< 1.200** Summer der Zuläufe am Knoten	<80				

* Bei Streckenbelastungen über 1.000 Kfz/Spitzenstunde ist die Anlage eines mittigen Schutzraumes erforderlich

** Bei Minikreisverkehren ohne besonderen Nachweis

2.2.4. Planungs- und Gestaltungsempfehlungen

Neben den in den vorigen Kapiteln beschriebenen Voraussetzungen, hat die Gestaltung einer Begegnungszone maßgeblichen Einfluss auf das Verhalten der Verkehrsteilnehmer und somit das Funktionieren der Zone. Für das BMVIT (2013, 34) ist zur Gestaltung einer Begegnungszone mehr ein Rückbau als ein Ausbau notwendig. Der Rückbau bezieht sich vor allem auf den Abbau unnötiger Verkehrszeichen, das Entfernen vorhandener Gehsteige und unnötiger Bodenmarkierungen (Mittellinie, Randlinie).

2.2.5. Ausdehnung der Begegnungszone

Die Länge der Begegnungszone hat laut FSV (2014, 7) einen Einfluss auf die Verkehrssicherheit im Bereich einer Begegnungszone. Mit zunehmender Länge einer Begegnungszone sinkt die Bereitschaft, die erlaubte Höchstgeschwindigkeit einzuhalten. Das Land Salzburg (2014, 10) empfiehlt Begegnungszonen mit einer erlaubten Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h nicht länger als 300 Meter zu planen und jene mit einer erlaubten Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h mit 500 Meter zu begrenzen. Im Ratgeber der Stadt Zürich (Metron Verkehrsplanung 2010, 6) wird eine Bandbreite der Längen bei bereits bestehenden Begegnungszonen von 20 Metern bis zu über einem Kilometer angegeben. Grundsätzlich pendeln sich die Längen von Begegnungszonen in Geschäftsgebieten bei ungefähr 300 bis 500 Metern ein. Die optimale Länge hängt nicht von einer spezifischen Zahl ab, sondern von verschiedenen Faktoren wie Bebauungs-, Nutzungs- und Verkehrsstruktur. Das UVEK (2013, 46) spricht in diesem Zusammenhang vom sogenannten „Zonenbewusstsein“. Dabei ist es möglich, in Geschäftsstraßen mehrere Straßenzüge zu einer Begegnungszone zusammenzufassen, wenn der Durchgangsverkehr gering ist und die Begegnungszone in jedem Bereich auch als solche wahrnehmbar ist.

2.2.6. Gestaltung des Straßenraumes

Besonders der Eingang zu einer Begegnungszone stellt ein sehr wichtiges Werkzeug dar zur Steuerung des Geschwindigkeitsniveaus sowie des Verhaltens von Kfz LenkerInnen. Eine Zonen-

eingang kann durch verschiedenste planerische Maßnahmen gestaltet werden. Es können Verengungen der Fahrbahn vorgenommen werden oder ein Belagswechsel, der im Idealfall mit einer Erhöhung des Straßenniveaus einhergeht. Wichtig ist, dass jeder Verkehrsteilnehmer die Begegnungszone und die geänderte Situation wahrnimmt (TCS 2008, 18). Das Tiefbauamt des Kantons Bern (2010, 2) empfiehlt daher „klare und kontrastreiche“ Eingangstore mit dem Ziel, Fahrzeuglenker auf die erlaubten 20 km/h einzubremsen. Die Art der Gestaltung ist nicht geregelt. Die deutsche FGSV (2014, 17) beschreibt: „eine gute Gestalt wird durch zurückhaltenden Einsatz und sinnvolle Variation einzelner Materialien in Farbe, Form, Oberflächenbehandlung (Rauigkeit) und Art der Verlegung im Rahmen eines übergreifenden Gesamtkonzeptes erreicht“. Zudem empfiehlt der FGSV (2014, 17), keine Fahrkurven optisch, durch verschiedene Gestaltungselemente darzustellen und die ausschließlich den FußgeherInnen vorbehaltene Flächen durch Farb- oder Texturunterschiede abzugrenzen.

Weitere Maßnahmen innerhalb der Zone sollen zu einer „ruhigen, langsamen aber flüssigen Fahrweise führen“ (TCS 2008, 18). Prinzipiell können alle verkehrlichen Maßnahmen in die Gestaltung miteinbezogen werden, solange sich dadurch weder die Verkehrssicherheit verringert und die Geschwindigkeit erhöht. Vor allem empfiehlt es sich, möglichst auf vertikale Elemente zu verzichten und horizontale Segmente als optische Barrieren einzubauen. Zusätzlich sollten die Begegnungszonen mit einem einheitlichen Belag ausgeführt sein (BMVIT 2013, 34). Besonders bei Geschäftsstraßen und Straßen mit einem hohen DTV empfiehlt Gerlach (2015, 312) eine weiche Separation. Diese wird erreicht durch eine niveaugleiche Ausführung des Querschnittes und eine Trennung der Seitenräume durch Bepflanzung, Pollerreihen oder ähnlichem.



Abbildung 2.2-1: Beispiel für eine Torwirkung durch Verengung der Fahrbahn, Wohnquartier Bern (http://www.bern.ch/leben_in_bern/mobilitaet/verkehrsplanung/verkehrskonzepte/begegnung)

Qualitativ kann eine Begegnungszone vor allem durch eine Möblierung und Bepflanzungen attraktiv gestaltet werden; dies bringt zusätzlich den Vorteil der Schaffung eines Nutzungspotenzials für FußgeherInnen. Hierbei ist auf die Verkehrssicherheit zu achten und die Möblierungen so auszuführen, dass keine Beeinträchtigung der Sichtbeziehungen auftreten (BMVIT 2013, 34). Auch für Baier und Engelen (2015, 5) wird „die Aufenthaltsqualität wesentlich durch die Gestaltung des umliegenden Bereichs (z.B. mit Sitzgelegenheiten und Begrünung) und die vorhandenen Randnutzungen (z.B. Außengastronomie) bestimmt. Gerlach (2015, 313) empfiehlt ebenfalls bei der Umgestaltung auf eine optimale Kommunikation der Verkehrsteilnehmer zu setzen. Die Autofahrer sollen sich als Gast fühlen und dadurch automatisch niedrige Geschwindigkeiten wählen. Um eine gute Kommunikation zu ermöglichen, muss der Straßenraum von Sichtbehinderungen, wie Längsparker, befreit werden.

Stellflächen sind in einer Begegnungszone kritisch (Metron Verkehrsplanung 2010, 15). Zum einen wird die Begegnungszone dadurch funktional eingeschränkt, was bedeutet, dass durch zu viele parkende Kfz die Möglichkeit des flächigen Querens eingeschränkt wird. Zum anderen hat eine hohe Zahl an Parkflächen Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit. Es kann vermehrt zu statischen Sichtabschattungen führen (Land Salzburg 2014, 10).

2.2.7. Barrierefreiheit

Die Barrierefreiheit stellt einen wichtigen Aspekt einer Begegnungszone dar. Durch den Wegfall punktueller Quermöglichkeiten und der Minimierung baulicher Schranken, wie dem Absenken von Bordsteinkanten, ergeben sich für die Planer bei der Umsetzung der Barrierefreiheit neue Herausforderungen. Diese betrifft besonders folgende Personengruppen (FSV 2014, 12):

- Blinde oder sehbehinderte Personen,
- mobilitätseingeschränkte Personen und Personen im Rollstuhl,
- Kinder,
- Ältere Menschen.

Gemäß FSV (2014, 12ff) sind daher vier Aspekte, während der Planung, zu beachten:

- *„selbsterklärende“* Gestaltung der Begegnungszone
Dies beinhaltet vor allem eine klare Führung des Kfz-Verkehrs sowie eine heterogene Gestaltung des Bodenbelags um die unterschiedlichen Bereiche kontrastreich voneinander abzugrenzen.
- *„Der flächige Aufenthalt der Fußgänger im Straßenraum und das flächige Queren“*
Diese Faktoren bilden den eigentlichen Kern einer Begegnungszone. Für blinde und sehbehinderte Personen sollten jedoch definierte Querungsstellen geplant werden.
- *„Gestaltung für Personen mit Sehbehinderung und blinde Personen“*
(Wie bereits erwähnt sind kontrastreiche Bodenbeläge wichtig. Zusätzlich sind taktile Leitsysteme zu planen, welche die Führung in den „Hauptgehlinien“ gewährleisten. Zusätzlich bedarf es derartiger Leitsysteme am Anfang und am Ende einer Begegnungszone, sowie im Kreuzungsbereich und Haltestellenbereich (siehe Abbildung 2.2-2 und 2.2-3).



Abbildung 2.2-2: Taktiles Leitsystem, Hard



Abbildung 2.2-3: Taktiles Leitsystem, Bregenz Kornmarkt

- „Gestaltung für Personen mit Gehbehinderungen“

Hier ist vor allem auf eine Niveaugleiche Ausführung, Steigung von Rampen und Einhaltung gesetzlicher Durchgangsbreiten zu achten. Zusätzlich ist ein Barrierefreier Zugang zu ÖPNV Haltestellen zu gewährleisten. Dies beinhaltet Einstiegsmöglichkeiten in Fahrzeugbodenhöhe, diese Haltestellen müssen durch eine Rampe mit normgerechter Steigung erreichbar sein. Zudem sollten Busse Haltestellen parallel anfahren können, ohne dass vorne oder hinten ein Spalt zwischen Haltestelle und Fahrzeug entsteht (FGSV 2014, 20).



Abbildung 2.2-4: Niveaugleiche Ausführung, Bischofshofen



Abbildung 2.2-5: Geringe Niveauunterschiede, Bregenz Kornmarkt

- „Information und Partizipation“

Ein sehr wichtiger Aspekt der Planung ist die Miteinbeziehung mobilitätseingeschränkter Personen. Dies kann im Rahmen von Planungssitzungen geschehen oder durch gezielte Mobilitätstrainings bei bestehenden Begegnungszonen. Als zielführend erweist sich hier die Zusammenarbeit mit regionalen Verbänden wie dem Zivilinvalidenverband oder dem Blindenverband (Land Salzburg 2014, 9).

In der Schweizer Literatur finden sich wenig bis gar keine Empfehlungen zur Barrierefreiheit.

2.3. EVALUIERUNG

Evaluierungen sind ein wichtiges Instrument zur Verbesserung einer Begegnungszone, auch über die Planungs- und Umsetzungsphase hinaus. Der Kanton Bern schreibt eine zwingende Kontrolle der angestrebten Ziele nach 6 Monaten vor. Dieser Kontrollbericht ist dem Tiefbauamt Bern un- aufgefördert vorzulegen (TBA Bern 2010, 2).

Die Beratungsstelle für Unfallverhütung (BFU 2013, 7) sieht eine Nachkontrolle spätestens nach einem Jahr vor. Sollten Ziele, welche im Gutachten vor der Umsetzung aufgestellt wurden, nicht erreicht worden sein, sind zusätzliche Maßnahmen zu ergreifen. Besonders wenn die V85 über 25 km/h liegt, sind weitere Vorkehrungen zur Senkung des Geschwindigkeitsniveaus zu treffen. Im Arbeitspapier 27 des FSV finden sich keine Angaben zum Evaluierungsprozess, auch in der StVO fehlen jegliche Regelungen zu einer Wirkungskontrolle. Eine Evaluierung einer Begegnungszone basiert in Österreich nach derzeitigem Stand auf freiwilliger Basis.

Gerlach (2015, 314) empfiehlt bereits in der Planungsphase eine Evaluierung durch Sicherheitsauditoren und nach der Freigabe für den Verkehr eine laufende Evaluierung durch externe Gutachter. Der Fokus sollte hierbei auf etwaigen Sicherheitsdefiziten und auf der Entwicklung des Verkehrsverhaltens der NutzerInnen liegen.

3. Methode und Auswahlverfahren

Die Methode der Arbeit gliedert sich in drei Teile: die Erarbeitung der Theorie, die Beschreibung der ausgewählten Begegnungszonen und eine zusammenfassende Bewertung.

Die Theorie wird anhand nationaler (Österreich) und internationaler Literatur (Deutschland, Schweiz) erarbeitet. Der Aufbau der Theorie stützt sich auf Gesetze, Verordnungen und Leitfäden öffentlicher Stellen, Literatur von Verkehrsplanern und Architekten sowie wissenschaftliche Artikel. Die erarbeitete Theorie bildet schließlich die Grundlage des Bewertungsschemas (siehe Kapitel 4.1.2).

3.1. METHODE DER AUFNAHMEN

Zu Beginn der Arbeit erfolgte eine möglichst exakte Erhebung aller in Österreich bereits eingerichteten Begegnungszonen. Dies gestaltete sich schwierig, da es keine zentrale Übersicht über alle Begegnungszonen gibt. Die Recherche erfolgte per Internet. Stichtag für die Erhebung war der 21. Mai 2015. Alle später verordneten Begegnungszonen sind in der Auswahlliste nicht mehr berücksichtigt. Die Anzahl der zu analysierenden Zonen wurde mit zehn festgelegt. Diese Anzahl repräsentiert beinahe ein Drittel der zum Stichtag verordneten und recherchierten Begegnungszonen. Aus diesem Drittel können bereits Tendenzen für die zu untersuchenden Aspekte abgeleitet werden.

Die Auswahl der zu untersuchenden Begegnungszonen erfolgte anhand folgender Kriterien:

- zu erwartender DTV
- Größe der Zone
- Größe der Gemeinde/Stadt
- Art der Begegnungszone (Platz, Straße)
- Straßenkategorie
- Bundesland
- Forschungsstand und verfügbare Unterlagen

Zu erwartender DTV

Der zu erwartende DTV wurde aufgrund der Größe des Ortes, dem Kategorie der Straße und der Lage im Ortsgebiet geschätzt. Da der DTV in der vorhandenen Literatur ein Ausschlusskriterium für eine Begegnungszone darstellt, ist er eine wichtige Komponente in der Analyse.

Größe der Zone

Die Größe der Zone wird in der Literatur wiederholt als wichtiger Aspekt genannt und kann entscheidend über die Funktion einer Begegnungszone sein.

Größe der Gemeinde/Stadt

Die Einwohnerzahl einer Ortschaft wurde als Kriterium gewählt, da sie ein Hinweis auf das FußgeherInnenaufkommen geben kann.

Art der Begegnungszone

Interessant für die Analyse sind vor allem Begegnungszonen auf Straßen, da hier die Ausgestaltung eine wichtige Rolle spielt.

Straßenrang

Die Straßekategorie spielt aufgrund der zu erwartenden höheren (Hauptachsen) oder niedrigeren (Nebenachsen) Kfz-Geschwindigkeiten und der damit nötigen Gestaltung eine Rolle.

Bundesland

Mit Ausnahme des Burgenlandes und Wien wurden aus allen Bundesländern zumindest eine Begegnungszone ausgewählt, um einen möglichst breiten Überblick über die Situation in Österreich zu erhalten.

Forschungsstand und verfügbare Unterlagen

Es wurden Begegnungszonen ausgewählt von denen zwar Eckdaten existieren, jedoch noch keine intensive Forschung betrieben wurde. Aus diesem Grund wurde auch auf die Analyse der Begegnungszone Mariahilferstraße verzichtet. Ein wichtiger Aspekt ist die Zusammenarbeit mit den zuständigen Institutionen sowie den Planern.

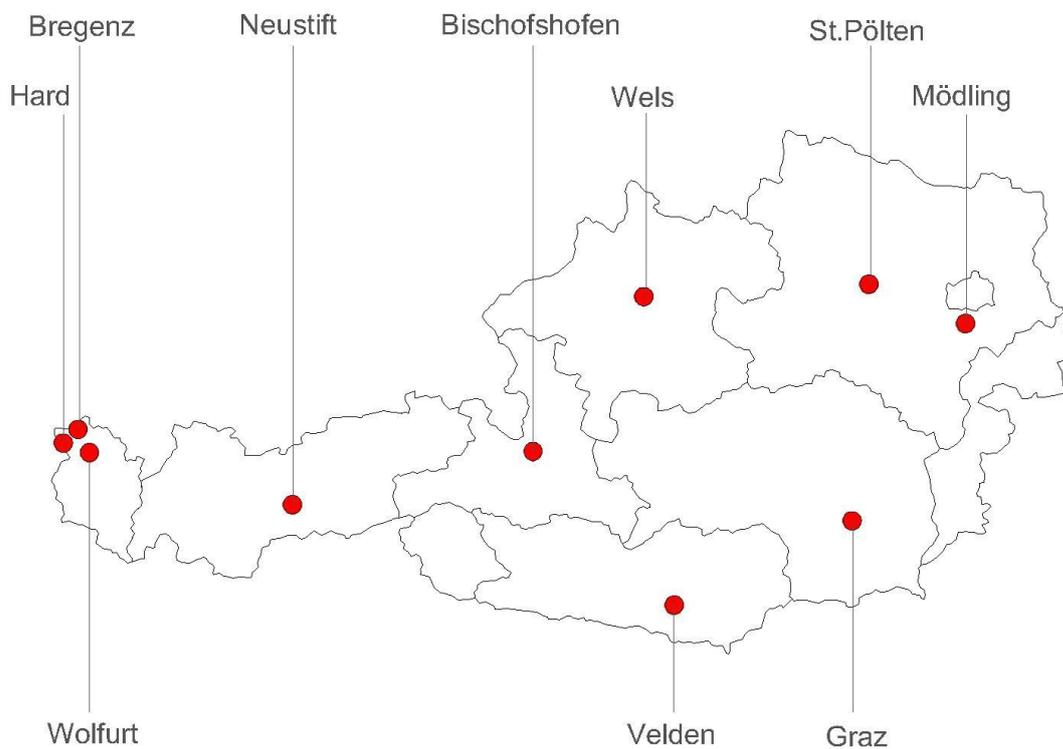


Abbildung 3.1-1: Übersicht der untersuchten Begegnungszonen

3.2. BEWERTUNG DER BEGEGNUNGSZONEN

Grundlage für die Bewertung der Begegnungszonen bilden gesammelte Informationen von öffentlichen Stellen und privaten Planungsbüros sowie eine fotografische als auch schriftliche Dokumentation vor Ort. Zusätzlich zu einer Internetrecherche wurden bei den betreffenden Städten und Gemeinden Kennzahlen und Informationen recherchiert. Die Beschreibung der Begegnungszonen erfolgt hinsichtlich fünf Aspekten, die sich aus der erarbeiteten Theorie ergeben.

Planungsprozess

Ein integrativer, alle Interessen berücksichtigender, Planungsprozess ist ein entscheidender Aspekt bezüglich der Akzeptanz einer Begegnungszone.

Siedlungsstruktur

Dieser Aspekt dient zur Bewertung in welche bestehende Struktur (offene oder geschlossene Bebauung) eine Begegnungszone eingebettet ist.

Nutzungsstruktur

Die verschiedenen Nutzungen (Wohnen, Arbeiten, Handel) und deren Zusammensetzung stellen die wichtigste Grundlage einer Begegnungszone dar.

Verkehrsstruktur

Unter diesem Punkt sind Straßenkategorie, Art und Zusammensetzung der VerkehrsteilnehmerInnen zusammengefasst.

Gestaltung

Die Gestaltung spielt eine wichtige Rolle im Zusammenhang mit Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität

Im Anschluss an die Analyse der Begegnungszonen erfolgt eine zusammenfassende Bewertung der untersuchten Begegnungszonen. Die tabellarische Zusammenfassung der Begegnungszonen erfolgte anhand der vorhandenen Daten und Dokumente. Eindeutig zuordenbare Merkmale wurden mit „ja“ oder „nein“ bewertet. Eigenschaften die nicht durch Unterlagen eruiert werden konnten, wurden bei den Lokalausgaben vom Verfasser bewertet.

4. Analyse der Begegnungszonen

Im folgenden Kapitel werden zehn Referenzbeispiele aus Österreich hinsichtlich des Planungsprozesses, der Siedlungsstruktur, der Nutzungsstruktur, der Verkehrsstruktur sowie der Gestaltung und Verkehrssicherheit analysiert.

4.1. BISCHOFSHOFEN, SALZBURG

Allgemeine Informationen

EinwohnerInnen: **¹10.315**
Gemeindefläche: **49,54 km²**

Informationen zur Begegnungszone

Art der Begegnungszone: **zentrale Geschäftsstraße**
Länge: **ca. 340 Meter**
Erlaubte Geschwindigkeit: **20 km/h**
DTV: **ca. 3000 Kfz/Tag**
DTV FußgeherInnen: **k.A.**
Kosten für Umsetzung: **Keine**



Abbildung 4.1-1: Verortung Bischofshofen

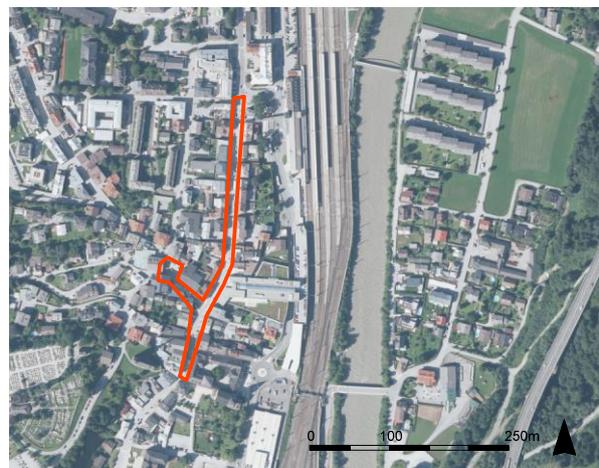


Abbildung 4.1-2: Begegnungszone Bischofshofen Maßstab 1:5000 (SAGIS)

Planungsablauf und Zielsetzung

Die Begegnungszone in Bischofshofen erstreckt sich ca. 340 Meter in Nord-Süd-Richtung entlang der zentralen Einkaufsstraße. Am 12. April 2015 wurde die Begegnungszone offiziell eröffnet. Der Bereich der jetzigen Begegnungszone wurde bereits 2006 Shared Space gerecht umgestaltet. Die Kosten für die Verordnung als Begegnungszone waren daher laut Stadtbauamt (Neumayer 2015) sehr gering und wurden nicht extra erhoben. Es wurden lediglich an den Aus- und Eingängen entsprechende Verkehrszeichen angebracht. Die Ziele, die durch die Verordnung einer Begegnungszone erreicht werden sollten, waren vor allem die Stärkung der örtlichen Wirtschaft, die

¹ Daten aus Statistik Austria. Gebietsstand 01.01.2015

Erhöhung der Aufenthaltsqualität in der Bahnhofstraße sowie Verbesserungen für alle VerkehrsteilnehmerInnen (Stadt Bischofshofen 2014, 2).

Siedlungs-, Nutzungs- und Verkehrsstruktur

Die Siedlungsstruktur der Stadt Bischofshofen ist im Bereich der Begegnungszone kompakt. Die Begegnungszone ist klar als Zentrumszone zu erkennen, Die Bebauung besteht zum Großteil aus historischen Bauten. Die Begegnungszone kann laut dem Arbeitspapier 27 des FSV (2014) als Straße kategorisiert werden. Im südlichen Teil, im Bereich des „alten Marktplatz“, existiert eine platzartige Aufwertung.

Die hauptsächliche Nutzungsart stellt das Gewerbe im Erdgeschoß und das Wohnen in den Obergeschoßen dar. Die Nutzung der Bahnhofstraße ist durchgängig beidseitig. Auf der gesamten Länge der Begegnungszone herrscht vor allem durch die gewerbliche Nutzung auf beiden Seiten ein hohes Querungsbedürfnis durch FußgeherInnen. Für die Stadt ist der Tourismus ein wichtiger Faktor, deshalb ist in der Hochsaison im Winter und Sommer von einem Anstieg der FußgeherInnenmenge in der Begegnungszone sowie der ganzen Stadt auszugehen. Eine Erhebung der FußgeherInnen- und RadfahrerInnenmenge wurde zwar seitens des Planungsbüros (Bad architects group 2014, 30) empfohlen, eine Zählung fand jedoch nicht statt.

Die erlaubte Höchstgeschwindigkeit ist auf 20 km/h begrenzt. Die Begegnungszone ist auf der gesamten Länge von Süd nach Nord als Einbahn organisiert. Der DTV betrug ca. 3000 Kfz/Tag (Bad architects group 2014, 26) vor der Eröffnung. Seit der Verordnung der Begegnungszone im Frühjahr 2015 wurde keine neuerliche Messung durchgeführt. Das Fahrradfahren ist entgegen der Einbahn erlaubt. Die Signalisation erfolgt durch Piktogramme auf der Fahrfläche. Fahrradabstellanlagen sind vorhanden. Es existieren etwa 17 Parkplätze mit einer maximalen Parkzeit von 30 Minuten zu den Hauptgeschäftszeiten. Alle Parkplätze sind längs zur Fahrfläche angeordnet. Für die Belieferung der Geschäfte wurden zwei Ladezonen geschaffen. Im südlichen Bereich weist die Begegnungszone zwei Zufahrten für Kfz auf. Aus östlicher Richtung existiert eine Einbahnverbindung von der B159 „Molkereistraße“. Gegenüber dieser Zufahrt mündet die Raiffeisenstraße als Einbahn, mit Fahrtrichtung Bahnhofstraße in diese. Der öffentliche Verkehr führt in Form von Autobussen durch die Begegnungszone. Östlich der Begegnungszone befindet sich die B159, welche als Umfahrung des Ortskernes konzipiert ist.

Gestaltung

Großteils ist der optische Eindruck linear. Das Oberflächenmaterial ist bis auf den „alten Marktplatz“ heterogen. Dieser zentrale Bereich weist eine homogene Pflasterung auf. Nördlich und südlich davon ist die mittige Fahrfläche asphaltiert. Die Randbereiche sind in Bahnen verschiedener Breiten gepflastert. Die gesamte Begegnungszone ist niveaugleich ausgeführt und somit für mobilitätseingeschränkte Personen barrierefrei. Für blinde und sehbehinderte Personen existiert kein Leitsystem. Bei den Zufahrten ist der Untergrund mit gelber Farbe eingefärbt. Eine räumliche Torwirkung ist nur im nördlichen Eingang erkennbar. Vom zentralen Bereich nordwärts existieren einige Gastgärten, dies ist förderlich für eine beidseitige Nutzung. Als Verweilmöglichkeiten ohne Konsumzwang wurden Bänke im Randbereich der Begegnungszone platziert. Hauptbepflanzungselement sind Bäume, welche rechts und links der Fahrfläche positioniert sind. Zusätzlich sind vor mehreren Geschäften Blumentröge aufgestellt.



Abbildung 4.1-3: Aus- und Einfahrt aus östlicher Richtung



Abbildung 4.1-4: Eingangsbereich im Westen



Abbildung 4.1-5: Dichte Siedlungsstruktur und platzartige Aufweitung im zentralen Bereich



Abbildung 4.1-6: Nutzungsverschränkung, homogene Flächenstruktur



Abbildung 4.1-7: Zufahrt im Süden



Abbildung 4.1-8: Fahrfläche im nördlichen Bereich

Tabelle 4.1-1: Bewertung Bischofshofen

Merkmal		Ausprägung		
Siedungs- und Nutzungsstruktur	Siedlungs- und Bebauungsstruktur ist geschlossen	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> ?
	Zentrumsfunktion oder Quartiercharakter ist gegeben	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> ?
	Nutzung erfolgt beidseitig	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> ?
	Nutzung	Wohnen, Gastronomie, Handel		
	Querungsbedarf	Auf gesamter Länge		
Verkehrsstruktur	Art der Straße	Zentrale Geschäftsstraße		
	DTV	3000 Kfz/Tag		
	V85	Keine Daten		
	Anteil FußgeherInnen, RadfahrerInnen	Keine Erhebung		
	Schwerverkehrsanteil	Kaum Schwerverkehr		
	öffentlicher Verkehr	1 Linie, Intervall ca. 1,5 h		
	Kfz-Stellflächen	Im nördlichen und südlichen Bereich Ladezonen und Stellflächen längs zur Straßenachse		
Gestaltung	Sichtfelder für Kfz-LenkerInnen	Teilweise durch parkende Fahrzeuge, Werbetafeln und Hausecken eingeschränkt		
	Torwirkung am Ein- bzw. Ausgang	Torwirkung ist an beiden Seiten gegeben		
	Länge der Begegnungszone	ca. 340 Meter		
	Trennung Fahrfläche und Seitenbereiche	Teilweise Trennung, besonders im Norden durch vertikale, niveaugleiche Pflasterreihen		
	Die Gestaltung führt zu einem niedrigen Geschwindigkeitsniveau	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> ?
	Barrierefreiheit für blinde und sehbehinderte Personen	Orientierung nur sehr schwer möglich, teilweise Möblierung als Hindernis		
	Blindenleitsystem	<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> ?
	Barrierefreiheit für mobilitätseingeschränkte Personen	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> ?

Stärken und Schwächen der Umsetzung und des Bestandes

- + Machbarkeitsstudie im Vorfeld
- + beidseitige, gemischte Nutzung im gesamten Verlauf
- + Verschränkung der Nutzung durch Gastgärten im Bereich des Platzes
- + flächiger Querungsbedarf besonders im nördlichen Bereich
- + ausgewogenes Verhältnis MIV und NMIV
- + Torwirkung im nördlichen Bereich
- + Seitenbereiche nicht abgetrennt
- relativ hohe Anzahl an Parkplätzen längs zur Fahrbahn
- Einbahnregelung tendenziell nicht förderlich für ein niedriges Geschwindigkeitsniveau
- Im nördlichen Bereich heterogene Belagsstruktur, die Fahrfläche wirkt daher linear
- Sichtbeziehungen teilweise eingeschränkt
- kein Blindenleitsystem
- einzelne Bänke als „Barrieren“ für blinde und sehbehinderte Personen

4.2. BREGENZ, VORARLBERG

Allgemeine Informationen

Einwohner: **28.313²**
Gemeindefläche: **29,78 km²**

Informationen zur Begegnungszone

Art der Begegnungszone: **Straße**
Länge: **ca. 105 Meter**
Erlaubte Geschwindigkeit: **20 km/h**
DTV (vorher): **ca. 5000 Kfz/Tag**
DTV FußgeherInnen: **k.A.**
Kosten für Umsetzung: **350.000 €**



Abbildung 4.2-1: Verortung Bregenz

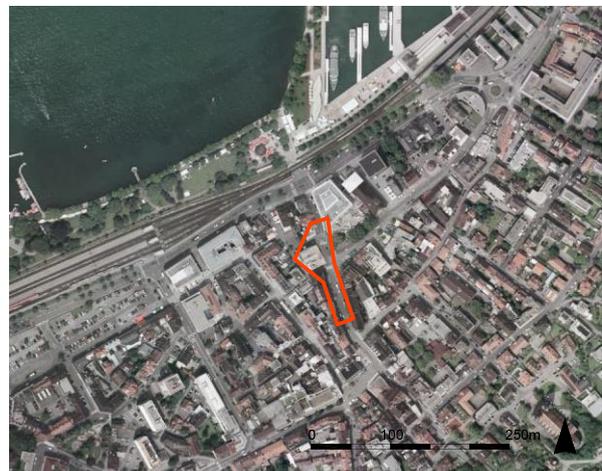


Abbildung 4.2-2: Begegnungszone Bregenz Maßstab 1:5000 (VOGIS)

Planungsablauf und Zielsetzung

Die Begegnungszone in der Rathausstraße wurde im Zuge des gesamten Umbaus des Kornmarktplatzes umgesetzt. Die Eröffnung fand im Frühjahr 2013 statt. Die Begegnungszone beginnt ca. 15 Meter nach der Einmündung in die Seestraße und führt ca. 105 Meter in südlicher Richtung. Ziel war es die Trennwirkung der Rathausstraße abzuschwächen und mit dem östlich gelegenen Kornmarktplatz zu verbinden. Ein städtischer, verkehrsberuhigter Platz sollte entstehen (Stadt Bregenz 2014, 21).

² Daten aus Statistik Austria. Gebietsstand 01.01.2015

Siedlungs-, Nutzungs- und Verkehrsstruktur

Die Bebauung im Bereich des Kornmarktplatzes und der Begegnungszone ist dicht und hat städtischen Charakter. Die Rathausstraße liegt im Zentrum der Stadt. Der Raum rund um die Begegnungszone ist auch als Zentrum erkennbar. Eine Kategorisierung der Zone nach dem Arbeitspapier 27 des FSV ist nur bedingt möglich. Die Begegnungszone verläuft entlang einer Nord-Süd Achse. Östlich davon grenzt die Fußgängerzone Kornmarktplatz an. Diese hat eine große Wirkung auf die Funktionsweise und Wahrnehmung der Begegnungszone.

Die Nutzung erfolgt bis auf den Bereich der Fußgängerzone beidseitig. Die Bebauung besteht aus Wohnhäusern mit gewerblicher Nutzung im Erdgeschoß. Am südlichen Ende befindet sich ein Supermarkt und schräg gegenüber eine große Bankfiliale. Im nördlichen Teil befindet sich das Vorarlberg Museum, gegenüber davon mündet eine Fußgängerzone in die Begegnungszone. Querungsbedarf entsteht somit nicht nur punktuell, sondern beinahe im ganzen Bereich der Begegnungszone. Um von der westlichen Fußgängerzone in jene auf dem Kornmarktplatz zu gelangen, muss die Begegnungszone gequert werden. Ein Umstand der zum hohen FußgeherInnenaufkommen beiträgt. Während den Sommermonaten, in denen die Bregenzer Festspiele stattfinden, ist von einer weiteren Erhöhung der Menge an FußgeherInnen auszugehen.

Die erlaubte Höchstgeschwindigkeit beträgt 20 km/h. Der DTV betrug vor dem Umbau zu einer Begegnungszone ca. 5000 Kfz/Tag in beide Richtungen. Bei Fahrzeugen Richtung Süden lag der Wert bei 3500 Kfz/Tag. In Gegenrichtung bei ca. 1500 Kfz/Tag. Vor der Umgestaltung war eine Verbindung für Kfz über den östlich gelegenen Kornmarktplatz möglich. Die Messungen beinhalten diese Linksabbieger. Nach dem Umbau verringerte sich der DTV im Vergleichszeitraum auf ca. 2000 Kfz/Tag in Richtung Süden. Die V85 lag vorher bei ca. 34 km/h und verringerte sich durch den Umbau auf 31 km/h. Parkflächen existieren im nördlichen Bereich, längs zur Fahrfläche. Ansonsten ist, wie in der STVO für Begegnungszonen vorgesehen, lediglich das Halten erlaubt. Im zentralen Bereich gibt es einen Behindertenparkplatz. Im Übergangsbereich zwischen Begegnungszone und Fußgängerzone Kornmarktplatz existieren qualitativ hochwertige Fahrradabstellanlagen. Der öffentliche Verkehr, in Form des Bregenzer Stadtbusses, führt durch die Begegnungszone.

Gestaltung

Die Begegnungszone ist mit demselben Belag verarbeitet wie die Fußgängerzone Kornmarkt. Es wurde ein heller, beiger Asphalt aufgetragen. Als Abgrenzung zur Fahrfläche dienen flache, graue Bordsteine. Der Übergang von der regulären Rathausstraße in die Begegnungszone erfolgt durch einen abrupten Belagswechsel und den obligatorischen Verkehrszeichen „Begegnungszone“. Im östlichen Übergangsbereich zum Kornmarktplatz wurden Poller installiert um ein Einbiegen von Fahrzeugen zu verhindern. In den Rand- und Übergangsbereichen wurde mit gelber Farbe eine Zick-Zack-Linie aufgetragen um Fahrzeuglenker vom Abstellen des Fahrzeuges abzuhalten. Im Bereich vor der Bank existiert keine fixe Abgrenzung, lediglich der Tiefbordstein. Im Querungsbereich zwischen westlicher und östlicher Fußgängerzone wurde ein taktiles Blindenleitsystem installiert. Aufenthaltsbereiche ohne Konsumzwang sind direkt vor dem Vorarlberg Museum auf dem Kornmarktplatz zu finden.



Abbildung 4.2-3: Blickrichtung Norden, östlich die Fußgängerzone



Abbildung 4.2-4: Eingang zur Begegnungszone im Süden



Abbildung 4.2-5: Zick-Zack-Linie mit parkendem Auto, Blickrichtung Süden



Abbildung 4.2-6: Taktiles Blindenleitsystem als Querungshilfe



Abbildung 4.2-7: Blickrichtung Süden



Abbildung 4.2-8: Fahrradabstellanlagen

Tabelle 4.2-1: Bewertung Kornmarkt Bregenz

Merkmal		Ausprägung		
Siedungs- und Nutzungsstruktur	Siedlungs- und Bebauungsstruktur ist geschlossen	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> ?
	Zentrumsfunktion oder Quartiercharakter ist gegeben	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> ?
	Nutzung erfolgt beidseitig	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> ?
	Nutzung	Wohnen, Gastronomie, Handel		
	Querungsbedarf	Auf gesamter Länge		
Verkehrsstruktur	Art der Straße	Erschließungsstraße		
	DTV	5000 Kfz/Tag		
	V85	31 km/h		
	Anteil FußgeherInnen, RadfahrerInnen	Keine Erhebung		
	Schwerverkehrsanteil	20 LKW/Stunde		
	öffentlicher Verkehr	1 Linie, Intervall ca. 30 min.		
	Kfz-Stellflächen	3 markierte Stellflächen längs zur Fahrbahn		
Gestaltung	Sichtfelder für Kfz-LenkerInnen	Grundsätzlich ausreichend, teilweise durch Falschparker verkürzt		
	Torwirkung am Ein- bzw. Ausgang	Torwirkung durch Belagsänderung an Nord- und Südende		
	Länge der Begegnungszone	ca. 105 Meter		
	Trennung Fahrfläche und Seitenbereiche	Bauliche Trennung durch Flachborde, Belag einheitlich		
	Die Gestaltung führt zu einem niedrigen Geschwindigkeitsniveau	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> ?
	Barrierefreiheit für blinde und sehbehinderte Personen	Barrierefreiheit durch Blindenleitsystem gegeben		
	Blindenleitsystem	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> ?
	Barrierefreiheit für mobilitätseingeschränkte Personen	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> ?

Stärken und Schwächen der Umsetzung und des Bestandes

- + integrativer Planungsprozess
- + hohes Querungsbedürfnis aufgrund der östlich und westlich angrenzenden Fußgängerzonen
- + Voruntersuchung mit Erfassung des DTV für Kfz
- + Trennwirkung der Rathausstraße auf ein Minimum reduziert
- + keine Trennung der Fahrfläche und den Seitenbereichen
- + homogener Bodenbelag
- + ausgewogenes Verhältnis MIV und NMV
- Parken auf nicht dafür vorgesehenen Flächen
- nur teilweise taktiles Blindenleitsystem

4.3. SONNENFELSPLATZ, GRAZ, STEIERMARK

Allgemeine Informationen

Einwohner:	269.211 ³
Gemeindefläche:	127,60 km ²

Informationen zur Begegnungszone

Art der Begegnungszone:	Platz
Länge/Größe:	ca. 2500 m ²
Erlaubte Geschwindigkeit:	20 km/h
DTV (vorher):	ca. 15.000 Kfz/Tag
DTV FußgeherInnen:	ca. 14.000 FußgeherInnen/Tag, ca. 8.000 RadfahrerInnen/Tag
Kosten für Umsetzung:	750.000 €



Abbildung 4.3-1: Verortung Graz



Abbildung 4.3-2: Sonnenfelsplatz Graz Maßstab 1:5000 (Steiermark GIS)

Planungsablauf und Zielsetzung

Die Planung zum Shared Space am Sonnenfelsplatz in Graz erfolgte in einem fünftägigen Charette. Jeden Tag wurden unterschiedliche Aspekte der Planung besprochen und jeweils Experten zu diesem Gebiet geladen. Am Abend erfolgte eine Präsentation der erarbeiteten Entwürfe für die Öffentlichkeit. Anregungen und Wünsche der Bevölkerung wurden direkt am nächsten Tag vom Planungsteam besprochen und gegebenenfalls eingearbeitet (Fischer und Falk 2013, 11). Der Sonnenfelsplatz in Graz wurde bereits im Jahr 2011 Shared Space gerecht umgebaut. Die Verordnung zur Begegnungszone fand im Herbst 2013 statt. Ziel war es, dem hohen Aufkommen an FußgeherInnen- und RadfahrerInnen Rechnung zu tragen und ein für alle VerkehrsteilnehmerInnen verträgliches Konzept umzusetzen.

Siedlungs-, Nutzungs- und Verkehrsstruktur

Die Begegnungszone Sonnenfelsplatz befindet sich im direkten Nahbereich der Karl Franzens Universität Graz. Bedingt durch die Lage im Stadtgebiet hat der Sonnenfelsplatz eine Zentrumsfunktion. Die Bebauung rund um den Platz ist kompakt und zu allen Seiten hin geschlossen. Der

³ Daten aus Statistik Austria. Gebietsstand 01.01.2015

Großteil der angrenzenden Gebäude sind Altbauten, was dem Bereich eine besondere räumliche Wirkung verleiht. Die Begegnungszone besteht im Kern aus dem Sonnenfelsplatz, zieht sich aber jeweils einige Meter in die einmündenden Straßen.

Durch die Nähe zur Universität ist eine hohe Nutzung durch FußgeherInnen und FahrradfahrerInnen gegeben. Rund um den Platz befinden sich ein Supermarkt und einige Gastronomiebetriebe sowie eine Bushaltestelle im nordöstlichen Bereich. Die Nachfrage nach einer flächigen Querungsmöglichkeit ist somit gegeben. Ein besonders hohes Querungsaufkommen durch FußgeherInnen ist ausgehend von der im Norden gelegenen Universität in Richtung Mensa (Osten) und Supermarkt bzw. Zinzendorfsgasse (Süden) gegeben. Durch die Gastgärten wird vor allem im Bereich der Zinzendorfsgasse eine Verschränkung der Nutzungen erreicht.

Die erlaubte Höchstgeschwindigkeit beträgt 20 km/h. Der Sonnenfelsplatz verfügt über fünf Zu- und Abfahrten. Im Westen führt die Zinzendorfsgasse als Einbahn zur Begegnungszone im Nordwesten befindet sich die Halbärthgasse, östlich davon die Schubertgasse und im Westen die Leechgasse. Südlich liegt die Beethovenstraße, welche als Einbahn von der Begegnungszone weg führt. Die am meisten durch den Kfz-Verkehr befahrene Relation führt von Nord nach West, von der Halbärthgasse in die Leechgasse, in der sich auch die Haltestelle für die Buslinien befindet. Insgesamt befahren vier Buslinien den Sonnenfelsplatz was zu einem Aufkommen von ca. 30 Bussen/Stunde führt. Das Parken ist in der gesamten Begegnungszone verboten, Halten ist erlaubt. In der Begegnungszone existieren mehrere Fahrradabstellanlagen. Das Verkehrsaufkommen betrug vor dem Umbau ca. 960 Fahrzeuge/Stunde, 3.400 FußgeherInnen/Stunde und rund 640 FahrradfahrerInnen/Stunde. Der DTV erfuhr nach dem Umbau einen leichten Zuwachs, die V85 stieg ebenfalls teilweise an den Zufahrten an. Im Bereich der Einmündungen in den Sonnenfelsplatz konnte keine signifikante Zunahme beobachtet werden.⁴

Gestaltung

Die Oberfläche des Sonnenfelsplatzes ist homogen. Es sind keine offensichtlichen linearen Strukturen erkennbar. Die Oberfläche ist betoniert. Lediglich in der westlich einmündenden Zinzendorfsgasse ist eine Bodenmarkierung angebracht. Diese dient zur Kenntlichmachung des Radverkehrs gegen die Einbahn. Als Spurführung für Kfz dienen zum Teil klassische und Kegelförmige Poller. Die Bepflanzung beschränkt sich auf einige Bäume im Bereich der Universität. Die Eingangsbereiche sind durch entsprechende Verkehrszeichen „Begegnungszone“ gekennzeichnet. Die ganze Begegnungszone ist mit einem taktilen Blindenleitsystem ausgestattet. Für mobilitätseingeschränkte Personen bestehen keine Einschränkungen aufgrund der durchgängigen Niveaugleichheit.

⁴ Persönliche Mitteilung, DI Heike Falk, Stadtbauamt Graz, 24.06.2015



Abbildung 4.3-3: Hohes FußgeherInnenaufkommen



Abbildung 4.3-4: Taktiles Blindenleitsystem



Abbildung 4.3-5: Hochwertige Fahrradabstellanlagen, dichte Bebauung



Abbildung 4.3-6: Nutzungsverschränkung - Aufenthalt und Verkehr



Abbildung 4.3-7: Öffentlicher Verkehr durch die Begegnungszone



Abbildung 4.3-8: Östliche Zufahrt, homogener Bodenbelag

Tabelle 4.3-1: Bewertung Sonnenfelsplatz Graz

Merkmal		Ausprägung		
Siedungs- und Nutzungsstruktur	Siedlungs- und Bebauungsstruktur ist geschlossen	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> ?
	Zentrumsfunktion oder Quartiercharakter ist gegeben	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> ?
	Nutzung erfolgt beidseitig	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> ?
	Nutzung	Wohnen, Gastronomie, Handel		
	Querungsbedarf	Auf gesamter Länge		
Verkehrsstruktur	Art der Straße	Platz mit 5 Zu- bzw. Abfahrten		
	DTV	ca. 15.000 Kfz/Tag (Spitzenstunde 960/h)		
	V85	Je nach Zufahrtsstraße zwischen 27 km/h (Halbärthgasse) und 34 km/h (Schubertstraße)		
	Anteil FußgeherInnen, RadfahrerInnen	ca. 31.800/Tag (3.400/h Spitzenstunde) RadfahrerInnen ca. 8.000/Tag, NMV 265% des MIV		
	Schwerverkehrsanteil	Keine Daten, Zufahrtsregelung		
	öffentlicher Verkehr	ca. 30 Busse/h		
	Kfz-Stellflächen	Keine Stellflächen in der Begegnungszone		
Gestaltung	Sichtfelder für Kfz-LenkerInnen	Ausreichend, vereinzelt durch Werbeaufsteller eingeschränkt		
	Torwirkung am Ein- bzw. Ausgang	Beginn und Ende der Begegnungszone nur an Verkehrszeichen zu erkennen, keine optischen oder baulichen Maßnahmen		
	Länge der Begegnungszone	Platzbereich mit Straßen, gesamt ca. 3.000 m²		
	Trennung Fahrfläche und Seitenbereiche	Bauliche Trennung durch Flachborde, Belag einheitlich		
	Die Gestaltung führt zu einem niedrigen Geschwindigkeitsniveau	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> ?
	Barrierefreiheit für blinde und sehbehinderte Personen	Barrierefreiheit durch Blindenleitsystem gegeben		
	Blindenleitsystem	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> ?
Barrierefreiheit für mobilitätseingeschränkte Personen	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> ?	

Stärken und Schwächen der Umsetzung und des Bestandes

- + integrativer Planungsprozess
- + geschlossene Bebauung
- + dominierender Anteil an FußgeherInnen und FahrradfahrerInnen
- + funktionierende Nutzungsverschränkung
- + keine offensichtliche Trennung von Fahr- und Seitenraum
- + Nutzung auf allen Seiten des Sonnenfeldplatzes
- + durch homogene Belagsausführung keine Inanspruchnahme gewisser Flächen durch bestimmte NutzerInnengruppen
- + Barrierefreiheit für mobilitätseingeschränkte, sehbehinderte und blinde Personen
- keine Torwirkung an den Einfahrten
- stellenweise Leitung des Kfz Verkehrs durch Poller

4.4. HARD, VORARLBERG

Allgemeine Informationen

Einwohner: **12.866⁵**
Gemeindefläche: **17,78 km²**

Informationen zur Begegnungszone

Art der Begegnungszone: **Straße/Platz**
Länge/Größe: **ca. 200 m**
Erlaubte Geschwindigkeit: **30 km/h**
DTV (vorher): **ca. 6.500 Kfz/Tag**
DTV FußgeherInnen: **k.A.**
Kosten für Umsetzung: **k.A.**

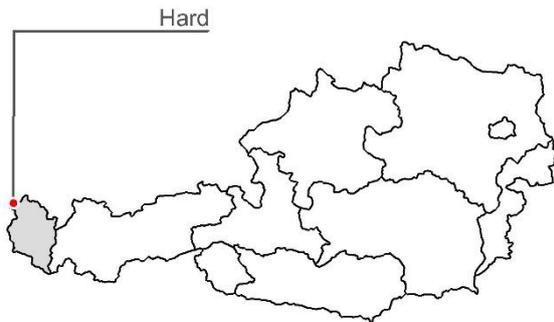


Abbildung 4.4-1: : Verortung Hard



Abbildung 4.4-2: Begegnungszone Hard Maßstab 1:5000 (VOGIS)

Planungsablauf und Zielsetzung

Bereits 2009 beschloss die Gemeinde ein Konzept für die Neuordnung des Verkehrs im Dorfzentrum mit dem Ziel der Attraktivierung des Fuß- und Radverkehrs sowie der Aufwertung des öffentlichen Raumes für alle NutzerInnen. Ein Baustein dieses Konzepts stellt die im Herbst 2014 eröffnete Begegnungszone dar (Besch und Partner 2014, 5). Im Rahmen des Bürgerbeteiligungsverfahrens zur Zentrumsgestaltung in Hard wurde die Umsetzung einer Begegnungszone durch die Beteiligten beschlossen.

Siedlungs-, Nutzungs- und Verkehrsstruktur

Die Begegnungszone Hard führt direkt durch das Ortszentrum. Die Landstraße, auf der die Begegnungszone südlich in das Zentrum führt, wird größtenteils für Ziel- und Quellverkehr genutzt. Die Bebauung im Zentrum ist verdichtet und weist Zentrumscharakter auf. Die Begegnungszone kann als Straße laut RVS, Arbeitspapier 27, definiert werden. Lediglich im Bereich des aus Norden einmündenden Schulweges ergibt sich eine platzartige Situation. Die Hofsteigstraße stellte eine

⁵ Daten aus Statistik Austria. Gebietsstand 01.01.2015

Hauptsammelstraße im Ortsgebiet dar, eine überregionale Durchleitungsfunktion ist jedoch nicht gegeben (Besch und Partner 2014, 16).

Die Nutzungen im Bereich der Begegnungszone sind durchmischt und beidseitig der Straße. Die Wohnnutzung überwiegt, jedoch befinden sich verteilt über die gesamte Länge der Begegnungszone auch Gewerbenutzungen. Gastgärten, in direkter Verschränkung mit der Begegnungszone, existieren nicht. Im zentralen Bereich ist die Querungsfrequenz durch FußgeherInnen am höchsten. Grund dafür sind zum einen die Bushaltestellen und zum anderen die Tabak-Trafik westlich der Begegnungszone.

Die erlaubte Höchstgeschwindigkeit ist mit 30 km/h verordnet, vor- und nachgelagert sind ebenfalls 30 km/h erlaubt, diese Bereiche sind jedoch nicht als Begegnungszonen verordnet. Der DTV beläuft sich auf rund 6000 bis 7000 Kfz/Tag. Der Schwerverkehrsanteil liegt im Durchschnitt bei unter 1%. Über die Verkehrsmengen anderer VerkehrsteilnehmerInnen liegen keine Untersuchungen vor. Parkplätze existieren im südlichen Bereich jeweils beidseitig, längs zur Fahrfläche. In der Umgebung der Einmündung Seestraße befinden sich zudem einige private Parkplätze. Im zentralen Bereich sind zwei Kurzparkplätze mit blauer Umrandung markiert. Die Fläche direkt vor der Trafik wird als informelle Haltefläche für Besorgungen genutzt. Fahrradabstellanlagen sind ebenfalls vorhanden. Der öffentliche Verkehr wird mit vier Linien durch die Begegnungszone geführt, Haltestellen hierfür befinden sich im zentralen Bereich vor der Sparkasse. Ein Teil der Vorarlberger Landesradroute führt durch die Begegnungszone.

Gestaltung

Die Fahrfläche für Kfz ist durch kreisförmige Bodenmarkierungen markiert. Zusätzlich sind Poller zur Leitung des Kfz Stromes und zur Verhinderung des Befahrens der Seitenbereiche angebracht. Die direkten Eingangsbereiche sind durch Verkehrszeichen „Begegnungszone“ gekennzeichnet. In der südlichen Einfahrt ist der Querschnitt direkt nach Beginn der Zone aufgeweitet. Die Einmündungsbereiche der Seitenstraßen sind durch Haifischzähne markiert, um Kreuzungssituationen zu schaffen. Die gesamte Begegnungszone ist niveaugleich umgesetzt, für blinde und sehbehinderte Personen existiert ein taktiles Leitsystem mit einer Querung im Bereich der Bushaltestelle. Fahrradabstellanlagen sind vorhanden. Möblierung, in Form von Sitzmöbeln, ist ebenfalls im Bereich der Haltestellen vorhanden. Gastgärten mit direktem Zugang zur Begegnungszone sind nicht vorhanden.



Abbildung 4.4-3: Zentraler Bereich, Blickrichtung Osten



Abbildung 4.4-4: Kreuzungsbereich Landstraße/Seestraße



Abbildung 4.4-5: Seitenbereich mit taktilem Blindenleitsystem



Abbildung 4.4-6: Zentraler Bereich mit platzartiger Aufweitung



Abbildung 4.4-7: Kreuzungsbereich Landstraße/Marktstraße mit Verkehrszeichen „Vorrang geben“



Abbildung 4.4-8: Eingangssituation im Nordosten

Tabelle 4.4-1: Bewertung Hard

Merkmal		Ausprägung		
Siedungs- und Nutzungsstruktur	Siedlungs- und Bebauungsstruktur ist geschlossen	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> ?
	Zentrumsfunktion oder Quartiercharakter ist gegeben	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> ?
	Nutzung erfolgt beidseitig	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> ?
	Nutzung	Wohnen, Gastronomie, Handel		
	Querungsbedarf	Auf gesamter Länge		
Verkehrsstruktur	Art der Straße	Hauptsammelstraße		
	DTV	Kein aktuelle Erhebung, 2012: 6000 – 7000 Kfz/Tag		
	V85	keine Daten		
	Anteil FußgeherInnen, RadfahrerInnen	keine Erhebung		
	Schwerverkehrsanteil	Daten aus 2008 belegen 5-10 LKW/h		
	öffentlicher Verkehr	3 Linien Intervall ca. 15 Minuten		
	Kfz-Stellflächen	ca. 15 Stellplätze		
Gestaltung	Sichtfelder für Kfz-LenkerInnen	Prinzipiell gut, im Westen durch Parkflächen verstellt		
	Torwirkung am Ein- bzw. Ausgang	Durch Bodenmarkierung und Verkehrszeichen		
	Länge der Begegnungszone	ca. 200 Meter		
	Trennung Fahrfläche und Seitenbereiche	Trennung durch Poller und Bodenmarkierung		
	Die Gestaltung führt zu einem niedrigen Geschwindigkeitsniveau	Nein, da klar erkennbare Fahrfläche durch lineare Elemente (Pollerreihen)		
	Barrierefreiheit für blinde und sehbehinderte Personen	Barrierefreiheit durch Blindenleitsystem gegeben		
	Blindenleitsystem	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> ?
	Barrierefreiheit für mobilitätseingeschränkte Personen	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> ?

Stärken und Schwächen der Umsetzung und des Bestandes

- + Integrativer Planungsprozess
- + detaillierte Voruntersuchung
- + Geschlossene Bebauung
- + Zentrumsfunktion
- + Barrierefreiheit für mobilitätseingeschränkte, blinde und sehbehinderte Personen
- + Gute Sichtfelder im zentralen Bereich der Begegnungszone
- keine Torwirkung im nordöstlichen Bereich
- Lineare Gestaltung
- Optische und physische Abgrenzung der Seitenräume
- Dominierende Wirkung des Kfz-Verkehrs
- Erlaubte Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h unpassend und nicht begründet

4.5. MÖDLING, NIEDERÖSTERREICH

Allgemeine Informationen

Einwohner:	20.523 ⁶
Gemeindefläche:	9,95 km ²

Informationen zur Begegnungszone

Art der Begegnungszone:	Straße/Platz
Länge/Größe:	ca. 330 m
Erlaubte Geschwindigkeit:	20 km/h
DTV (vorher):	k.A.
DTV FußgeherInnen:	k.A.
Kosten für Umsetzung:	50.000 €

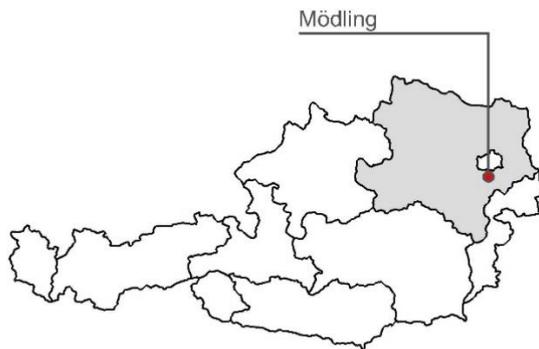


Abbildung 4.5-1: Verortung Mödling



Abbildung 4.5-2: Begegnungszone Mödling Maßstab 1:5000 (NÖGIS)

Planung und Zielsetzung

Die Begegnungszone Mödling erstreckt sich vom Freiheitsplatz im Westen entlang der Klostersgasse bis zum Josef Deutsch Platz. Vor der Verordnung als Begegnungszone war die Klostersgasse als Wohnstraße organisiert. Der Umbau erfolgte, um vor allem FahrradfahrerInnen eine angenehmere Alternative zur Hauptstraße B11 gewährleisten zu können. Durch die verordnete Begegnungszone wurde auch die für FahrradfahrerInnen in Wohnstraßen gültige Schrittgeschwindigkeit auf eine erlaubte Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h erhöht. Die Einbeziehung der Bevölkerung erfolgte im Rahmen einer Veranstaltung, bei der die Begegnungszone vorgestellt wurde. Die Bevölkerung hatte danach die Möglichkeit, die eigenen Wünsche und Vorstellungen zu einzubringen. Diese wurden je nach Realisierbarkeit vom Stadtbauamt in das Projekt eingearbeitet.

Siedlungs-, Nutzungs- und Verkehrsstruktur

Die Altstadt in Mödling weist eine sehr dichte Bebauung auf. Die Begegnungszone liegt direkt in diesem Bereich. Die Klostersgasse stellt nicht direkt das Stadtzentrum dar, schließt aber im Wes-

⁶ Daten aus Statistik Austria. Gebietsstand 01.01.2015

ten direkt an dieses an. Jeweils an den westlichen und östlichen Eingängen zur Begegnungszone liegen historische Plätze. Die Klostergasse erzeugt eine klassische Altstadtatmosphäre mit meist nur zweigeschossigen Wohnhäusern und zum Teil gewerblicher Nutzung im Erdgeschoß.

Besonders an den beiden Plätzen ist eine hohe Nutzungsdurchmischung zu beobachten. Auf dem Freiheitsplatz finden sich regelmäßig Marktstände, zusätzlich existieren rund um den Platz einige publikumsintensive Gewerbebetriebe, wie eine Apotheke, eine Bank sowie ein Schmuckgeschäft. Dies führt zu einem flächigen Querungsbedürfnis auf dem Freiheitsplatz. Westlich des Freiheitsplatzes, getrennt durch die Hauptstraße, beginnt die Fußgängerzone, welche den Bereich des Stadtzentrums umschließt. Dies führt zu einem höheren FußgeherInnenzustrom in diesem Bereich. Auffällig ist die hohe Zahl an Kfz-Stellflächen auf dem Freiheitsplatz. Im zentralen Bereich der Klostergasse dominiert eine hohe Wohnnutzung. Im mittleren Bereich befindet sich ein Zugang zu einem öffentlichen Parkplatz. In der weiteren Folge existieren einige kleine Gassen als Verbindung zur Hauptstraße. Bis zum östlich gelegenen Josef Deutsch Platz zeichnet sich ein ähnliches Bild. Der Josef Deutsch Platz stellt sich in Bezug auf die Nutzung beinahe ident zum Freiheitsplatz dar. Im nördlichen Bereich existiert ein Zugang zu einer Parkanlage. Ähnlich zum Freiheitsplatz verfügt der Josef Deutsch Platz ebenfalls über eine hohe Zahl an Kfz-Stellflächen.

Die maximal erlaubte Höchstgeschwindigkeit beträgt 20 km/h. Daten über den DTV wurden nicht erhoben, entsprechend gibt es keine Informationen über das Verhältnis von Kfz zu FußgeherInnen und FahrradfahrerInnen. Die Klostergasse verfügt über einen schmalen Querschnitt, welcher durch die Anordnung von Parkplätzen in Längsrichtung zusätzlich verschmälert wird. Die Straße wird als Einbahn von Osten nach Westen geführt. Im Bereich der beiden Plätze existieren zahlreiche Parkplätze. Im Eingangsbereich zur Begegnungszone im Westen sind weiße Bodenmarkierungen angebracht die jeweils einen Streifen für FußgeherInnen und FahrradfahrerInnen markieren. Die südliche Zufahrt zum Freiheitsplatz dient als Ein- und Ausfahrt zum Parkplatz. Fahrradabstellanlagen befinden auf beiden Plätzen.

Gestaltung

Die gesamte Begegnungszone, bis auf den Josef Deutsch Platz, ist in einem Segmentbogenverband gepflastert. Am Übergang zur Fußgängerzone ist eine weiße Bodenmarkierung angebracht, die die Bereiche für FußgeherInnen und FahrradfahrerInnen optisch trennt. Die Eingänge zur Begegnungszone sind mit Verkehrszeichen kenntlich gemacht. Die Stellflächen im gesamten Bereich der Begegnungszone sind als Kurzparkzone bewirtschaftet. Auf beiden Plätzen befindet sich Möblierung für den Aufenthalt ohne Konsumzwang. Im Verlauf der Klostergasse ist ein Bereich optisch, durch eine andere Farbe der Pflastersteine, getrennt. Zusätzlich wird dieser Bereich teilweise mit Pollern abgegrenzt. Im Straßenverlauf finden sich einige informelle Markierungen auf der Pflasterung sowie Fahrradpiktogramme, welche die Begegnungszone als Fahrradachse ausweisen. Im Bereich der Polizeistation ist eine Bodenmarkierung als Hinweis auf die Begegnungszone angebracht. Der Josef Deutsch Platz verfügt über einige Sitz- und Verweilmöglichkeiten. Der Bereich in Richtung Hauptstraße wird als Parkfläche genutzt. Diese sind durch Bänke von der Hauptstraße getrennt. Die Begegnungszone ist niveaugleich ausgeführt. Es existiert kein Blindenleitsystem.



Abbildung 4.5-3: Freiheitsplatz mit westlichem Zugang



Abbildung 4.5-4: Parksituation auf dem Freiheitsplatz



Abbildung 4.5-5: Trennung zwischen Fahrfläche und Seitenraum in der Klostergasse



Abbildung 4.5-6: Südlicher Zugang zur Klostergasse



Abbildung 4.5-7: Parklatszsituation auf dem Josef-Deutsch-Platz



Abbildung 4.5-8: Fahrradpiktogramm auf dem Josef-Deutsch-Platz

Tabelle 4.5-1: Bewertung Mödling

Merkmal		Ausprägung		
Siedungs- und Nutzungsstruktur	Siedlungs- und Bebauungsstruktur ist geschlossen	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> ?
	Zentrumsfunktion oder Quartiercharakter ist gegeben	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> ?
	Nutzung erfolgt beidseitig	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> ?
	Nutzung	Wohnen, Gastronomie, Handel		
	Querungsbedarf	Teilweise, vor allem im Bereich der Plätze		
Verkehrsstruktur	Art der Straße	Plätze durch Nebenstraße verbunden		
	DTV	Keine Daten		
	V85	keine Erhebung		
	Anteil FußgeherInnen, RadfahrerInnen	Keine Erhebung		
	Schwerverkehrsanteil	Kein SV		
	öffentlicher Verkehr	Kein ÖV		
	Kfz-Stellflächen	Ca. 50 Stellplätze		
Gestaltung	Sichtfelder für Kfz-LenkerInnen	Eingeschränkt durch große Zahl an Stellplätzen und Hauskanten		
	Torwirkung am Ein- bzw. Ausgang	Für NMV ja, für MIV kaum wahrnehmbar		
	Länge der Begegnungszone	ca. 330 m		
	Trennung Fahrfläche und Seitenbereiche	Teilweise, durch Poller und Farbwechsel in der Pflasterung		
	Die Gestaltung führt zu einem niedrigen Geschwindigkeitsniveau	Ja, jedoch durch beengte Platzverhältnisse bedingt		
	Barrierefreiheit für blinde und sehbehinderte Personen	Nein, durch die hohe Zahl an Stellplätzen		
	Blindenleitsystem	<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> ?
	Barrierefreiheit für mobilitätseingeschränkte Personen	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> ?

Stärken und Schwächen der Umsetzung und des Bestandes

- + Integratives Planungsverfahren
- + geschlossen Bebauung
- + Nutzung durchgehend beidseitig
- + Barrierefreiheit für mobilitätseingeschränkte Personen
- + Torwirkung am westlichen Ein- und Ausgang
- fehlende Verkehrsuntersuchung
- hohe Anzahl an Parkplätzen
- keine Torwirkung im östlichen Bereich
- fehlende Kenntlichmachung beim FußgeherInnenzugang aus Norden
- kein Blindenleitsystem
- teilweise eingeschränkte Sichtbeziehungen durch parkende Kfz, Bepflanzungen und Hauseingänge

4.6. NEUSTIFT IM STUBAITAL, TIROL

Allgemeine Informationen

Einwohner:	4.612⁷
Gemeindefläche:	249 km²

Informationen zur Begegnungszone

Art der Begegnungszone:	Straße/Platz
Länge/Größe:	ca. 330 m
Erlaubte Geschwindigkeit:	20 km/h
DTV (vorher):	ca. 2000 Kfz/Tag
DTV FußgeherInnen:	k.A.
Kosten für Umsetzung:	770.000 €

Neustift i. Stubaital

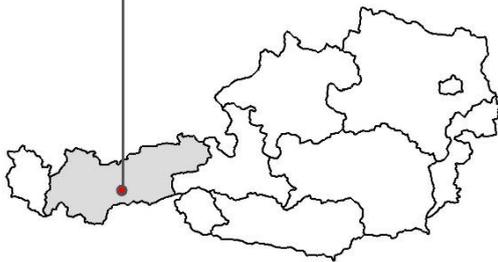


Abbildung 4.6-1: Verortung Neustift i. Stubaital



Abbildung 4.6-2: Begegnungszone Neustift i. Stubaital Maßstab 1:5000 (TIRIS)

Planungsablauf und Zielsetzung

Im Vorfeld der Verordnung wurde ein verkehrstechnisches Gutachten in Auftrag gegeben. Das beauftragte Ingenieurbüro empfiehlt in diesem die Verordnung einer Begegnungszone. Eine Einbindung der Bevölkerung in den Planungsprozess wurde nicht vorgenommen. Ziel der Begegnungszone ist das „subjektive und objektive Sicherheitsempfinden“ der FußgeherInnen zu verbessern. Zudem sollte durch die Verordnung eine Veränderung der Parkplatzsituation erreicht werden (Huter Hirschuber Verkehrsplanung 2014, 3).

Siedlungs-, Nutzungs- und Verkehrsstruktur

Die Gemeinde Neustift im Stubaital verfügt im Bereich der Begegnungszone über eine dichte Bebauung und ein klar erkennbares Zentrum. Durch die südlich gelegenen Hauptverbindungs-

⁷ Daten aus Statistik Austria. Gebietsstand 01.01.2015

straßen mit Durchleitungsfunktion, L232 und B183 ist das Verkehrsaufkommen im Zentrum mäßig und beschränkt sich auf Ziel- und Quellenverkehr. Eine eindeutige Kategorisierung der Begegnungszone ist nicht möglich, da sich die Zone über beinahe das gesamte Ortsgebiet erstreckt und sich dadurch Straßen, Plätze und Straßen mit geringem Querschnitt abwechseln.

Die Nutzung der Begegnungszone ist vor allem in der südöstlichen Zufahrt und im zentralen Bereich gewerblich geprägt. Eine beidseitige Nutzung ist in diesem Bereich ebenfalls gegeben. Durch die hohe Zahl an Beherbergungsbetrieben des Winter- und Sommertourismus ist der Parkdruck hier sehr hoch. Auf dem zentralen Platz dominieren vor allem gastronomische Einrichtungen und ein großes Sportgeschäft. In der westlichen Zufahrt befinden sich das Gemeindeamt, eine Bank sowie ein großer öffentlicher Parkplatz. Im Norden und Westen der Begegnungszone überwiegt die Wohnnutzung mit einigen Fremdenverkehrsbetrieben.

Auffallend ist die Größe der Begegnungszone über den Ortskern. Die Ausdehnung von West nach Ost beträgt ca. 220 Meter und jene von Süd nach Nord ca. 250 Meter. Insgesamt beträgt die Fläche, inklusive der verbauten Flächen, ungefähr 35.000 m². Die Hauptzufahrt im Bereich des Gemeindeamtes wird als Einbahn in Richtung Zentrum geführt. Der öffentliche Verkehr wird, in Form von Bussen, durch die Begegnungszone geführt, die Haltestelle befindet sich ca. 50 Meter westlich des Hauptplatzes. Das Parken ist lediglich in der Kurzparkzone für 30 Minuten erlaubt. Ansonsten herrscht generelles Halte- und Parkverbot. Im Bereich der Hotels und Pensionen existieren eine große Anzahl privater Parkmöglichkeiten. Der DTV lag in der westlichen Zufahrt, vor dem Gemeindeamt, im April 2010 bei ca. 2000 Fahrzeugen pro Tag (Huter Hirschuber Verkehrsplanung 2014, 9).

Gestaltung

Die Gestaltung ist, bedingt durch die Ausdehnung, uneinheitlich. Auf den Einfahrtsstraßen und dem Hauptplatz ist eine Asphaltdecke aufgebracht. Der Bereich der Bushaltestelle ist gepflastert. Im Westen sowie auf dem zentralen Platz existieren einige gehsteigartige Seitenbereiche, besonders im Bereich direkt vor Häusern. Nördlich des Hauptplatzes zieht sich ein durch zwei Reihen Pflastersteine abgetrennter Seitenbereich entlang der Fahrfläche. Durch die optisch abgetrennten, privaten Parkflächen entsteht hier ein linearer Eindruck der Fahrfläche. Die östliche Zufahrt weist teilweise eine Abtrennung des Seitenbereiches auf. Die Gestaltung ist in diesem Bereich linear und die Fahrfläche für Kfz gut zu erkennen. Eine Möblierung außerhalb der gastronomischen Betriebe existiert nicht. Fahrradabstellanlagen existieren im Bereich der Begegnungszone ebenfalls keine. Eine Benutzung durch mobilitätseingeschränkte Personen wäre durch die niveaugleiche Ausführung möglich. Ein Blindenleitsystem existiert nicht.



Abbildung 4.6-3: Östliche Zufahrt mit Parkplatz vor dem Gemeindeamt



Abbildung 4.6-4: Zentraler Platz



Abbildung 4.6-5: Blickrichtung Südosten (Dorfplatz)



Abbildung 4.6-6: Westlicher Teil, Blickrichtung Westen



Abbildung 4.6-7: Zufahrt westlich der Kirche



Abbildung 4.6-8: Neugestalter Bereich der Bushaltestelle

Tabelle 4.6-1: Bewertung Neustift im Stubaital

Merkmal		Ausprägung		
Siedungs- und Nutzungsstruktur	Siedlungs- und Bebauungsstruktur ist geschlossen	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> ?
	Zentrumsfunktion oder Quartiercharakter ist gegeben	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> ?
	Nutzung erfolgt beidseitig	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> ?
	Nutzung	Wohnen, Gastronomie, Handel		
	Querungsbedarf	Nicht im gesamten Bereich gegeben		
Verkehrsstruktur	Art der Straße	Mehrere Zubringerstraßen, Sammelstraße, Hauptplatz		
	DTV	Ca. 2000 Kfz/Tag		
	V85	keine Daten		
	Anteil FußgeherInnen, RadfahrerInnen	keine Erhebungen		
	Schwerverkehrsanteil	kaum SV		
	öffentlicher Verkehr	1 Buslinie, Intervall 30 Min		
	Kfz-Stellflächen	Bedingt durch die Größe der Begegnungszone, hohe Zahl		
Gestaltung	Sichtfelder für Kfz-LenkerInnen	Im westlichen Bereich durch parkende Kfz eingeschränkt		
	Torwirkung am Ein- bzw. Ausgang	Keine Torwirkung an den Einfahrten, ausgenommen in der westlichen Einfahrt		
	Länge der Begegnungszone	Ausdehnung über das gesamte Ortszentrum		
	Trennung Fahrfläche und Seitenbereiche	Bedingt durch Größe sehr unterschiedliche Trennprinzipien		
	Die Gestaltung führt zu einem niedrigen Geschwindigkeitsniveau	Nein, speziell im südlichen und zentralen Bereich V85 vorher = 39 km/h		
	Barrierefreiheit für blinde und sehbehinderte Personen	Großteils vorhanden, große Längsneigungen (10%) hinderlich		
	Blindenleitsystem	<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> ?
	Barrierefreiheit für mobilitätseingeschränkte Personen	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> ?

Stärken und Schwächen der Umsetzung und des Bestandes

- + geschlossen Bebauung
- + Voruntersuchung mit Erfassung des DTV für Kfz
- + Nutzung durchgehend beidseitig und durchmisch
- + Zentrumsfunktion
- + neugestalteter Bushaltestellenbereich
- keine Einbindung der Anrainer während der Planung
- keine Torwirkung an den Ein- und Ausfahrten
- kein Blindenleitsystem
- teilweise eingeschränkte Sichtfelder durch parkende Kfz, Bepflanzungen und Hauseingänge
- außerordentlich große Ausdehnung der Zone
- viele private Parkplätze
- fehlendes Gesamtkonzept

4.7. ST. PÖLTEN, NIEDERÖSTERREICH

Allgemeine Informationen

Einwohner: **52.100⁸**
Gemeindefläche: **108,5 km²**

Informationen zur Begegnungszone

Art der Begegnungszone: **Straße**
Länge/Größe: **ca. 70 m**
Erlaubte Geschwindigkeit: **20 km/h**
DTV (vorher): **ca. 1600 Kfz/Tag**
DTV FußgeherInnen: **zwischen ca. 350 und ca. 840 Personen pro Stunde**
Kosten für Umsetzung: **1.900 €**

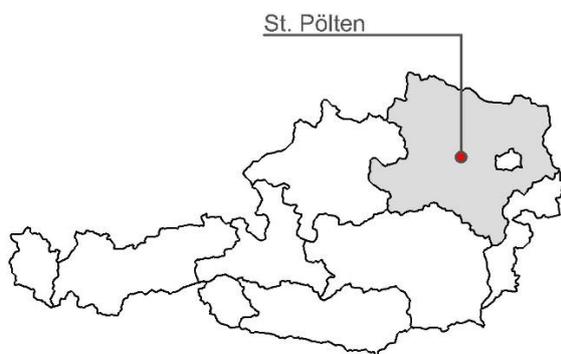


Abbildung 4.7-1: Verortung St. Pölten

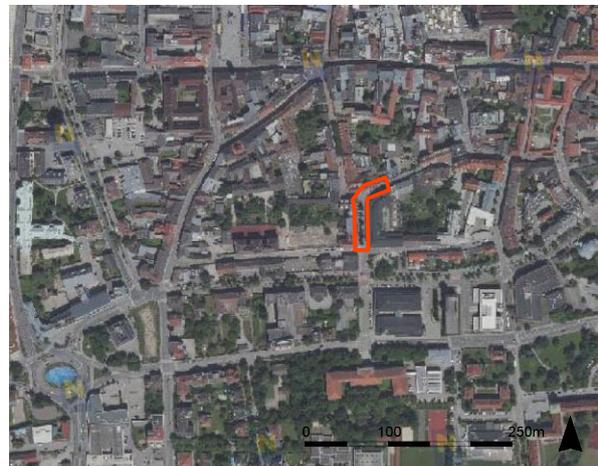


Abbildung 4.7-2: Begegnungszone St. Pölten Maßstab 1:5000 (NÖGIS)

Planungsablauf und Zielsetzung

Die Schulgasse wurde bereits 1991 in den jetzigen Zustand umgebaut. Mit der Novellierung der StVO 2013 wurde seitens der Stadt St. Pölten mit der Planung einer Begegnungszone im gegenständlichen Bereich begonnen. Hierzu wurde das Kuratorium für Verkehrssicherheit damit beauftragt, das Geschwindigkeitsniveau sowie die Anzahl der ein- und mehrspurigen Kraftfahrzeuge zu messen. Zusätzlich wurden Stellungnahmen von weiteren zuständigen Behörden und Dienststellen, wie Polizei und Straßenerhalter, eingeholt. Nach diesen Schritten erfolgte im Mai 2013 die Inbetriebnahme der Begegnungszone. Die Öffentlichkeit wurde mittels einer Pressekonferenz, Presseaussendung, Homepageeintrag sowie einem Infoständer in der Begegnungszone informiert. Eine direkte Einbindung der Bevölkerung in das Planungsverfahren fand nicht statt. Ziel war es, die Querungsmöglichkeit und das Verkehrsumfeld für FußgeherInnen zu verbessern (Stadt St. Pölten 2013, 3).

⁸ Daten aus Statistik Austria. Gebietsstand 01.01.2015

Siedlungs-, Nutzungs- und Verkehrsstruktur

Die Schulgasse zeichnet sich im Bereich der Begegnungszone durch eine dichte, städtische Bebauung aus. Da sie etwas außerhalb des Zentrums von St. Pölten liegt, ist keine Zentrumsfunktion gegeben. Die Begegnungszone umfasst den nördlichen Bereich der Schulgasse ab der Schneckgasse und erstreckt sich ca. 70 weiter nach Norden bis zu einer kleinen, platzartigen Erweiterung bei der Einmündung Fuhrmannsgasse. Die Schulgasse dient zur Erschließung und hat nur eine bedingte Durchleitungsfunktion.

Die Nutzung ist gemischt und teilt sich in die Bereiche Wohnen, Gastgewerbe und Gewerbe auf. Zudem befindet sich in unmittelbarer Nähe ein Gymnasium, durch welches ein hoher FußgeherInnenanteil gegeben ist. Im nördlichen Bereich befinden sich westlich zwei gastronomische Betriebe sowie zwei Gewerbebetriebe im Osten, welche einen Querungsbedarf für FußgeherInnen in geringem Ausmaß erzeugen. Eine direkte Nutzungsverschränkung ist nicht vorhanden.

Die erlaubte Höchstgeschwindigkeit beträgt 20 km/h. Die Schulgasse ist in beide Richtungen befahrbar, die Fuhrmannsgasse, deren südlicher Ausläufer auch zur Begegnungszone zählt, ist hingegen als Einbahn organisiert. Die Schreinerergasse, welche ebenfalls in die Schulgasse mündet, ist eine Fußgängerzone. Zwei Parkplätze stehen direkt im Kreuzungsbereich zur Verfügung, ansonsten herrscht in der gesamten Begegnungszone Halte- und Parkverbot. Eine von der Stadt St. Pölten, im April 2013, in Auftrag gegebene DTV Messung ergab einen durchschnittlichen Wert von ca. 1600 Kfz/Tag, sowie eine V85 von 28 km/h. Messungen nach der Eröffnung der Begegnungszone liegen keine vor (Filzwieser 2015). Die Menge der FußgeherInnen lag im April 2013 zwischen 379 Personen zwischen 10 Uhr und 11 Uhr und 836 Personen in der Spitzenstunde von 7 Uhr bis 8 Uhr.

Gestaltung

An den Einfahrten zur Begegnungszone wurden die vorgeschriebenen Verkehrsschilder angebracht. Zusätzlich befindet sich das Verkehrszeichen als Piktogramm auf der Fahrbahn. Die Begegnungszone in der Schulgasse weist eine Vielzahl verwendeter Bodenbeläge aus. Im südlichen Bereich bis zur Kreuzung ist die Fahrfläche mit einem sogenannten versetzten Verband gepflastert. Die Seitenbereiche sind ebenfalls gepflastert, jedoch mit rötlichen Pflastersteinen. Die Fahrfläche wird zudem durch eine Reihe Granitplatten vom Seitenbereich getrennt. Ab dem Kreuzungsbereich Richtung Fuhrmannsgasse ist die Begegnungszone asphaltiert. In diesem Bereich existieren beidseitig der Straße Gehsteige mit einem erhöhten Absatz. Aufgrund der unterschiedlichen Materialien ist eine Fahrfläche zu erkennen und lässt die Begegnungszone in manchen Abschnitten linear erscheinen. Es existieren zwei Gastgärten, welche jedoch beide durch Trennelemente von der Begegnungszone abgetrennt sind. Im Kreuzungsbereich gibt es Fahrradabstellmöglichkeiten. Ebenfalls in diesem Bereich ist ein Fahrradpiktogramm mit einem Pfeil auf der Fahrfläche angebracht. Als Aufenthaltsmöglichkeit außerhalb der gastronomischen Einrichtungen wurde eine Sitzmöglichkeit im Kreuzungsbereich platziert. Eine Querung für mobilitätseingeschränkte Personen ist möglich, ein Blindenleitsystem existiert nicht.



Abbildung 4.7-3: Nordöstlicher Zugang



Abbildung 4.7-4: Schulgasse Blickrichtung Norden



Abbildung 4.7-5: Kreuzungsbereich Schulgasse/Fuhrmannsgasse



Abbildung 4.7-6: Angrenzende Fußgängerzone und Sitzgelegenheit



Abbildung 4.7-7: Hohes FußgeherInnenaufkommen



Abbildung 4.7-8: Eingangsbereich im Süden

Tabelle 4.7-1: Bewertung St.Pölten

Merkmal		Ausprägung		
Siedungs- und Nutzungsstruktur	Siedlungs- und Bebauungsstruktur ist geschlossen	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> ?
	Zentrumsfunktion oder Quartiercharakter ist gegeben	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> ?
	Nutzung erfolgt beidseitig	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> ?
	Nutzung	Wohnen, Gastronomie, Handel, Ausbildung		
	Querungsbedarf	Gegeben, zw. 150 und 240 Querungen durch FußgeherInnen/h		
Verkehrsstruktur	Art der Straße	Erschließungsstraße		
	DTV	1.600 Kfz/Tag		
	V85	28 m/h		
	Anteil FußgeherInnen, RadfahrerInnen	Absolut zwischen 350 und 840/h, Anteil übersteigt den DTV bei weitem		
	Schwerverkehrsanteil	Kein nennenswerter SV		
	öffentlicher Verkehr	Kein ÖV		
	Kfz-Stellflächen	2		
Gestaltung	Sichtfelder für Kfz-LenkerInnen	Im südlichen Bereich gegeben, im Norden teilweise verstellt		
	Torwirkung am Ein- bzw. Ausgang	Bei beiden Ein- bzw. Ausfahrten Beginn der Begegnungszone nur schwer zu erkennen		
	Länge der Begegnungszone	Ca. 70 Meter		
	Trennung Fahrfläche und Seitenbereiche	Im südlichen Bereich Trennung durch Entwässerungsrinne, im Norden durch Bordsteine		
	Die Gestaltung führt zu einem niedrigen Geschwindigkeitsniveau	Materialwechsel und hohe FußgeherInnenfrequenz wirken positiv, V85 28 km/h vor Umbau, keine Messung nachher		
	Barrierefreiheit für blinde und sehbehinderte Personen	Orientierung für sehbehinderte und blinde Menschen nur sehr schwer möglich		
	Blindenleitsystem	<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> ?
	Barrierefreiheit für mobilitätseingeschränkte Personen	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> ?

Stärken und Schwächen der Umsetzung und des Bestandes

- + geschlossene Bebauung
- + Voruntersuchung mit Erfassung des DTV für Kfz, sowie FußgeherInnenzählungen
- + Nutzung durchgehend beidseitig
- + hoher Anteil nichtmotorisierter Individualverkehr
- + Barrierefreiheit für mobilitätseingeschränkte Personen
- + kontrastreiche Oberfläche
- lediglich Information der Bürger, keine Beteiligung
- keine Torwirkung
- keine Blindenleitsystem
- teilweise eingeschränkte Sichtbeziehungen durch parkende Kfz, Bepflanzungen und Hauseingänge

4.8. VELDEN AM WÖRTHERSEE, KÄRNTEN

Allgemeine Informationen

Einwohner:	8.728⁹
Gemeindefläche:	52,97 km²

Informationen zur Begegnungszone

Art der Begegnungszone:	Straße
Länge/Größe:	ca. 450 m
Erlaubte Geschwindigkeit:	30 km/h
DTV (vorher):	ca. 8.300 Kfz/Tag
DTV FußgeherInnen:	k.A.
Kosten für Umsetzung:	2.100.000 €

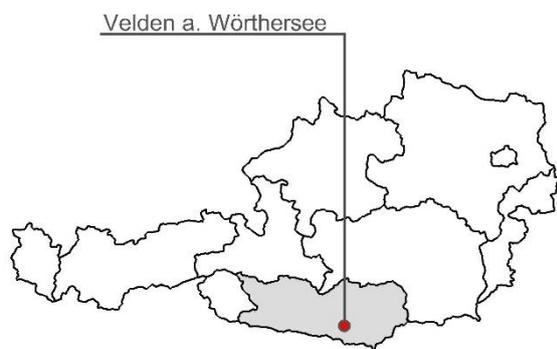


Abbildung 4.8-1: Verortung Velden



Abbildung 4.8-2: Begegnungszone Velden Maßstab 1:5000 (Kärnten GIS)

Planungsablauf und Zielsetzung

Die Begegnungszone in Velden wurde am 5. Mai 2014 nach einer Bauzeit von knapp zwei Jahren eröffnet. Der Gemeinde bot sich durch anstehende Projekte wie die Straßensanierung sowie nach Einbau einer Fernwämeleitung die Möglichkeit einer kompletten Neugestaltung der zentralen B83 Kärntner Straße. Ziele, die mit der Neuerung des Straßenzuges einhergingen, waren vor allem eine höhere Aufenthaltsqualität, Verminderung der Trennwirkung und das Ermöglichen einer flächigen Querung für FußgeherInnen. Vor dem Umbau war das Queren für FußgeherInnen nur auf drei Schutzwegen möglich. Der Planungsprozess startete bereits im Herbst 2009 mit der Ideenfindung. Im darauffolgenden Frühjahr fanden Workshops mit Beteiligungsmöglichkeit aller Betroffenen statt. Die Ergebnisse dieser Veranstaltungen wurden anschließend von den zuständigen Planern in Leitbilder verpackt. Die Leitbilder dienten als Grundlage für weitere Beschlüsse und den darauf aufbauenden Detailplanungen (Land Kärnten 2014).

⁹ Daten aus Statistik Austria. Gebietsstand 01.01.2015

Siedlungs-, Nutzungs- und Verkehrsstruktur

Die Siedlungsstruktur im Bereich der Begegnungszone wirkt kompakt, ist jedoch nicht komplett geschlossen. Die B83 stellt die zentrale Straße in Velden dar und besitzt deshalb eine Durchleitungsfunktion. Die gesamte Zone erstreckt sich durch das Zentrum ca. 450 Meter von Südwest nach Nordwest. Durch große, teils in Privateigentum stehende Vorplätze, wirkt die Begegnungszone sehr offen und teilweise platzartig. Die Bebauung ist auf der gesamten Länge sehr homogen. Die Zone kann als klassische Straße klassifiziert werden.

Die dominanteste Nutzung ist die gewerbliche. Auf der gesamten Länge sind auf beiden Seiten Gewerbebetriebe angesiedelt. Dies führt zu einem hohen Querungsbedarf auf der gesamten Länge. Besonders im westlichen Bereich befinden sich einige Gastronomiebetriebe mit Gastgärten in den Seitenbereichen der Begegnungszone. Die oberen Stockwerke der Häuser werden zum Wohnen genutzt. Velden am Wörthersee ist touristisch geprägt, daher existieren im Bereich der Begegnungszone Hotels und kleinere Beherbergungsbetriebe. Besonders in den Sommermonaten ist dadurch von einem hohen Aufkommen von FußgeherInnen auszugehen.

Die maximal erlaubte Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h. Messungen zur tatsächlich gefahrenen Durchschnittsgeschwindigkeit wurden seitens der Stadt Velden keine übermittelt. Der JDTV lag 2013 bei ungefähr 8.300 Kfz/Tag, der Schwerverkehrsanteil davon lag bei ca. 2 %. Der DTV unterliegt starken saisonalen Schwankungen, die auf den Tourismus in Velden zurückgeführt werden. Im Jänner 2012 betrug der DTV beispielsweise lediglich ca. 5600 Kfz/Tag, während er im August 2012 auf 11.600 Kfz/Tag anstieg (Land Kärnten 2014, 5). Zahlen zum FußgeherInnenanteil bzw. Menge konnten nicht eruiert werden. Für das Parken im Bereich der Begegnungszone existiert keine offensichtliche Regelung, zudem gibt es keine gekennzeichneten, öffentlichen Parkplätze. Private Parkplätze befinden sich teilweise direkt vor den Häusern. Im westlichen Bereich, gegenüber dem Casino, befindet sich eine öffentliche Tiefgarage. Der Kreuzungsbereich mit der Bahnhofstraße ist durch ein Vorrang geben Verkehrszeichen für aus der Bahnhofstraße einführende LenkerInnen geregelt.

Gestaltung

Die Begegnungszone in Velden ist sehr aufwendig gestaltet. Auf der mittigen Fahrfläche ist ein rötlicher Asphaltbelag aufgebracht. Die Linearität soll durch quer und diagonal über die Fahrbahn verlaufende weiße Markierungen aufgehoben werden. Eine Teilung der VerkehrsteilnehmerInnen im Querschnitt ist jedoch abschnittsweise noch gegeben. Auf der gesamten Länge ist die Fahrfläche durch Poller und Oktaeder angedeutet. Die Seitenbereiche für FußgeherInnen sind zudem auf dem Großteil der Fläche gepflastert oder durch das Blindenleitsystem von der Fahrfläche abgetrennt. Die Eingangsbereiche weisen die vorgeschriebenen Verkehrszeichen auf. Auf der Fahrfläche sind weiße Markierungen angebracht, welche aber bei hellem Licht kaum wahrnehmbar sind. An der nordöstlichen Einfahrt sind Bodenmarkierungen angebracht mit dem Ziel, eine optische Torsituation zu schaffen. Sitzgelegenheiten ohne Konsumzwang sind indirekt vorhanden. Die Skulpturen zur Kanalisierung der Kfz können als Sitzgelegenheit genutzt werden. Die gesamte Zone ist niveaugleich ausgeführt und mit einem taktilen Blindenleitsystem ausgestattet.



Abbildung 4.8-3: Westliche Einfahrt



Abbildung 4.8-4: Vorplatz vor dem Casino



Abbildung 4.8-5: Zentraler Bereich, Blickrichtung Osten



Abbildung 4.8-6: Kreuzungsbereich B83/Bahnhofstraße



Abbildung 4.8-7: Bahnhofstraße Blickrichtung B83



Abbildung 4.8-8: Taktiles Blindenleitsystem als Querungshilfe

Tabelle 4.8-1: Bewertung Velden am Wörthersee

Merkmal		Ausprägung		
Siedlungs- und Nutzungsstruktur	Siedlungs- und Bebauungsstruktur ist geschlossen	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> ?
	Zentrumsfunktion oder Quartiercharakter ist gegeben	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> ?
	Nutzung erfolgt beidseitig	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> ?
	Nutzung	Wohnen, Gastronomie, Handel		
	Querungsbedarf	Auf gesamter Länge vorhanden		
Verkehrsstruktur	Art der Straße	Zentrale Sammelstraße		
	DTV	Ca. 8.300 Kfz/Tag		
	V85	keine Daten		
	Anteil FußgeherInnen, RadfahrerInnen	keine Daten		
	Schwerverkehrsanteil	2%		
	öffentlicher Verkehr	1 Linie Intervall 2h		
	Kfz-Stellflächen	Einige Kurzparkflächen, dafür informelle Stellflächen		
Gestaltung	Sichtfelder für Kfz-LenkerInnen	Prinzipiell vorhanden, stellenweise durch Hauskanten zu kurz		
	Torwirkung am Ein- bzw. Ausgang	An beiden Haupteinfahrten gegeben		
	Länge der Begegnungszone	Ca. 450 Meter		
	Trennung Fahrfläche und Seitenbereiche	Teilweise durch Poller und Betonklötze, Teilweise durch Bodenbelag und Blindenleitsystem als Trennung		
	Die Gestaltung führt zu einem niedrigen Geschwindigkeitsniveau	Prinzipiell ja, aber 30 km/h Verordnung hinderlich		
	Barrierefreiheit für blinde und sehbehinderte Personen	Blindenleitsystem teilweise als Trennung zur Fahrfläche, zudem durch Gastgärten blockiert		
	Blindenleitsystem	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> ?
	Barrierefreiheit für mobilitätseingeschränkte Personen	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> ?

Stärken und Schwächen der Umsetzung und des Bestandes

- + geschlossene Bebauung
- + integratives Planungsverfahren
- + detaillierte Voruntersuchung
- + fundierte Evaluierung
- + Nutzung durchgehend beidseitig und durchmischt
- + taktiler Blindenleitsystem
- + Barrierefreiheit für mobilitätseingeschränkte Personen
- FußgeherInnen- und RadfahrerInnenmenge relativ gering
- 30 km/h max. Höchstgeschwindigkeit bei offenen Seitenräumen unpassend
- wechselnde Gestaltungselemente für sehbehinderte Personen ungünstig
- taktiler Blindenleitsystem zu nah an der Fahrfläche und stellenweise durch Gastgärten verstellt
- Kfz Verkehr dominiert

4.9. WELS, OBERÖSTERREICH

Allgemeine Informationen

Einwohner: **52.100¹⁰**
Gemeindefläche: **108,5 km²**

Informationen zur Begegnungszone

Art der Begegnungszone: **Straße**
Länge/Größe: **ca. 100 m**
Erlaubte Geschwindigkeit: **20 km/h**
DTV (vorher): **k.A.**
DTV FußgeherInnen: **k.A.**
Kosten für Umsetzung: **Keine**

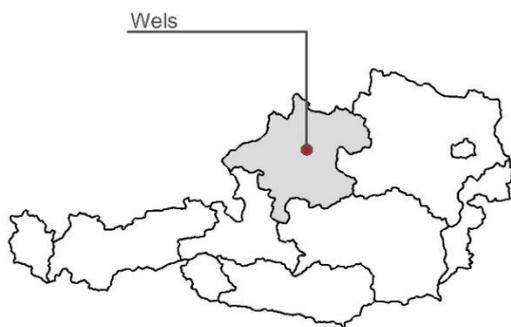


Abbildung 4.9-1: Verortung Wels

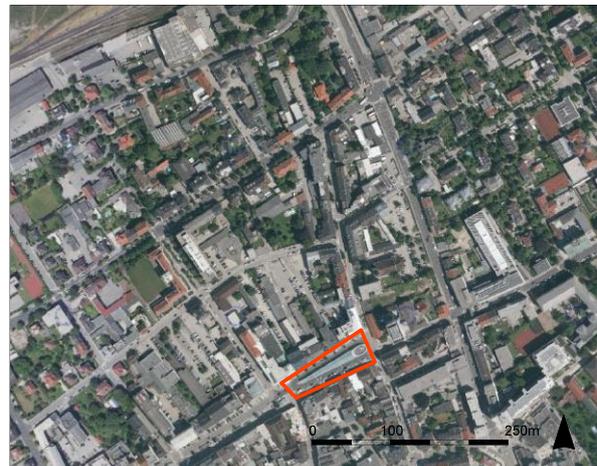


Abbildung 4.9-2: Begegnungszone Wels Maßstab 1:5000 (DORIS)

Planungsablauf und Zielsetzung

Die Begegnungszone am westlichen Kaiser-Josef-Platz wurde im Juli 2013 eröffnet. Ziele waren die Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität. Zeitgleich wurde weiter westlich in der Pfarrgasse ebenfalls eine Begegnungszone eröffnet, welche aber nicht Teil der Analyse ist. Die Planungen zur Begegnungszone im östlichen Teil des Kaiser-Josef-Platzes verliefen ohne Beteiligung und Einbindung der Öffentlichkeit. Vor der Verordnung einer Begegnungszone war dieser Bereich eine Fußgängerzone (1996 bis 2010). Im Jahr 2010 wurde die Durchfahrt für Kfz wieder ermöglicht. Dies geschah durch die Aufhebung der Fußgängerzone und der zeitgleichen Einführung einer erlaubten Höchstgeschwindigkeit von 10 km/h (Stadt Wels 2015, 4). Mit der Einführung der Begegnungszone erhöhte sich die höchst zulässige Geschwindigkeit auf 20 km/h.

¹⁰ Daten aus Statistik Austria. Gebietsstand 01.01.2015

Siedlungs-, Nutzungs- und Verkehrsstruktur

Die Siedlungsstruktur am östlichen Kaiser-Josef-Platz ist dicht und städtisch. In der Mitte des Platzes befindet sich ein Busterminal, welches von vier Buslinien bedient wird. Die Begegnungszone befindet sich nicht direkt im Stadtzentrum. Die Fußgängerzone, welche in das Zentrum führt, mündet im nordwestlichen Bereich in die Begegnungszone.

Die gewerbliche Nutzung erfolgt auf der ganzen Länge beidseitig. Durch das in der Mitte gelegene Busterminal existiert ein hohes Querungsbedürfnis für FußgeherInnen sowohl für Querungen über die gesamte Breite als auch vom/zum Busterminal. Wohnnutzungen sind ebenfalls beidseitig gegeben. Schulen existieren weder im direkten noch im Nahbereich der Begegnungszone.

Der Verkehr in der Begegnungszone ist im Einbahnsystem geregelt. Die südliche Fahrfläche kann von West nach Ost von allen Verkehrsteilnehmern befahren werden. Der nördliche Teil ist eine Einbahn in die Gegenrichtung und ist Bussen, Taxis, Anrainern und für Ladetätigkeiten vorbehalten. Das Radfahren ist gegen die Richtung der Einbahn erlaubt. Parken ist nur im südlichen Teil gestattet. Hier ist eine entsprechende Kurzparkzone eingerichtet. Erhebungen zu Verkehrsmenge und zum FußgeherInnenaufkommen existieren nicht.

Gestaltung

Die Gestaltung der Begegnungszone in Wels wirkt sehr linear. Die Fahrfläche ist klar erkennbar und die Seitenbereiche abgetrennt. Die Trennung zu den Seitenbereichen erfolgt mit unterschiedlichen Belagsmaterialien. Die Fahrfläche weist einen Standardasphalt auf. Im südlichen Bereich sind der Parkstreifen sowie die Gehbereiche durch Pflasterungen abgetrennt. Nördlich zeigt sich eine ähnliche Trennung der Seitenbereiche von der Fahrfläche. Das mittige Busterminal ist durch hohe Randsteine von der Fahrfläche separiert. Niveaugleiche Zugänge befinden sich lediglich am östlichen Ende. Die Parkflächen auf der Südseite sind längs angeordnet und reichen von der westlichen Einfahrt bis zum östlichen Ende der Begegnungszone. Als optische Maßnahme zur Geschwindigkeitsreduktion sind vier Pflasterstreifen quer zu Fahrfläche eingebaut. Fahrradabstellanlagen befinden sich beidseitig der Begegnungszone. Die Eingangsbereiche sind durch entsprechende Verkehrszeichen gekennzeichnet. Sitzmöglichkeiten befinden sich im Bereich des Busterminals. Die Begegnungszone ist teilweise barrierefrei ausgeführt. Eine Querung ist jedoch, aufgrund der hohen Randsteine beidseitig des Busterminals, nicht möglich. Es existiert kein Blindenleitsystem.



Abbildung 4.9-3: Einfahrt zur nördlichen Einbahn



Abbildung 4.9-4: Busterminal und Parksituation



Abbildung 4.9-5: Begegnungszone im Überblick



Abbildung 4.9-6: Busverkehr in der Begegnungszone



Abbildung 4.9-7: Nutzungssituation auf der südlichen Seite



Abbildung 4.9-8: Nutzungssituation auf der nördlichen Seite

Tabelle 4.9-1: Bewertung Wels

Merkmal		Ausprägung		
Siedungs- und Nutzungsstruktur	Siedlungs- und Bebauungsstruktur ist geschlossen	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> ?
	Zentrumsfunktion oder Quartiercharakter ist gegeben	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> ?
	Nutzung erfolgt beidseitig	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> ?
	Nutzung	Wohnen, Gastronomie, Handel		
	Querungsbedarf	Auf gesamter Länge gegeben		
Verkehrsstruktur	Art der Straße	Zentrale Erschließungsstraße - Busbahnhof		
	DTV	keine Erhebung		
	V85	keine Erhebung		
	Anteil FußgeherInnen, RadfahrerInnen	keine Erhebung		
	Schwerverkehrsanteil	keine Erhebung		
	öffentlicher Verkehr	7 Linien Intervall ca. 4 Min Begegnungszone umschließt Busbahnhof		
	Kfz-Stellflächen	Ca. 20 Stellplätze		
Gestaltung	Sichtfelder für Kfz-LenkerInnen	Im südlichen Teil auf gesamter Länge Längsparker, schlechte Sichtfelder		
	Torwirkung am Ein- bzw. Ausgang	Nur durch Verkehrszeichen kenntlich gemacht		
	Länge der Begegnungszone	Ca. 100 Meter		
	Trennung Fahrfläche und Seitenbereiche	Trennung der Gehsteige und der Bus-Insel durch Hochborde		
	Die Gestaltung führt zu einem niedrigen Geschwindigkeitsniveau	Fahrfläche klar erkennbar, keine Verschränkung der Nutzungen		
	Barrierefreiheit für blinde und sehbehinderte Personen	Orientierung nur schwer möglich für blinde und sehbehinderte Personen, vor allem im Bereich der Bus Insel		
	Blindenleitsystem	<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> ?
	Barrierefreiheit für mobilitätseingeschränkte Personen	<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> ?

Stärken und Schwächen der Umsetzung und des Bestandes

- + geschlossene Bebauung
- + Nutzung durchgehend beidseitig und durchmisch
- + hohes Querungsbedürfnis
- + hoher Anteil nichtmotorisierter Individualverkehr
- keine Einbeziehung der Öffentlichkeit in das Planungsverfahren
- fehlende Erhebungen zu Verkehrsmenge und FußgeherInnen- bzw. RadfahrerInnenmenge
- keine Torwirkung an Aus- und Einfahrten
- lineare Linienführung
- große Zahl an Parkplätzen
- hohe Belastung durch Busverkehr
- hohe Randsteine somit Barrierefreiheit nicht gegeben
- kein Blindenleitsystem
- schlechte Sichtbeziehungen aufgrund längsparkender Kfz

4.10. WOLFURT, VORARLBERG

Allgemeine Informationen

Einwohner: **8.205**
Gemeindefläche: **10,01 km²**

¹¹

Informationen zur Begegnungszone

Art der Begegnungszone: **Straße**
Länge: **ca. 270 Meter**
Erlaubte Geschwindigkeit: **30 km/h**
DTV (vorher): **ca. 10.700 Kfz/Tag**
DTV FußgeherInnen: **1.300 FußgeherInnen/Tag**
Kosten für Umsetzung: **1.528.000 €**

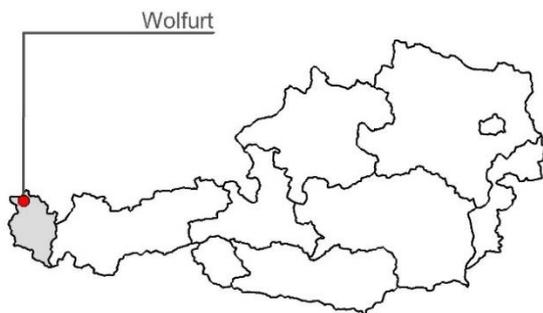


Abbildung 4.10-1: Verortung Wolfurt



Abbildung 4.10-2: Begegnungszone Wolfurt Maßstab 1:5000 (VOGIS)

Planungsablauf und Zielsetzung

Die Begegnungszone Wolfurt führt auf der Landstraße L3 von Norden nach Süden durch das Ortsgebiet von Wolfurt. Bis zum Jahr 2009 wurde ein Großteil des Verkehrs in Richtung Bregenzwald über die L3 abgewickelt. Dies schlug sich auch im Ortsbild nieder, die L3 bestimmte das Siedlungsbild von Wolfurt und stellte ein trennendes Element dar. Mit der Eröffnung des Achrain-tunnels 2009 änderte sich dies. Der Tunnel ist direkt an die L190, die eine Ortsumfahrung von Wolfurt darstellt, angeschlossen. Die L3 hatte somit keine überregionale Durchleitungsfunktion mehr. Dies veranlasste die Gemeinde Wolfurt und die Nachbargemeinde Schwarzach zu einem gemeinsamen Konzept zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität in den Ortszentren sowie eine Verminderung der Trennwirkung durch die L3. Darüber hinaus sollten die Ortszentren generell klarer strukturiert und erkennbar gemacht werden. Ein Schritt dieses Gesamtkonzepts ist die Umsetzung der Begegnungszone in Wolfurt (Zengerle 2015).

¹¹ Daten aus Statistik Austria. Gebietsstand 01.01.2015

Siedlungs-, Nutzungs- und Verkehrsstruktur

Im Bereich der Begegnungszone entlang der Landesstraße L3 dominiert eine eher lockere Bebauung. Zentral in der Begegnungszone befindet sich ein Supermarkt, mit einem großen offenen Parkplatz in Richtung der Begegnungszone. Gegenüber befinden sich zwei Veranstaltungssäle an die ein kleiner Park angeschlossen ist. Südlich davon ist die Mittelschule Wolfurt angesiedelt. In diesem Bereich befindet sich auch eine Bushaltestelle für Busse in Fahrtrichtung Süden. Am südlichen Beginn der Begegnungszone ist zusätzlich das Gemeindeamt der Gemeinde Wolfurt angesiedelt. Ansonsten existieren Einfamilienhäuser, einige davon mit Gewerbefläche im Erdgeschoß.

Die Nutzung erfolgt nur teilweise beidseitig. Im zentralen Bereich ist die Nutzung durch den Supermarkt im Osten nur einseitig. Es ist anzunehmen, dass vor den Veranstaltungsorten das FußgeherInnenaufkommen vor allem abends und an Wochenenden steigt. Der Querungsbedarf durch Schulkinder ist auf die Schulbeginn- und Endzeiten beschränkt, zudem ist dieser nur punktuell, im Bereich vor der Schule, gegeben.

Die Begegnungszone in Wolfurt sollte auf Wunsch der Gemeinde zuerst als Tempo-30 Zone umgesetzt werden. Diesbezüglich gab es aber rechtliche Bedenken seitens der Bezirkshauptmannschaft Bregenz (Landesstraße). Als 2013 die rechtliche Möglichkeit der Begegnungszone, mit einer erlaubten Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h, geschaffen wurde, stimmte die Bezirkshauptmannschaft diesem Pilotprojekt zu (Zengerle 2015). Der DTV vor dem Umbau betrug ca. 13.800 Fahrzeuge/Tag. Eine neuerliche Messung im März 2015, nach der Eröffnung, ergab einen DTV von ca. 11.000 Fahrzeugen/Tag. Dies entspricht einem Rückgang von ungefähr 20%. Das tägliche FußgeherInnenaufkommen wurde am 25.03.2015 erhoben und lag bei 1.301 Personen und stellt somit einen Anteil von ungefähr 12 % dar (Besch und Partner 2015).

Table 4.10-1: Verkehrsdaten Wolfurt im Vorher-Nachher-Vergleich

	Vorher (2013)	Nachher (2015)	Veränderung	Anteil
Kfz/Werktag	13.388	10.655	-20,4%	
FußgeherInnen	669	1.301	+48,6%	12,2%
SV	800	659	-17,6%	ca. 6%
V₈₅	51 km/h	39 km/h	-11 km/h / 13 km/h	

Gestaltung

Die Begegnungszone verfügt beinahe in der gesamten Länge im Bereich der L3 über einen Mittelstreifen, welcher mit hellen Granitplatten gepflastert ist. Dieser soll die Wartezeit querender FußgeherInnen und RadfahrerInnen verringern. Durch das farblich kontrastierende Mittelelement hat die Begegnungszone eine sehr lineare Wirkung. Die Seitenräume sind niveaugleich ausgeführt und durch eine helle Granitsteinrinne ebenfalls von der Fahrfläche abgetrennt. Der Fahrbahnbelag an sich ist klassisch asphaltiert. An den Eingangsbereichen sind übergroße Verkehrszeichen „Begegnungszone“ angebracht. Die Einfahrten sind außerdem mittels markierter Rampen angehoben. Bepflanzungen finden sich im Bereich der Bushaltestelle gegenüber des Supermarktes. Das Parken ist im gesamten Bereich der Begegnungszone verboten. Im Kreuzungsbereich der L3 ist die einmündende „Wälderstraße“ mit einer Mittellinie versehen, zusätz-

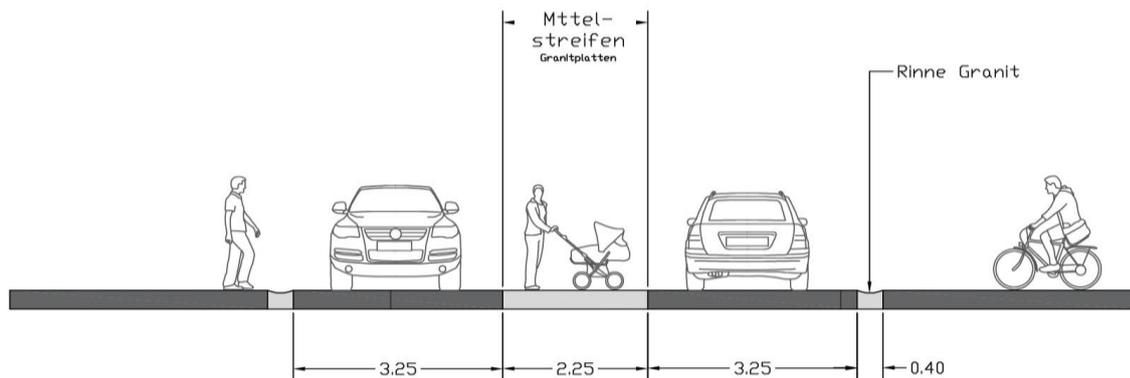


Abbildung 4.10-3: Querschnitt Begegnungszone Wolfurt

lich wurden direkt an der Einmündung sogenannte „Haifischzähne“ als informelle Haltelinie aufgetragen. Hochwertige Fahrradabstellanlagen befinden sich im Bereich der Bushaltestellen sowie vor der Schule. Ein durchgehendes, taktiles Blindenleitsystem wurde ebenfalls installiert und trägt somit zur Barrierefreiheit dieser Begegnungszone bei. Einige Bänke befinden sich hinter der Bushaltestelle in südliche Richtung. Im nordwestlichen Bereich ist die Begegnungszone nur über Stufen zu erreichen und somit für mobilitätseingeschränkte Personen nicht direkt zu queren.



Abbildung 4.10-4: Offene Bebauungssituation im Süden



Abbildung 4.10-5: Bereich vor der Schule



Abbildung 4.10-6: Nördliche Ein- und Ausfahrt



Abbildung 4.10-7: Zentraler Bereich



Abbildung 4.10-8: Kreuzung L3/Wälderstraße



Abbildung 4.10-9: Taktiles Blindenleitsystem

Tabelle 4.10-2: Bewertung Wolfurt

Merkmal		Ausprägung		
Siedungs- und Nutzungsstruktur	Siedlungs- und Bebauungsstruktur ist geschlossen	<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> ?
	Zentrumsfunktion oder Quartiercharakter ist gegeben	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> ?
	Nutzung erfolgt beidseitig	<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> ?
	Nutzung	Wohnen, Handel, Ausbildung		
Querungsbedarf	Teilweise, im nördlichen Bereich nicht gegeben, im südlichen im Bereich der Schule und der Bushaltestelle			
Verkehrsstruktur	Art der Straße	Hauptsammelstraße		
	DTV	Ca. 10.700 Kfz/Tag		
	V85	39 km/h		
	Anteil FußgeherInnen, RadfahrerInnen	ca. 12%		
	Schwerverkehrsanteil	Ca. 6% des DTV, wird bei stündlicher Beobachtung teilweise überschritten		
	öffentlicher Verkehr	4 Linien Intervall ca. 10 Min.		
Gestaltung	Sichtfelder für Kfz-LenkerInnen	Gute Sichtfelder im gesamten Bereich		
	Torwirkung am Ein- bzw. Ausgang	Torwirkung durch Bodenmarkierung sowie auffällige Verkehrszeichen		
	Länge der Begegnungszone	Ca. 270 Meter		
	Trennung Fahrfläche und Seitenbereiche	Trennung durch Entwässerungsrinne, (farblich unterschiedlich) sowie einer Mittelinsel zur Kürzung der Querungsdistanz		
	Die Gestaltung führt zu einem niedrigen Geschwindigkeitsniveau	Sehr lineare Gestaltung in Kombination mit geringem FußgängerInnenanteil -> V85 = 39 km/h		
	Barrierefreiheit für blinde und sehbehinderte Personen	Gute Kontrastverhältnisse sowie Blindenleitsystem		
	Blindenleitsystem	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> ?
	Barrierefreiheit für mobilitätseingeschränkte Personen	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> ?

Stärken und Schwächen der Umsetzung und des Bestandes

- | | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> + integratives Planungsverfahren + detaillierte Voruntersuchung + fundierte Evaluierung + taktiler Blindenleitsystem + kontrastreicher Bodenbelag | <ul style="list-style-type: none"> - Nutzung nur teilweise beidseitig - offene Bebauung, daher - geringes Querungsbedürfnis - FußgeherInnenanteil gering (12,2%) - lineare Linienführung - V85 hoch (39 und 41 km/h) |
|---|--|

4.11. ZUSAMMENFASSENDE BEURTEILUNG UND DISKUSSION

Das folgende Kapitel gibt einen Überblick über die im vorherigen Teil untersuchten Begegnungszonen. Vor allem jene Punkte, bei welchen offensichtlich große Differenzen zwischen den einzelnen Begegnungszonen, aber auch in Bezug auf die erarbeitete Literatur herrschen, werden detaillierte behandelt.

Planungsprozess

Der Planungsprozess wurde größtenteils mit Einbezug der Bevölkerung abgehalten. Eine frühzeitige Einbindung der betroffenen Stakeholder konnte bei sechs Begegnungszonen eruiert werden. Die BürgerInnen und InteressenvertreterInnen hatten bei den Begegnungszonen in Bregenz, Graz, Hard, Mödling, Velden und Wolfurt auch die Möglichkeit, eigene Anregungen und Wünsche in die Umsetzung einfließen zu lassen. In St. Pölten und Bischofshofen erfolgte zumindest eine vorherige Informationsveranstaltung, während in Wels und Neustift auf die Integration und Information der beteiligten Personen verzichtet wurde. Die Wichtigkeit der Einbeziehung von Stakeholdern in der Planungsphase spiegelt sich in beinahe der gesamten untersuchten Literatur wider. Besonders die Akzeptanz und die Funktionsweise einer Begegnungszone profitieren von einer solchen Art der Planung (FSV 2014, 11).

Vorangehende Verkehrsuntersuchung

Betreffend einer vorhergehenden Verkehrsuntersuchung zeigt sich ein ähnliches Bild: Bei acht Begegnungszonen wurden Voruntersuchungen durchgeführt. Die Analysen des IST-Zustandes unterscheiden sich stark in Art und Umfang. Sehr detailliert sind die Verkehrsgutachten von Wolfurt, Graz und St.Pölten. Sie enthalten zusätzlich zum DTV noch Daten zu Verkehrsmengen im Fuß- und Radverkehr, Querungsverhalten und ähnlichem. Diese Erhebungen stellen wesentliche Entscheidungs- und Planungshilfen dar. Wie bereits in Kapitel 2.2.3. erwähnt, stellen Menge und Anteil an FußgeherInnen ein wichtiges Kriterium für die Einführung einer Begegnungszone dar. Bei den restlichen fünf Zonen, bei welchen ein Verkehrsgutachten erstellt wurde, finden sich vor allem DTV Zählungen und allgemeine Empfehlungen zu Begegnungszonen. Den Begegnungszonen in Wels und Mödling gingen keine Verkehrsuntersuchungen durch unabhängige Planungsbüros voraus. Hier existieren weder Zahlen zu DTV noch zu Mengen anderer Verkehrsteilnehmer.

Siedlungs-, Nutzungs- und Verkehrsstruktur

Bei der Implementierung der Zonen in die vorhandene Siedlungsstruktur zeigt sich ein sehr homogenes Bild. Bei neun Begegnungszonen ist die Bebauung geschlossen und die Lage der Begegnungszonen macht städtebaulich Sinn (siehe Abbildung 4.11-2). Lediglich in Wolfurt (siehe Abbildung 4.11-1) zeigen sich Lücken in der Bebauung, dieser Aspekt schlägt sich auch in der Nutzungsstruktur nieder. Zentrums- oder Quartierfunktion ist bei allen zehn untersuchten Begegnungszonen gegeben und ein wichtiger Baustein für eine positive Funktionsweise der Zonen.



Abbildung 4.11-1: Beispiel Begegnungszone Wolfurt, offene Bebauungsstruktur



Abbildung 4.11-2: Begegnungszone Bischofshofen, geschlossene Bebauung

In Bezug auf die Nutzungsstruktur im Bereich der Begegnungszonen zeigt die Analyse ebenfalls ein sehr homogenes Bild. Bei fast allen Zonen konnte eine beidseitige Nutzung mit einer hohen Durchmischung der verschiedenen Nutzungsarten beobachtet werden. Lediglich in Wolfurt zeigen sich, wie bereits erwähnt, nur punktuelle Nutzungen die auf die eher offene Siedlungsstruktur zurückzuführen sind. Die deutsche FGSV (2014, 6) sieht dort einen besonderen Querungsbedarf wo es zu einer Kreuzung zwischen einer wichtigen FußgeherInnenverbindung und einer Hauptverkehrsstraße kommt, sowie wo die städtebauliche Nutzung beidseitig sehr dicht ist und flächiges Querens somit notwendig macht. Das Beispiel der Begegnungszone in Wolfurt erfüllt keines dieser Kriterien gänzlich, hingegen ist bei den restlichen die dichte Siedlungsstruktur für ein flächiges Querungsbedürfnis verantwortlich. Die nach dem FSV (2014, 5) erforderliche Anwesenheitsquote von mindestens 20% FußgeherInnenanteil am Gesamtverkehrsaufkommen kann nur in zwei Begegnungszonen ausgewiesen werden. Die vom deutschen FGSV (2014, 13) mindestens geforderten 50% Anwesenheitsquote werden in Graz und St. Pölten ebenfalls erfüllt. Bei den restlichen Begegnungszonen fehlen genaue Zählungen. In Wolfurt zeigen die Zählungen zum NMV einen Anteil von 12%. Zudem konnte in diesen Zonen während der Begehung eine klare Dominanz des Autoverkehrs festgestellt werden. Das Verhältnis der FußgeherInnen zum Kfz Verkehr ist in der großen Mehrheit der analysierten Literatur ein wichtiges Kriterium für den Erfolg einer Begegnungszone, daher ist es als sehr kritisch zu bewerten, dass die Hälfte der Begegnungszonen dieses Kriterium nicht erfüllen bzw. keine Daten dazu vorliegen (Abbildung 4.11-3).

Die Verkehrszusammensetzung zeigt sich teilweise inhomogen. Die JDTV Zahlen sind, bis auf jene in Graz, unter der Grenze von 15.000 Kfz/Tag. Lediglich in Graz ist der JDTV höher beziehungsweise bei 15.000. Laut Auskunft der zuständigen StadtplanerInnen Frau DI Heike Falk und Herr DI Thomas Fischer konnte sogar eine leichte Zunahme des JDTV nach dem Umbau des Sonnenfelsplatzes beobachtet werden. Dass hohe Kfz Mengen kein Ausschlussgrund sein müssen, zeigt genau dieses Beispiel. Durch eine hohe Zahl FußgeherInnen und RadfahrerInnen ist in Graz keine Dominanz des MIV zu beobachten. Die Analyse der Begegnungszone in der Schulgasse in St.Pölten ergibt einen noch höhere Menge an FußgeherInnen. Der Wert liegt hier zwischen 379 Personen (Vormittag) und 836 (Spitzenstunde von 7:00 Uhr bis 8:00 Uhr). Damit besteht in dieser Begegnungszone ein noch größerer Anteil an FußgeherInnen gegenüber den Kfz. Die Begegnungszonen in Velden und Wolfurt haben ebenfalls relativ hohe JDTV Zahlen, jedoch sind die hier die im Verhältnis geringen FußgeherInnenzahlen hinderlich für ein optimales Funktionieren der Begegnungszonen. Besonders in Velden ist eine Dominanz des Autoverkehrs zu beobachten.

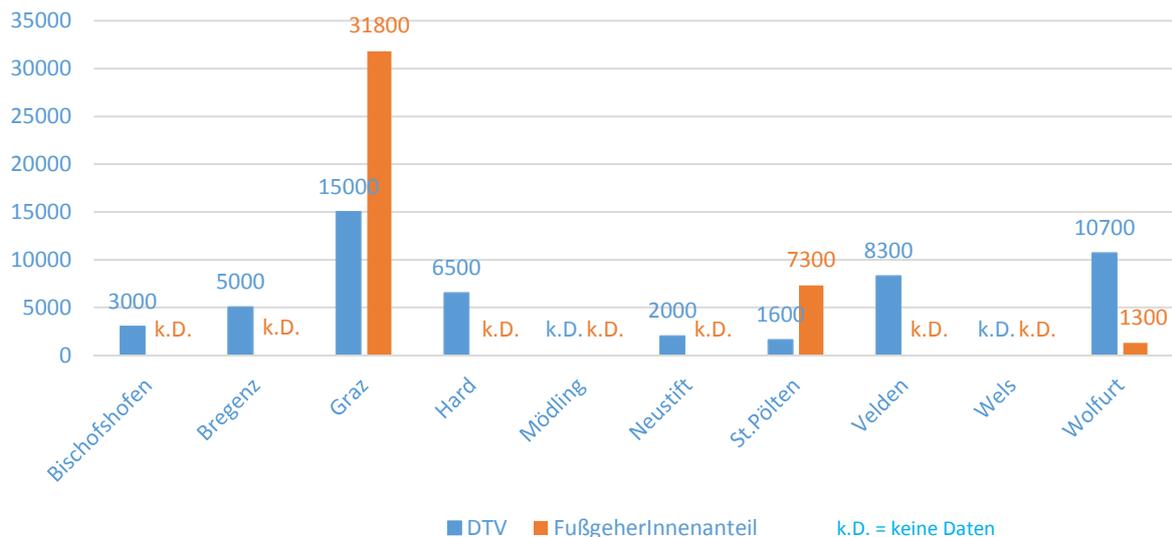


Abbildung 4.11-3: DTV und tägliche FußgeherInnenmenge

Große Unterschiede ergeben sich auch bei der Anzahl der Parkplätze. Hier muss unterschieden werden zwischen ausgewiesenen Parkplätzen und Flächen die von Kfz-LenkerInnen illegal als Parkflächen verwendet werden. Dieser Punkt bewertet die Anzahl der offiziell ausgewiesenen Parkplätze. Bei vier Begegnungszonen sind übermäßig viele offizielle Parkplätze ausgewiesen. In Neustift existiert, bedingt durch die Größe der Begegnungszone und die dadurch eingeschlossenen privaten Flächen ein hoher Anteil an privaten Parkplätzen, besonders erkennbar ist dies im



Abbildung 4.11-4: Längsparker in der Begegnungszone Wels



Abbildung 4.11-5: Parkplatzsituation in der Begegnungszone Mödling

westlichen Bereich. Besonders auffällig ist die Situation auch in Wels und Mödling (Abbildung 4.11-4 und 4.11-5). In diesen beiden Zonen ist die Anzahl der Stellplätze eklatant höher als in den restlichen untersuchten Begegnungszonen. Da laut Gerlach (2015, 313) die Straßenräume „aufzuräumen“ sind, um optimale Sichtbeziehungen und somit die Kommunikation zu gewährleisten, sind Begegnungszonen von Längsparkstreifen zwischen Fahr- und Gehfläche zu „befreien“. Eine hohe Anzahl an Parkplätzen ist somit für die Aufenthaltsqualität und auch für die Verkehrssicherheit hinderlich.

Hinsichtlich der Fahrradförderung, mittels Zugänglichkeit, Qualität und Anzahl der Fahrradabstellanlagen, sind alle zehn Begegnungszonen positiv zu bewerten.



Abbildung 4.11-6: Fahrradabstellanlage in der Begegnungszone Wels



Abbildung 4.11-7: Überdachte Fahrradabstellanlage in der Begegnungszone Wolfurt



Abbildung 4.11-8: Busverkehr in der Begegnungszone Wels

Der öffentliche Verkehr ist, mit der Ausnahme von Wels, in allen Begegnungszonen in verträglichem Maße vorhanden. Da der Bus- oder Schienenverkehr nur einen Ausschlussgrund darstellt, wenn sehr dichte Intervalle und viele Linien die Begegnungszonen kreuzen (Metron Verkehrsplanung 2010, 14), ist dieser Aspekt in Wels negativ zu bewerten (siehe Abbildung 4.11-8). In Wels konnten bei einer Begehung vier Buslinien mit Intervallen von unter 4 Minuten festgestellt werden. Zudem stellen die an der Bus-Insel haltenden Busse ein physisches Hindernis zur Querung der Begegnungszone dar.

Gestaltung

Erwartungsgemäße differenziert stellt sich die Situation in der Gestaltung der Begegnungszonen dar. Die empfohlene Torwirkung (2010, 2) ist nur bei 5 Begegnungszonen vorhanden. Bei den Begegnungszonen in Graz, Hard, Neustift, Mödling und Wels ist die Gestaltung der Eingangsbereiche nicht optimal. Besonders in Neustift und Mödling sind die Übergänge durch zu klein dimensionierte Verkehrszeichen und ohne Wechsel des Fahrbahnbelags gestaltet, das sogenannte „Zonenbewusstsein“ (UVEK 2013, 46) wird sich hier bei Kfz-LenkerInnen nur schwer einstellen. Positive Beispiel in diesem Zusammenhang sind Bischofshofen, Bregenz, Velden und Wolfurt. Die Größe der Begegnungszonen ist, bis auf Ausnahme von Neustift, als geeignet anzusehen. In Neustift im Stubaital ist die Begegnungszone über das gesamte Ortszentrum verordnet, in Zusammenhang mit der fehlenden Torwirkung an den Einfahrten stellt sich hier kaum ein Zonenbewusstsein ein.

Die für Gerlach (2015, 312) wichtige weiche Separation, in Bereichen wie dörflicher Hauptstraßen, örtlicher Geschäftsstraßen, Hauptgeschäftsstraßen und Plätzen in zentralen Bereiche auf denen FußgeherInnen das Straßenbild, zumindest temporär dominieren, konnte in neun Fällen festgestellt werden. Lediglich in Neustift im Stubaital konnte im Großteil der Begegnungszone keine solche Trennung beobachtet werden (Abbildung 4.11-9). Die weiche Separation in den anderen neun Zonen, wurde unterschiedlich umgesetzt. In Graz, Hard, Mödling und Velden erfolgt die

Trennung, zum Teil oder gänzlich, durch Poller. Die Begegnungszone in Wolfurt stellt eine Mischform zwischen baulicher und optischer Trennung dar. Als Trennelement wurde hier eine Entwässerungsrinne eingebracht. In Bischofshofen, Bregenz (Abbildung 4.11-10), St. Pölten erfolgt die Trennung mehrheitlich optisch, durch Pflasterreihen oder Belagswechsel. In Wels ist die Trennung von Fahrfläche und Gehbereich durch hohe Bordsteine gekennzeichnet, für eine Begegnungszone keine optimale Lösung.



Abbildung 4.11-9: Fehlende Separation, Neustift i. Stubaital

Abbildung 4.11-10: Separation durch Pflasterreihe, Bregenz

Bei der Gestaltung der Fahrfläche ist bei den Begegnungszonen in Hard, Neustift, Wels und Wolfurt ein hohes Maß an Linearität zu erkennen. Die Fahrflächen sind hier eher deutlich ausgeprägt. Besonders in Wolfurt wirkt die Fahrfläche aufgrund des Mittelstreifens im Zusammenspiel mit der ausgeprägten Kurve in der Trassierung, sehr linear (siehe Abbildung 4.11-11). Ganz anders gelöst ist die Gestaltung der Fahrfläche in Velden, eine Vielzahl an Mustern und versetzten Rechtecken auf dem Belag soll geschwindigkeitsmindernd wirken (siehe Abbildung 4.11-12). Die Begegnungszonen in Graz und Bregenz sind, in Bezug auf die Belagswahl, sehr homogen gestaltet. Durch diese einheitlich wirkende Gestaltung von Fahrfläche und Seitenbereich ist in diesen Zonen tendenziell eine hohe Aufmerksamkeit der Kfz-LenkerInnen zu beobachten.



Abbildung 4.11-11: : Bodenbelag Wolfurt

Abbildung 4.11-12: Bodenbelag Velden

Die Möglichkeit eines Aufenthalts auf Sitzgelegenheiten ohne Konsumzwang ist in allen Begegnungszonen gegeben. Die Qualitäten unterscheiden sich in diesem Punkt jedoch. Beim Punkt Barrierefreiheit konnte nur bei fünf Begegnungszonen Leitsysteme für blinde und sehbehinderte Menschen festgestellt werden. Erwartungsgemäß fehlen Leitsysteme bei jenen

Zonen, für welche wenig, bis gar keine Umbau- und Adaptierungsarbeiten vorgenommen wurden oder die Umgestaltung schon vor mehreren Jahren stattgefunden hat, wie im Beispiel Bischofshofen ersichtlich (siehe Abbildung 4.11-14). Die implementierten Leitsysteme können alle positiv bewertet werden. Lediglich jenes in Velden ist teilweise durch Möbel von Gastgärten verstellt und verläuft zudem sehr nahe an der Fahrfläche (siehe Abbildung 4.11-13).



Abbildung 4.11-13: Hindernisse auf dem taktilen Blindenleitsystem, Velden



Abbildung 4.11-14: Kein Blindenleitsystem, Bischofshofen

Die Qualität der Sichtbeziehungen korreliert mit der Anzahl der Stellplätze. Bei Begegnungszonen mit einer hohen Zahl an Stellflächen sind wichtige Sichtfelder für Interaktionen wie Ausweichen und Anhalten verstellt. Die vom BfU (2013, 5) geforderte Mindestsichtweite von 15 Meter, dem Anhalteweg bei ca. 25 km/h, kann daher nur in sechs von zehn Fällen als positiv bewertet werden. Wie in den Abbildungen Abbildung 4.11-15 und Abbildung 4.11-16 ersichtlich ergeben sich große Unterschiede bezüglich der Sichtfelder.



Abbildung 4.11-15: Gefährliche Sichtabschattungen durch parkende Kfz, Wels



Abbildung 4.11-16: Offene Sichtfelder, Begegnungszone Hard

Die folgende Tabelle stellt die untersuchten Begegnungszonen in einen Kontext zu aus der Literatur herausgearbeiteten und bei Begehungen festgestellten Voraussetzungen für funktionierende Begegnungszonen:

Tabelle 4.11-1: Kritische und förderliche Merkmale und Zuordnung der analysierten Begegnungszonen

	kritisches Merkmal	Untersuchtes kritisches Beispiel	förderliches Merkmal	Untersuchtes positives Beispiel
Siedlungs- und Bebauungsstruktur	offene Bebauungsstruktur	Wolfurt - Teilweise offene Bebauung, Querungsbedarf daher nicht flächig	geschlossene Bebauungsstruktur bzw. nur einzelne Lücken im Bestand	Bischofshofen, Bregenz, Graz, Hard, Mödling, Neustift, St.Pölten, Velden, Wels
Nutzung	einseitige Nutzung	keine untersuchte Begegnungszone	beidseitige Nutzung (Straßen) mehrseitige Nutzung (Plätze)	alle untersuchten Begegnungszonen
Nutzungsstruktur	einfache Nutzung	keine untersuchte Begegnungszone	gemischte Nutzungsstruktur (Wohnen, Einkaufen, Arbeiten)	alle untersuchten Begegnungszonen
FußgeherInnen- und RadfahrerInnenanteil	<20% des DTV	Wolfurt, Hard, Neustift, Velden - Dominanz des MIV, wenige FußgeherInnen queren Fahrfläche	mindestens 20% des DTV optimal sind Werte ab 50%	Graz - ausgeglichenes Verhältnis von MIV und NMIV, daher selbstbewussteres Verhalten der FußgeherInnen

	kritisches Merkmal	Untersuchtes kritisches Beispiel	förderliches Merkmal	Untersuchtes positives Beispiel
Querungsbedarf	nur an bestimmten Stellen	Wolfurt, Neustift - Querungsbedarf nur an bestimmten Punkten	auf der gesamten Fläche	Bischofshofen, Bregenz, Graz, Hard, Mödling, St.Pölten, Velden, Wels
DTV	>ca. 18.000 - 20.000 Kfz/Tag abhängig vom Anteil des NMV	keine untersuchte Begegnungszone	<15.000 Kfz/Tag	alle untersuchten Begegnungszonen
öffentlicher Verkehr	Takte <5 Minuten	Wels - BZ umschließt Busbahnhof, zu hohe Frequenz an Bussen	Takte >5 Minuten	Bischofshofen, Bregenz, Graz, Hard, Mödling, Neustift, St.Pölten, Velden, Wolfurt
Kfz Stellflächen	>3 Stellflächen pro 100m ²	Mödling, Wels - Sehr hohe Zahl an Stellflächen, keine direkten Verbindungen für FußgeherInnen, schlechte Sichtfelder für MIV	keine Stellflächen für Kfz	Bregenz, Graz, Hard, Wolfurt - einzelne bzw. gar keine Stellflächen. Queren für FußgeherInnen gut möglich, hervorragende Sichtfelder

	kritisches Merkmal	Untersuchtes kritisches Beispiel	förderliches Merkmal	Untersuchtes positives Beispiel
Torwirkung am Ein- bzw. Ausgang	keine räumliche oder optische Abgrenzung	Neustift, Wels - Beginn der BZ nur schwer wahrnehmbar, in Neustift erstreckt sich BZ über beinahe das gesamte Ortszentrum.	Siedlungsstruktur unterstützt räumliche Wirkung, optische und bauliche Torwirkung	Bischofshofen, Bregenz, Graz, Wolfurt - gut wahrnehmbare Ein- und Ausgänge der Begegnungszonen
Länge der Begegnungszone	Längen >400 Meter Ausdehnung über mehrere Straßenzüge	Neustift - Begegnungszone erstreckt sich über das gesamte Ortszentrum und mehrere Seitenstraßen, unklar wo Begegnungszone noch gültig ist	<400 Meter Länge konzentriert auf eine Straße oder Platz	Bischofshofen, Bregenz, Graz, Hard, Mödling, St. Pölten, Velden, Wels, Wolfurt - Größe der Begegnungszonen gut
Fahrfläche und Seitenbereiche	„harte“ optische und bauliche Trennung von Fahrfläche und Seitenbereich	Bischofshofen (tlw.) Hard, Wels, Wolfurt - Trennung von Fahrfläche und Seitenbereichen für FußgeherInnen, führt in Kombination mit 30 km/h Regelung (Hard, Wolfurt) zu einer Trennwirkung und Dominanz des Kfz-Verkehrs	einheitlicher Bodenbelag angedeutete Trennung von Fahrfläche und Seitenbereichen	Bregenz, Graz, St.Pölten - Trennung nur leicht angedeutet, daher keine Trassenwirkung der Fahrfläche

	kritisches Merkmal	Untersuchtes kritisches Beispiel	förderliches Merkmal	Untersuchtes positives Beispiel
Gestaltung des von MIV und NMV genutzten Bereiches	lineare Elemente	Bischofshofen (tlw.) Hard, Neustift, Wels, Wolfurt - klare Trassen für Kfz erkennbar. Fördert Dominanz des MIV und Unsicherheit bei FußgeherInnen	Aufhebung der Trassenwirkung der Fahrfläche	Bregenz, Graz - Teilweise bzw. komplett homogener Bodenbelag. Daher keine indirekte Bevorzugung des MIV, viele querende Fußgänger auf der Fahrfläche
Sichtfelder	Sichtweiten <15 Meter	Mödling, Wels, Bischofshofen - durch hohe Anzahl an Stellplätzen bzw. unvorteilhafte Anordnung, Sichtfelder nicht gegeben	Sichtweiten >15 Meter (bei 30 km/h Begegnungszonen >18 Meter)	Bregenz, Graz, Hard, Wolfurt - optimale Sichtfelder zwischen MIV und FußgeherInnen

5. Schlussfolgerung und Ausblick

Das „Funktionieren“ einer Begegnungszone kann nur sehr schwer objektiv bewertet werden. Um eine derartige Bewertung anstellen zu können, sind vollständige Daten zu DTV und FußgeherInnenmenge, Entwicklung, Umfragen unter BenutzerInnen, Geschwindigkeitsentwicklungen und Zahlen zur Verkehrssicherheit nötig. Was aus dem vorliegenden Datenmaterial abgeleitet werden kann, sind Einschätzungen zu den grundlegenden Zusammenhängen und Ursachen die den Erfolg einer Begegnungszone determinieren. Der „Erfolg“ oder das „Funktionieren“ einer Begegnungszone wird im folgenden Kapitel mit den erhobenen Daten sowie einer subjektiven Einschätzung anhand der Begehung bestimmt. Als guter Indikator erweist sich zusätzlich die Zahl der FußgeherInnenquerungen sowie die Tatsache, ob sich FußgeherInnen auf der Fahrfläche befinden und diese auch für längere Aufenthalte nutzen.

Die Untersuchung der zehn Begegnungszonen ergibt ein sehr heterogenes Ergebnis. Sowohl in der Planung, der Umsetzung als auch in der Evaluierung sind große Unterschiede zu beobachten. Bei vier der zehn Begegnungszonen wurde auf einen partizipativen Planungsprozess verzichtet. Die restlichen sechs Begegnungszonen durchliefen hingegen einen Planungsprozess, bei dem die Bevölkerung involviert gewesen ist. Die Integration der betroffenen Stakeholder wurde von den verschiedenen Gemeinden auf unterschiedliche Art und Weise durchgeführt. Das Spektrum reicht von Einbindung in den Planungsprozess bis zum Vorstellen der fertig geplanten Begegnungszonen bei Infoabenden. Ein direkter Zusammenhang zwischen dem Funktionieren einer Begegnungszone und einem vorangegangenen partizipativen oder nicht-partizipativen Planungsprozess konnte nicht belegt werden. Ein ergebnisoffener Planungsprozess mit Einbezug der lokalen Bevölkerung macht jedoch bei allen Begegnungszonenprojekten Sinn.

In Tabelle 4.11-1 werden die Begegnungszonen anhand der gesammelten Daten sowie der erarbeiteten Literatur bewertet.

Tabelle 5-1: Abschließende Bewertung der Begegnungszonen

Begegnungszone	Bewertung
Bischofshofen, Bahnhofstraße	Die Begegnungszone ist grundsätzlich als funktionierend zu bewerten, das Verhältnis MIV/NMIV erscheint gut. Nachbesserungsbedarf besteht vor allem im Bereich Barrierefreiheit für blinde und sehbehinderte Personen.
Bregenz, Kornmarkt	Der Kornmarkt in Bregenz ist positiv zu bewerten. Die Gestaltung und das Verhältnis zwischen MIV/NMIV führen zu selbstbewusstem Verhalten der FußgeherInnen. FußgeherInnenquerungen sind auf der gesamten Länge zu beobachten. Zusätzlich finden auch diagonale Querungen statt, was auf eine längere Aufenthaltsdauer von FußgeherInnen und RadfahrerInnen schließen lässt.

Graz, Sonnenfelsplatz	Der Sonnenfelsplatz in Graz kann als Best-Practice Beispiel bewertet werden. Vom Planungsprozess über die Gestaltung bis hin zur Nachbearbeitung übernimmt dieses Projekt Vorbildcharakter. Förderlich sind zudem die Nähe zur Universität und der damit verbundene hohe Anteil an FußgeherInnen und RadfahrerInnen.
Hard, Zentrum	In der Begegnungszone von Hard ist vor allem das geltende Geschwindigkeitsregime von 30 km/h problematisch, die dadurch notwendige Trennung der Fahrfläche und der Seitenbereiche. Dies führt zu einer linearen Gestaltung der Begegnungszone und in weiterer Folge zu einer geringen Aufenthaltsdauer querender FußgeherInnen, sowie hoher Kfz Geschwindigkeiten.
Neustift i. Stubaital, Zentrum	In Neustift erstreckt sich die Begegnungszone über das komplette Ortszentrum. Diese Ausdehnung führt zu einer sehr heterogenen Struktur. Zudem weisen die Ein- und Ausfahrten (besonders im Süden) keine Torwirkung auf. Dies wirkt sich zusätzlich negativ auf die Geschwindigkeit des MIV aus. Aufgrund dieser Aspekte ist diese Begegnungszone negativ zu bewerten. Potential zur Verbesserung wäre vorhanden, wenn das Gebiet der Begegnungszone stark eingeschränkt wird. Somit könnte eine Begegnungszone punktuell als effektive Verkehrsberuhigungsmaßnahme wirken.
Mödling, Klostergasse	Die Begegnungszone in der Klostergasse in Mödling muss als kritisch betrachtet werden. Besonders die hohe Zahl an Kfz-Stellflächen auf den östlich und westlich gelegenen Plätzen wirkt sehr hinderlich und verhindert ein freies Bewegen der FußgeherInnen und der RadfahrerInnen.
St.Pölten, Schulgasse	Positiv ist vor allem der Anteil an FußgeherInnen zu bewerten. Durch eine im Vorfeld durchgeführte Analyse der Verkehrszusammensetzung konnten diese Daten bereits im Planungsverfahren als Entscheidungsgrundlage miteinbezogen werden. Die punktuelle Einbettung in die bestehende Siedlungsstruktur ist zusätzlich positiv zu bewerten.

Velden a. Wörthersee, Zentrum	Das Zusammenspiel der erlaubten Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h und einem hohen DTV von 7.000 Kfz/Tag unterstützen in Velden die Dominanz des Kfz-Verkehrs. Durch eine auffallende, heterogene Gestaltung des Bodenbelags soll diesem Problem entgegengewirkt werden. Aufgrund nicht ermittelbarer Daten zu Geschwindigkeitsmessungen kann dies aber nicht belegt werden.
Wels, Kaiser-Josef-Platz	Problematisch ist vor allem die hohe Frequenz an Linienbussen. Negativ ist auch die klare Trennung von Fahrfläche und Seitenbereichen bzw. Bus-Insel zu bewerten. Die durch Hochborde getrennten Bereiche verhindern eine Nutzungsverschränkung. Die Torwirkung an den Ein- und Ausfahrten ist nicht gegeben. Die große Zahl an Längs-Parkflächen im südlichen Bereich ist ebenfalls als negativ zu bewerten.
Wolfurt, Strohdorf	Die Begegnungszone in Wolfurt, Strohdorf ist in Bezug auf den Planungsprozess, sowie der Evaluierung als positiv zu bewerten. Als hinderlich für ein Funktionieren sind jedoch die erlaubte Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h sowie der geringe NMIV-Anteil, von nur ca. 12%, zu beurteilen. Die nach dem Umbau gemessene V85 von 39 km/h ist vermutlich auf die lineare Gestaltung, den geringen NMV-Anteil und den dadurch geringen Queerungsdruck zurückzuführen. Dieser Umstand ist als sehr kritisch zu bewerten.

In einigen Fällen stellt sich die Frage, ob eine Begegnungszone überhaupt das optimale Mittel zur Verkehrsberuhigung darstellt. Dieser Umstand ist in den analysierten Beispielen aber weniger auf die umgebende Siedlungsstruktur, sondern vielmehr auf die Nutzungsstruktur sowie die Mengen und Verhältnisse der einzelnen VerkehrsteilnehmerInnen zurückzuführen. In einigen Fällen ist die Dominanz des Kfz-Verkehrs deutlich spürbar und hemmt somit das Zustandekommen der Grundidee der Begegnungszone, nämlich die Gleichstellung aller Verkehrsteilnehmer. In diesem Zusammenhang zeigt sich einmal mehr, dass das Funktionieren einer Begegnungszone zu großen Teilen vom Verhältnis des MIV und des NMIV abhängt. Praktisch zu beobachten war dieses Problem bei den Begegnungszonen in Hard, Velden und Wolfurt. Aufgrund geringer NMV Quoten, unter 20%, hat der MIV in diesen Begegnungszonen dominierenden Charakter. Zusätzlich gilt in diesen Zonen eine erlaubte Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Die für diese Geschwindigkeit richtlinienkonforme Trennung von Fahrfläche und Seitenbereichen erhöht die Dominanz des MIV zusätzlich. Positiv hervorzuheben sind die Begegnungszonen in Bregenz, Graz und St.Pölten. Durch eine hohe Nutzung der Zone durch FußgeherInnen steigen auf der einen Seite das subjektive Sicherheitsgefühl der NutzerInnen und andererseits die Aufmerksamkeit der Kfz-LenkerInnen.

Der DTV beziehungsweise der JDTV haben einen Einfluss auf eine Begegnungszone, allerdings sind Verkehrsmengen bis 16.000 oder 17.000 Kfz/Tag kein Ausschlussgrund, sondern sollten, wie bereits erwähnt, im Zusammenhang mit den Anteilen des NMV betrachtet werden. Das Beispiel Sonnenfelsplatz in Graz zeigt, dass eine hohe Kfz-Verkehrsmenge in einer Begegnungszone gut funktionieren kann, aber nur wenn dem eine entsprechend große Menge an FußgeherInnen gegenüber steht. Durch fehlende Verkehrsgutachten beziehungsweise FußgeherInnenzählungen sind aber den meisten Planern und Entscheidungsträgern die Zahlen oft nicht bekannt. Diesem Umstand könnte mit einer, in der StVO festgeschriebenen, verpflichtenden verkehrlichen Vorprüfung entgegengewirkt werden. Die Größen bzw. Längen der analysierten Begegnungszonen liegen alle, bis auf Neustift, in einem annehmbaren Bereich. Die Begegnungszone in Neustift erstreckt sich über mehrere Straßen und den Hauptplatz und schließt somit beinahe das gesamte Ortszentrum mit ein. Durch die enorme Ausdehnung und die daraus resultierende Heterogenität ist für Benutzer der Begegnungszone nur mehr schwer zu erkennen, in welchem Abschnitt die Begegnungszone gilt bzw. wo nicht.

In der Gestaltung zeigen sich ebenfalls große Unterschiede. Besonders in der Wahl der Bodenbeläge und deren Aussehen sind massive Unterschiede beobachtbar. Es muss kritisiert werden, dass nur die Hälfte der Begegnungszonen blinden- und sehbehindertengerechte Leitsysteme implementiert haben. Bei den Zonen ohne Blindenleitsysteme handelt es sich um jene, die gar nicht oder schon vor längerer Zeit umgebaut wurden. Diese Begegnungszonen weisen auch die meisten untersuchten Defizite, wie zu hohe Parkplatzzahl oder ungeeignete Querschnittsgestaltungen, auf. In diesem Zusammenhang ist auf die Begegnungszonen in Mödling und Wels zu verweisen. Durch die hohe Zahl an Stellflächen, gleicht die Begegnungszone in Mödling daher teilweise mehr einem „verkehrsberuhigten Parkplatz“ denn einer gemeinsam genutzten Verkehrsfläche. Begegnungszoneprojekte sollten ein gewisses Budget zur Verfügung haben, um den Planungsprozess sowie notwendige Umbauten und Adaptierungen durchführen zu können. Begegnungszonen nur zu verordnen und durch die vorgeschriebenen Verkehrszeichen kenntlich zu machen, funktioniert in den meisten Fällen nicht.

Ein weiterer wichtiger Punkt sind Evaluierungen. Fundierte Nachuntersuchungen sind ebenfalls nur bei jenen Projekten zu beobachten, welche bereits in der Planungsphase eine gute Qualität aufweisen konnten. Nur bei fünf von zehn Begegnungszonen wurden Evaluierungen durchge-

führt, zumindest konnte bei diesen Projekten auf die Daten zugegriffen werden. Dabei konnte beispielsweise in Bregenz das Problem des illegalen Parkens gelöst werden. In Bischofshofen konnte durch gezielte Maßnahmen, aufgrund der Evaluierungsergebnisse, die V_{85} gesenkt werden. Nach Schweizer Vorbild wäre auch in Österreich eine verpflichtende Evaluierung von Begegnungszonen sehr sinnvoll, denn durch Messungen der V_{85} , der Verkehrsmengen, der Unfallzahlen sowie einer Befragung der NutzerInnen könnten viele Begegnungszonen einen Feinschliff erhalten. Eine optimierte StVO, mit einer verpflichtenden Verkehrsuntersuchung und Evaluierung, wäre ein wichtiger Beitrag um die Qualität der Begegnungszonen in Österreich auf ein durchgängig, hohes Niveau zu bringen. Denn nur so können Begegnungszonen das sein, was sie eigentlich sein sollten, ein Beitrag zu einem verbesserten Miteinander auf Österreichs Straßen.

6. Quellenverzeichnis

- Bad Architects Group. *SHARED-SPACE-KONZEPTE in Österreich, der Schweiz und Deutschland*. Leitfaden, Salzburg: Gemeindeentwicklung des Salzburger Instituts für Raumordnung und Wohnen (SIR), 2012.
- Bad architects group. „Stadtgemeinde Bischofshofen, Begnungszonencheck.“ Innsbruck: bad architects group, Jänner 2014.
- Baier, Reinhold, und Katja Engelen. „Straßenumgestaltungen nach dem sogenannten "Shared Space" - Gedanken - empirische Befunde aus Deutschland und der Schweiz.“ *Straßenverkehrstechnik*, Mai 2015: 317-322.
- Besch und Partner. „Begegnungszone Ortszentrum Hard - Verkehrstechnisches Gutachten.“ Gutachten, Feldkirch, 2014.
- Besch und Partner. *Wolfurt Cubus - Verkehrstechnische Adaptierungen - Verkehrserhebung - Vorher/Nachheruntersuchung*. Endbericht, Feldkirch: Land Vorarlberg, 2015.
- BFU. „Fachbroschüre Begegnungszonen.“ Bern: Beratungsstelle für Unfallverhütung, 2013.
- BMVIT, Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie. *Neue Wege zur Förderung des Radverkehrs in Gemeinden - Die Umsetzung von Fahrradstraßen, Begegnungszonen und Radwegen ohne Benützungspflicht*. Leitfaden, Wien: Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, 2013.
- Ewert, Uwe. „Sicherheitsdossier Nr. 6.“ Bern: Beratungsstelle für Unfallverhütung, 2010.
- FGSV. „Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen - Arbeitsgruppe Straßenentwurf.“ *Hinweise zu Straßenräumen mit besonderem Querungsbedarf - Anwendungsmöglichkeiten des "Shared Space"- Gedankens*. Aachen: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen - Arbeitsgruppe Straßenentwurf, 2014.
- Filzwieser, Petra. „Betreff: AW: Begegnungszone St.Pölten.“ *verkehr@st-poelten.gv.at* . 3. Juni 2015.
- Fischer, Thomas, und Heike Falk. „Shared Space, Sonnenfelsplatz Graz - SRL/FMV-Exkursion Wien/Graz 2013.“ Graz: Stadtbaudirektion, Oktober 2013.
- FSV. „Arbeitspapier 27 - Einsatzkriterien für Begegnungszonen "Application of Encounter Zones".“ *RVS*. Wien: Österreichische Forschungsgesellschaft Straße - Schien - Verkehr, 1. Juli 2014.
- GDV. „Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V.“ *Shared Space - eine neue Gestaltungsphilosophie für Innenstädte? Beispiele und Empfehlungen für die Praxis*. Berlin: GDV e.V., Oktober 2009.
- Gerlach, Jürgen. „Shared Space, Begegnungszonen, Verkehrsberuhigung, Mischungsprinzipien - wer, wie, was, wieso, weshalb, warum?“ *Straßenverkehrstechnik*, Mai 2015: 308-316.
- Huter Hirschuber Verkehrsplanung. „Begegnungszone Ortszentrum - Verkehrstechnisches Gutachten - Gemeinde Neustift. i. St.“ Gutachten, Hall i. T., 2014.
- Käfer, Andreas, Bernhard Fürst, Alexander Gaug, und Alexander Kuhn. *Straße fair teilen - Ein innovatives Verkehrsmodell für Wien*. Wien: Magistratsabteilung 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung, 2011.

- Klimmer-Pölleritzer, Astrid. *"Strasse fair teilen" - Ein innovatives Verkehrsmodell für Wien*. Wien: MA 18, Stadtentwicklung und Stadtplanung, 2011.
- Kobi, Fritz, und Suzanne Michel. *Das Berner Modell: Zukunftsfähige Lösungen für den Straßenverkehr*. Bern: Tiefbauamt des Kantons Bern, s.a.
- Kulturpool. *Kulturpool Austria - Österreichs Portal zu Kunst, Kultur und Bildung*. 24. September 2013. <http://www.kulturpool.at/display/blog/2013/09/24/Eine+kleine+Geschichte+der+Begegnung+szone> (Zugriff am 22. Mai 2015).
- Land Kärnten. „Begegnungszone Velden am Wörthersee.“ www.ktn.gv.at. 2014. www.ktn.gv.at/295957_DE-Projekte-Shared_Space_-_Velden (Zugriff am 21. Mai 2015).
- Land Salzburg, Abteilung 6: Landesbaudirektion. *Leitfaden Begegnungszone*. Salzburg: Hausdrucker Land Salzburg, 2014.
- Metron Verkehrsplanung. „Begegnungszonen in Geschäftsbereichen - Leitfaden.“ Zürich: Tiefbauamt, Mobilität + Planung Zürich, 20. Oktober 2010.
- Neumayer, Heinz. „Betreff: AW: Daten Begegnungszone.“ neumayer@bischofshofen.at. 22. Juni 2015.
- Robatsch, Klaus. „Begegnungszonen Vor- & Nachteile.“ Wien: KfV - Kuratorium für Verkehrssicherheit, 27. 8 2014.
- Schweizer, Thomas. *Begegnungszonen in der Schweiz - ein Erfolgsmodell*. Zürich: Fussverkehr Schweiz - Fachverband der FüsssgängerInnen, s.a.
- Schweizer, Thomas, und Janet Fasciati. *Unfallgeschehen in Begegnungszonen - Vergleich der Situation vorher und nachher in Burgdorf, Biel, Lyss und Einsiedeln -Strasse und Verkehr Nr. 9*, September 2008: 20-25.
- Stadt Bischofshofen. *Stadtzeitung - Bischofshofen informiert*. Bischofshofen: Stadtgemeinde Bischofshofen, http://www.bischofshofen.at/fileadmin/chef-redakteure/Contentbilder/Aktuelles/Stadtzeitung/Stadtzeitung_Dez_2014.pdf. Dezember 2014.
- Stadt Bregenz. „Amt der Landeshauptstadt Bregenz.“ *Kornmarkt Bregenz*. Rankweil: Thurnher Druckerei, 2014.
- Stadt St. Pölten. *Begegnungszone St. Pölten*. St. Pölten: Stadt St. Pölten - Verkehrs- und Strafam, 2013.
- Stadt Wels. *Begegnungszonen Wels*. Graz: Stadt Wels, 10. März 2015.
- Stadtplanungsamt Bern. „Flyer 4.“ *Begegnungszonen in Wohnquartieren*. Bern: Impresso AG, März 2002.
- Sterrerr, Interview geführt von Florian Hofer. *Ing.* (26. August 2015).
- Studer, Stefan, Fritz Kobi, Kurt Schürch, Daniel Wanzenried, und Jakob Beck. „TBA Dimension - Informationsbulletin für Kunden und Partner des Tiefbauamtes des Kantons Bern.“ *Ortsdurchfahrten im Wandel der Zeit*. Bern: Tiefbauamt des Kantons Bern, 11. November 2008.
- StVO §76c Abs. 2 idgF. kein Datum.

- TBA Bern. „Tiefbauamt des Kantons Bern.“ *Arbeitshilfe - Begegnungszone*. 10. August 2010.
www.bern.ch/leben_in_bern/mobilitaet/verkehrsplanung/verkehrskonzepte/begegnung/downloads/Begegnungszone_einrichten_PDF_4.pdf/download (Zugriff am 01. September 2015).
- TCS. „Verkehrssicherheit - Zonen unter der Lupe.“ 2008. <https://www.tcs.ch/de/assets/auf-der-strasse/tempo-30-begegnungszonen/tcs-zonen-unter-lupe.pdf> (Zugriff am 1. September 2015).
- Trails, Rails and. *Rails and Trails.com Transportation History Sources*. kein Datum.
<http://railsandtrails.com/AutoFacts/1930p15-100-8.jpg> (Zugriff am 22. 5 2015).
- UVEK. „Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation.“
Begegnungszonen - eine Werkschau mit Empfehlungen für die Realisierung. Bern: UVEK, Oktober 2013.
- VCÖ. *Gesetzliche Regelungen für das Fahrradfahren in Österreich*. Wien: VCÖ, 2015.
- VRV. „Verkehrsregelverordnung.“ *Verkehrsregelverordnung VRV Verordnung über die Tempo 30-Zonen und die Begegnungszonen*. Bern: Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation, 09. 28 2001.
- Zengerle, Johann. *Begegnungszone Wolfurt Strohdorf - Präsentation Walk Space Konferenz*. Bregenz, 19. Mai 2015.

7. Abbildungsverzeichnis

Alle nicht näher beschriebenen Abbildungen stammen von dem Verfasser, 2015/2016.

Abbildung 1.3-1: : Zeichen f. Shared Space (http://www.wv-leipzig.de/wp-content/uploads/2012/10/12-10-04-shared-space-schild1.jpg)	8
Abbildung 1.3-2: Eine der ersten Shared Space Flächen in Haren, Niederlande (http://www.hjplaner.de/projekte/machbarkeitsstudie-shared-space-luckenwalde/)	8
Abbildung 1.4-1: : Mariahilferstraße Wien, 1783 (http://www.bildarchivaustria.at/Bildarchiv//BA/932/B12615760T12615766.jpg)	11
Abbildung 1.6-1: Sterbewahrscheinlichkeit nach Aufprallgeschwindigkeit (bfu, 2010)	16
Abbildung 2.2-1: Beispiel für eine Torwirkung durch Verengung der Fahrbahn, Wohnquartier Bern (http://www.bern.ch/leben_in_bern/mobilitaet/verkehrsplanung/verkehrskonzepte/begegnung)..	24
Abbildung 2.2-2: Taktiles Leitsystem, Hard	26
Abbildung 2.2-3: Taktiles Leitsystem, Bregenz Kornmarkt.....	26
Abbildung 2.2-4: Niveaugleiche Ausführung, Bischofshofen	26
Abbildung 2.2-5: Geringe Niveauunterschiede, Bregenz Kornmarkt	26
Abbildung 3.1-1: Übersicht der untersuchten Begegnungszonen	29
Abbildung 4.1-1: Verortung Bischofshofen	31
Abbildung 4.1-2: Begegnungszone Bischofshofen Maßstab 1:5000 (SAGIS)	31
Abbildung 4.1-3: Aus- und Einfahrt aus östlicher Richtung.....	33
Abbildung 4.1-4: Eingangsbereich im Westen	33
Abbildung 4.1-5: Dichte Siedlungsstruktur und platzartige Aufweitung im zentralen Bereich	33
Abbildung 4.1-6: Nutzungsverschränkung, homogene Flächenstruktur.....	33
Abbildung 4.1-7: Zufahrt im Süden	33
Abbildung 4.1-8: Fahrfläche im nördlichen Bereich.....	33
Abbildung 4.2-1: Verortung Bregenz.....	36
Abbildung 4.2-2: Begegnungszone Bregenz Maßstab 1:5000 (VOGIS)	36
Abbildung 4.2-3: Blickrichtung Norden, östlich die Fußgängerzone	38
Abbildung 4.2-4: Eingang zur Begegnungszone im Süden	38
Abbildung 4.2-5: Zick-Zack-Linie mit parkendem Auto, Blickrichtung Süden	38
Abbildung 4.2-6: Taktiles Blindenleitsystem als Querungshilfe	38
Abbildung 4.2-7: Blickrichtung Süden	38
Abbildung 4.2-8: Fahrradabstellanlagen	38
Abbildung 4.3-1: Verortung Graz	41
Abbildung 4.3-2: Sonnenfelsplatz Graz Maßstab 1:5000 (Steiermark GIS).....	41
Abbildung 4.3-3: Hohes FußgeherInnenaufkommen	43
Abbildung 4.3-4: Taktiles Blindenleitsystem	43
Abbildung 4.3-5: Hochwertige Fahrradabstellanlagen, dichte Bebauung	43
Abbildung 4.3-6: Nutzungsverschränkung - Aufenthalt und Verkehr	43
Abbildung 4.3-7: Öffentlicher Verkehr durch die Begegnungszone.....	43
Abbildung 4.3-8: Östliche Zufahrt, homogener Bodenbelag	43
Abbildung 4.4-1: : Verortung Hard	46
Abbildung 4.4-2: Begegnungszone Hard Maßstab 1:5000 (VOGIS)	46
Abbildung 4.4-3: Zentraler Bereich, Blickrichtung Osten	48
Abbildung 4.4-4: Kreuzungsbereich Landstraße/Seestraße.....	48
Abbildung 4.4-5: Seitenbereich mit taktilem Blindenleitsystem.....	48
Abbildung 4.4-6: Zentraler Bereich mit platzartiger Aufweitung.....	48

Abbildung 4.4-7: Kreuzungsbereich Landstraße/Marktstraße mit Verkehrszeichen „Vorrang geben“	48
Abbildung 4.4-8: Eingangssituation im Nordosten.....	48
Abbildung 4.5-1: Verortung Mödling	51
Abbildung 4.5-2: Begegnungszone Mödling Maßstab 1:5000 (NÖGIS)	51
Abbildung 4.5-3: Freiheitsplatz mit westlichem Zugang	53
Abbildung 4.5-4: Parksituation auf dem Freiheitsplatz.....	53
Abbildung 4.5-5: Trennung zwischen Fahrfläche und Seitenraum in der Klostergasse	53
Abbildung 4.5-6: Südlicher Zugang zur Klostergasse.....	53
Abbildung 4.5-7: Parklatzsituation auf dem Josef-Deutsch-Platz	53
Abbildung 4.5-8: Fahrradpiktogramm auf dem Josef-Deutsch-Platz	53
Abbildung 4.6-1: Verortung Neustift i. Stubaital.....	56
Abbildung 4.6-2: Begegnungszone Neustift i. Stubaital Maßstab 1:5000 (TIRIS)	56
Abbildung 4.6-3: Östliche Zufahrt mit Parkplatz vor dem Gemeindeamt.....	58
Abbildung 4.6-4: Zentraler Platz.....	58
Abbildung 4.6-5: Blickrichtung Südosten (Dorfplatz)	58
Abbildung 4.6-6: Westlicher Teil, Blickrichtung Westen.....	58
Abbildung 4.6-7: Zufahrt westlich der Kirche.....	58
Abbildung 4.6-8: Neugestalter Bereich der Bushaltestelle	58
Abbildung 4.7-1: Verortung St. Pölten	61
Abbildung 4.7-2: Begegnungszone St. Pölten Maßstab 1:5000 (NÖGIS)	61
Abbildung 4.7-3: Nordöstlicher Zugang	63
Abbildung 4.7-4: Schulgasse Blickrichtung Norden.....	63
Abbildung 4.7-5: Kreuzungsbereich Schulgasse/Fuhrmannsgasse	63
Abbildung 4.7-6: Angrenzende Fußgängerzone und Sitzgelegenheit	63
Abbildung 4.7-7: Hohes FußgeherInnenaufkommen	63
Abbildung 4.7-8: Eingangsbereich im Süden.....	63
Abbildung 4.8-1: Verortung Velden	66
Abbildung 4.8-2: Begegnungszone Velden Maßstab 1:5000 (Kärnten GIS).....	66
Abbildung 4.8-3: Westliche Einfahrt	68
Abbildung 4.8-4: Vorplatz vor dem Casino.....	68
Abbildung 4.8-5: Zentraler Bereich, Blickrichtung Osten	68
Abbildung 4.8-6: Kreuzungsbereich B83/Bahnhofstraße.....	68
Abbildung 4.8-7: Bahnhofstraße Blickrichtung B83	68
Abbildung 4.8-8: Taktiles Blindenleitsystem als Querungshilfe	68
Abbildung 4.9-1: Verortung Wels.....	71
Abbildung 4.9-2: Begegnungszone Wels Maßstab 1:5000 (DORIS)	71
Abbildung 4.9-3: Einfahrt zur nördlichen Einbahn	73
Abbildung 4.9-4: Busterminal und Parksituation	73
Abbildung 4.9-5: Begegnungszone im Überblick.....	73
Abbildung 4.9-6: Busverkehr in der Begegnungszone	73
Abbildung 4.9-7: Nutzungssituation auf der südlichen Seite	73
Abbildung 4.9-8: Nutzungssituation auf der nördlichen Seite	73
Abbildung 4.10-1: Verortung Wolfurt	76
Abbildung 4.10-2: Begegnungszone Wolfurt Maßstab 1:5000 (VOGIS)	76
Abbildung 4.10-3: Querschnitt Begegnungszone Wolfurt	78
Abbildung 4.10-4: Offene Bebauungssituation im Süden	79
Abbildung 4.10-5: Bereich vor der Schule.....	79
Abbildung 4.10-6: Nördliche Ein- und Ausfahrt	79
Abbildung 4.10-7: Zentraler Bereich	79

Abbildung 4.10-8: Kreuzung L3/Wälderstraße	79
Abbildung 4.10-9: Taktils Blindenleitsystem	79
Abbildung 4.11-1: Beispiel Begegnungszone Wolfurt, offene Bebauungsstruktur.....	82
Abbildung 4.11-2: Begegnungszone Bischofshofen, geschlossene Bebauung.....	82
Abbildung 4.11-3: DTV und tägliche FußgeherInnenmenge	83
Abbildung 4.11-4: Längsparker in der Begegnungszone Wels	83
Abbildung 4.11-5: Parkplatzsituation in der Begegnungszone Mödling	83
Abbildung 4.11-6: Fahrradabstellanlage in der Begegnungszone Wels.....	84
Abbildung 4.11-7: Überdachte Fahrradabstellanlage in der Begegnungszone Wolfurt	84
Abbildung 4.11-8: Busverkehr in der Begegnungszone Wels.....	84
Abbildung 4.11-9: Fehlende Separation, Neustift i. Stubaital.....	85
Abbildung 4.11-10: Separation durch Pflasterreihe, Bregenz.....	85
Abbildung 4.11-11: : Bodenbelag Wolfurt.....	85
Abbildung 4.11-12: Bodenbelag Velden.....	85
Abbildung 4.11-13: Hindernisse auf dem taktilen Blindenleitsystem, Velden.....	86
Abbildung 4.11-14: Kein Blindenleitsystem, Bischofshofen.....	86
Abbildung 4.11-15: Gefährliche Sichtabschattungen durch parkende Kfz, Wels.....	86
Abbildung 4.11-16: : Offene Sichtfelder, Begegnungszone Hard.....	86

8. Tabellenverzeichnis

Tabelle 2.1-1: Richtwerte für den Einsatz von Begegnungszonen (FSV 2014, 5)	17
Tabelle 2.2-1: Anzahl und Arten von Begegnungszonen in der Schweiz 2006 und 2010 (Metron Verkehrsplanung 2010,4)	20
Tabelle 2.2-2: Orientierungswerte für Einsatzgrenzen des "Shared Space" - Gedankens bei Straßenräumen mit besonderem Querungsbedarf (FGSV 2014, 13).....	23
Tabelle 4.1-1: Bewertung Bischofshofen.....	34
Tabelle 4.2-1: Bewertung Kornmarkt Bregenz	39
Tabelle 4.3-1: Bewertung Sonnenfelsplatz Graz	44
Tabelle 4.4-1: Bewertung Hard	49
Tabelle 4.5-1: Bewertung Mödling.....	54
Tabelle 4.6-1: Bewertung Neustift im Stubaital	59
Tabelle 4.7-1: Bewertung St.Pölten.....	64
Tabelle 4.8-1: Bewertung Velden am Wörthersee.....	69
Tabelle 4.9-1: Bewertung Wels	74
Tabelle 4.10-1: Verkehrsdaten Wolfurt im Vorher-Nachher-Vergleich	77
Tabelle 4.10-2: Bewertung Wolfurt.....	80
Tabelle 4.11-1: Kritische und förderliche Merkmale und Zuordnung der analysierten Begegnungszonen	87
Tabelle 5-1: Abschließende Bewertung der Begegnungszonen.....	91

9. Anhang

9.1. AUFNAHMEFORMULAR BEGEGNUNGZONEN

Name: Florian Hofer

Bezeichnung der Begegnungszone:

Datum:

Uhrzeit:

Wetter:

Indikatoren			
Art der Begegnungszone	Ja	Nein	Sonstiges
Platz			
Straße			
Straße mit geringem Querschnitt			
Nutzung	Ja	Nein	Sonstiges
Mischnutzung			
Wohnen			
Einkaufen			
Schule			
Sonstiges			
Nutzung einseitig			
Nutzung beidseitig			
Zentrumsfunktion			
Gestaltung für MIV	Ja	Nein	Sonstiges
offensichtliche Fahrfläche für MIV			
Parkflächen			
Sicherheit	Ja	Nein	Sonstiges
Sichtabschattungen durch Kfz			
Sichtabschattungen durch Bepflanzung			
Barrierefreiheit			
Höchstzulässige Geschwindigkeit	Ja	Nein	Sonstiges
20 km/h			
30 km/h			
unangemessene Kfz Geschwindigkeiten während Aufnahme			
Gestaltung	Ja	Nein	Sonstiges
Verweilmöglichkeiten			
Gastgärten			
Bepflanzung			

Torwirkung am Eingang zu Begegnungszone			
Lineare Gestaltung			
Oberflächenmaterial homogen			
Oberflächenmaterial heterogen			
Fuß- und Radverkehr, ÖV	Ja	Nein	Sonstiges
Fahrradabstellanlagen			
sonstige Fahrradanlagen (Wege etc.)			
Schutzwege			
informelle Fußgängerquerungsanlagen			
Öffentlicher Verkehr durch Begegnungszone			
Haltestellen für ÖV			

9.2. EIDESSTATTLICHE ERKLÄRUNG

Ich erkläre hiermit eidesstattlich, dass ich die Arbeit selbständig angefertigt, keine anderen als die angegebenen Hilfsmittel benutzt und alle aus ungedruckten Quellen, gedruckter Literatur oder aus dem Internet im Wortlaut oder im wesentlichen Inhalt übernommenen Formulierungen und Konzepte gemäß den Richtlinien wissenschaftlicher Arbeiten zitiert, durch Fußnoten gekennzeichnet bzw. mit genauer Quellenangabe kenntlich gemacht habe.

Florian Hofer