

Leitfaden Begegnungszone



Land Salzburg

Für unser Land!

Medieninhaber

Land Salzburg

Herausgeber

Abteilung 6: Landesbaudirektion, Ref. 6/21: Straßenbau und Verkehrsplanung,
vertreten durch Dipl.-Ing. Dr. Roland Hittenberger

Kontakt

Land Salzburg, Abteilung 6: Landesbaudirektion, Ref. 6/21: Straßenbau und Verkehrsplanung
verkehrsplanung@salzburg.gv.at
www.salzburg.gv.at

Inhaltliche Erarbeitung

Dipl.-Ing. (FH) Christian Kainz
Ing. Michael Lindner

Grafik

Grafik Land Salzburg

Druck

Hausdruckerei Land Salzburg

Anschrift

Postfach 527, 5010 Salzburg

Erscheinungsdatum

Salzburg, im März 2014

Vorwort

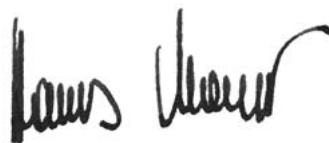


Liebe Leserin, lieber Leser!

Seit der gesetzlichen Verankerung von Begegnungszonen erfährt diese Form des gleichberechtigten Miteinanders aller Verkehrsteilnehmer auch hierzulande immer größere Bedeutung. Als Verkehrslandesrat begrüße ich den Gedanken und das Konzept der gegenseitigen Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmer in ausgewählten, geeigneten Bereichen außerordentlich. Öffentlicher, verkehrsdominierter Raum soll dadurch lebenswerter gestaltet werden. Natürlich bedarf es für derartige innovative Konzepte ein erhebliches Maß an Bürgerbeteiligung und Bewusstseinsbildung. Vielfältige planerische Gestaltungsmöglichkeiten erlauben es, auf individuelle Gegebenheiten und Bedürfnisse in bestmöglicher Form einzugehen.

Dieser Leitfaden soll helfen, die Rahmenbedingungen, unter welchen eine Begegnungszone planerisch sinnvoll und verkehrstechnisch umsetzbar ist, zu definieren.

Ihr



Hans Mayr
Landesrat

Die Begegnungszone

Die Begegnungszone ist eine Straße, deren Fahrbahn zur gemeinsamen Benützung durch Fahrzeuge und Fußgänger bestimmt ist. Sie gilt als effektive Maßnahme zur Verkehrsberuhigung und führt zu einer Erhöhung der Aufenthaltsqualität für den nicht motorisierten Verkehr.

Grundgedanke der Begegnungszone ist das gemeinsame Miteinander auf der Verkehrsfläche. Nur durch gegenseitige Rücksichtnahme und einen außergewöhnlichen Grad der Interaktion zwischen allen Verkehrsteilnehmern kann diese Nutzungsform funktionieren und können FahrzeuglenkerInnen auf die Bedürfnisse von FußgängerInnen eingehen. Erst eine Annäherung der Geschwindigkeit des Fahrzeugverkehrs an den Fuß- und Radverkehr ermöglicht den notwendigen Interaktionsprozess, etwa durch die Herstellung von Augenkontakt oder die Beobachtung des Mobilitätsverhaltens anderer.

Die Begegnungszone ist als Bindeglied zwischen den Fahrzeugverkehr stark einschränkenden Instrumenten wie der Fußgängerzone oder Wohnstraße und bloßen Geschwindigkeitsbeschränkungen wie einer 30 km/h-Zone zu sehen.

Entstehung der Begegnungszonen in Österreich

Mit der Novellierung der Straßenverkehrsordnung 1960 im Februar 2013 wurde die Begegnungszone in Österreich gesetzlich verankert. Eine Vorreiterrolle in Sachen Begegnungszone nimmt die Schweiz ein, welche sie als erstes Land in Europa bereits 2002 gesetzlich verankerte.

Den Erläuterungen zum Gesetzesentwurf in Österreich zu entnehmen ist auch hier zu Lande eine Anlehnung an die Schweiz gewünscht, da sich beide Regelungsformen (Straßenverkehrsordnung wie auch Signalisationsverordnung) in wesentlichen Aspekten überschneiden.

Begegnungszonen entstanden in der Schweiz aus dem bfu-Modell 50/30. Das Modell beruht auf einer Einteilung des innerörtlichen Straßennetzes in verkehrsorientierte oder siedlungsorientierte Straßen. Demnach gilt Tempo 50 für verkehrsorientierte Straßen wie Haupt- und wichtige Sammelstraßen. Siedlungsorientierte Straßen, untergeordnete Sammelstraßen und Erschließungsstraßen können nach Erstellung eines notwendigen Gutachtens zu Tempo-30-Zonen werden.¹



¹) BERATUNGSSTELLE FÜR UNFALLVERHÜTUNG (BFU) (2011): Fachbroschüre Tempo-30-Zonen. Bern, Schweiz.

Das Modell lässt in geeigneten Bereichen die Möglichkeit einer Begegnungszone offen. Begegnungszonen können dabei auf eher siedlungsorientierten (Wohnquartier) wie auch eher verkehrsorientierten Nebenstraßen (Zentrale Lage) vorkommen. Begegnungszonen auf Hauptstraßen sind in der Schweiz nicht erlaubt.²

Auswahlkriterien – Der Salzburger Weg

Die Begegnungszone ist ein Werkzeug zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität in einem abgegrenzten Straßenraum.

Ziel:

- Erhöhung der Aufenthaltsqualität

Wird mit der geplanten Maßnahme rein das Ziel einer Reduzierung von Unfällen im Straßenabschnitt verfolgt, so sind vorab Alternativen zur Begegnungszone wie eine Geschwindigkeitsbeschränkung, Querungshilfen, Schutzwege oder Lichtsignalanlagen zu prüfen.

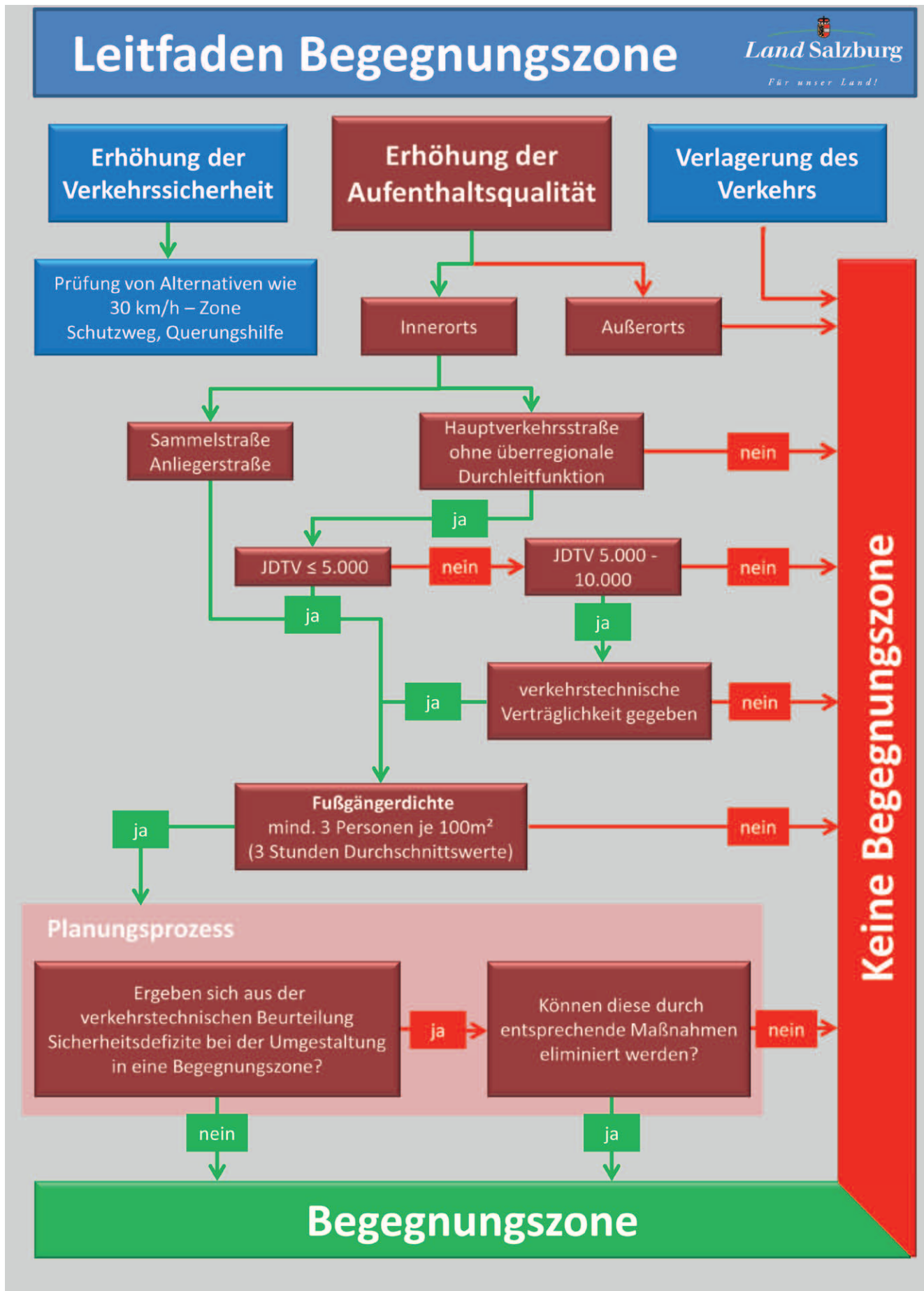
Nicht-Ziel:

- Verlagerung des Verkehrs

Durch die Einrichtung einer Begegnungszone soll es grundsätzlich zu keiner Verlagerung des Durchgangsverkehrs auf das umliegende Straßennetz kommen.

Die folgende Leitfaden-Grafik zeigt die Schritte, die im Zuge der Planung einer Begegnungszone geprüft werden müssen. Die Orientierungswerte basieren auf den bisherigen vorläufigen Erfahrungen.

²) BERATUNGSSTELLE FÜR UNFALLVERHÜTUNG (BFU) (2013): Fachbroschüre Begegnungszonen. Bern, Schweiz.



Erläuterungen zum Leitfaden Begegnungszone

Hauptverkehrsstraße

Eine Hauptverkehrsstraße ist eine besonders verkehrswichtige, bevorrangte Straße innerhalb des geschlossenen Ortsgebietes für den durchgehenden Verkehr. Straßen für die eine überregionale Durchleitfunktion für den KFZ Verkehr besteht eignen sich nicht als Begegnungszone.

Sammel-/Anliegerstraße

Eine Sammelstraße ist eine Gemeindestraße, welche den Verkehr aus den Anliegerstraßen in Wohn oder Gewerbegebieten an eine Hauptverkehrsstraße führt.

Eine Anliegerstraße ist eine Straße die hauptsächlich für den Zugang oder die Zufahrt zu den an ihr gelegenen Grundstücken bestimmt ist.

Verkehrstechnische Verträglichkeit

Liegt der JDTV auf einer Hauptverkehrsstraße zwischen 5.000 und 10.000 KFZ/24h so hat eine Prüfung durch die Landesverkehrsplanung zu erfolgen. Geprüft wird hier vor allem das Zusammenspiel zwischen JDTV, Schwerverkehrsanteil und örtlichen Gegebenheiten im Planungsgebiet.

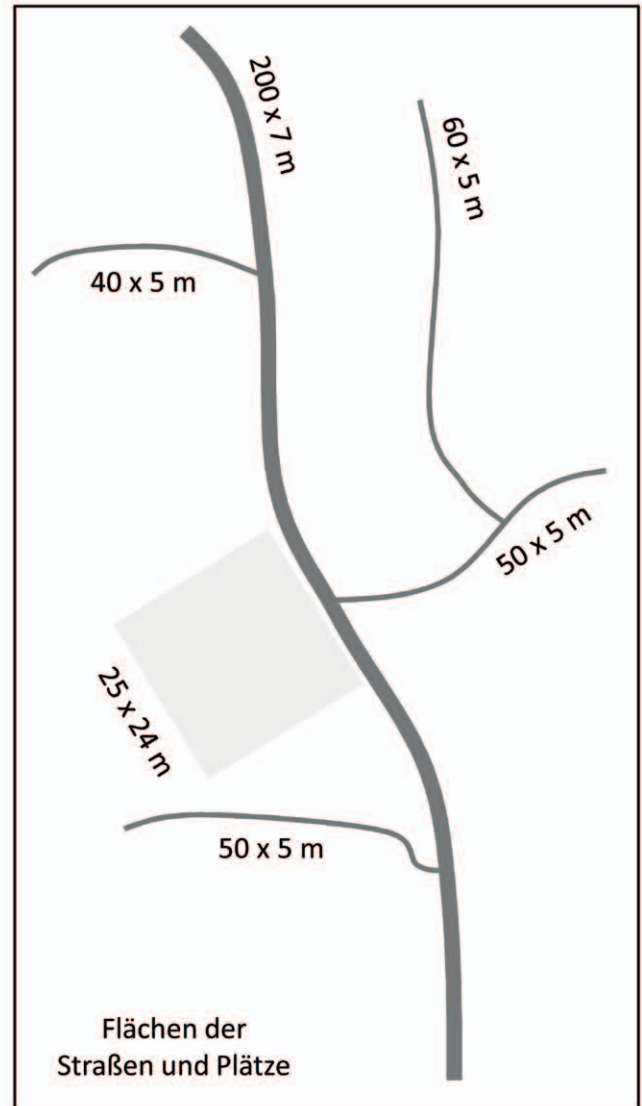
Fußgängerdichte

Als Fußgängerdichte ist die Anzahl der FußgängerInnen je Flächeneinheit definiert.

Die Umsetzung einer Begegnungszone eignet sich vor allem in Bereichen mit einer hohen Nutzungsdurchmischung. Im Allgemeinen soll ein hoher Anteil an FußgängerInnen und RadfahrerInnen vorhanden sein und der KFZ-Verkehr nicht dominieren. Ein Querungsbedürfnis der FußgängerInnen hat flächig über die Straße verteilt und nicht punktuell zu bestehen.

Messung der Fußgängerdichte

Das Kriterium von 3 Personen je 100 m² Fläche muss auf einem repräsentativen Anteil der Gesamtfläche der vorgesehenen Begegnungszone erfüllt sein. Repräsentativ heißt, die Zählung muss jeweils 40% der jeweiligen Flächenkategorie (Landesstraße, Gemeindestraße, Plätze) beinhalten und es muss zumindest auf 60% der Gesamtfläche gezählt werden. Gezählt wird mindestens eine Stunde, jeweils morgens, mittags und abends. Innerhalb des Erhebungszeitraumes wird alle 5 Minuten eine Momentaufnahme der Personen auf der repräsentativen Fläche erhoben. Aus diesen Momentaufnahmen wird ein Mittelwert gebildet. Der Mittelwert muss an mind. 4 Tagen in der Woche erreicht werden. Saison bedingte Begegnungszonen sind im Einzelfall zu beurteilen, stellen aber eine besondere Herausforderung hinsichtlich der planerischen Gestaltung dar.



Beispiel:

Flächenkategorien der oben dargestellten Begegnungszone:

$$\text{Platz: } 25 \times 24 \text{ m} = 600 \text{ m}^2$$

$$\text{Landesstraße: } 200 \times 7 \text{ m} = 1.400 \text{ m}^2$$

$$\text{Gemeindestraßen: } 200 \times 5 \text{ m} = 1.000 \text{ m}^2$$

$$\text{Gesamtfläche: } 3.000 \text{ m}^2$$

Auf 60% der Gesamtfläche muss gezählt werden:
 1.800 m^2

Von den einzelnen Kategorien Platz, Landesstraße und Gemeindestraße muss jeweils mind. 40% der Fläche gezählt werden:

$$\text{Platz: mind. } 240 \text{ m}^2$$

$$\text{Landesstraße: mind. } 560 \text{ m}^2$$

$$\text{Gemeindestraßen: mind. } 400 \text{ m}^2$$

$$\text{Gesamt: mind. } 1.200 \text{ m}^2$$

Die restlichen 600 m^2 können beliebig auf die 3 Kategorien aufgeteilt werden.

Das Kriterium 3 Personen je 100 m^2 ist für obiges Beispiel dann erreicht, wenn der Mittelwert der Zählungen der 3 Stunden mindestens 54 Personen ergibt (3 Personen je 100 m^2 entsprechen 54 Personen je 1.800 m^2).

Planungsprozess

Die Begegnungszone erfordert neue, interdisziplinäre Planungs- und Entscheidungsprozesse. Vor der Einführung ist ein Projektteam mit Vertretern aus der Raumplanung, Politik, Anwohnerschaft, Gewerbe, Interessenverbänden sowie Verkehrstechnikern zusammen zu stellen. Im Zuge von runden Tischen, Infoabenden und Workshops soll in einem iterativen Prozess gemeinsam ein Projekt entwickelt werden, das die Bedürfnisse der einzelnen Beteiligten berücksichtigt.

Das Projekt ist in Folge der Behörde zur verkehrstechnischen Beurteilung vorzulegen.

Allgemeine Vorgaben

Barrierefreiheit

Bei der Gestaltung der Begegnungszone sind die Ansprüche aller Nutzergruppen (z. B.: ältere Personen, Personen mit Kinderwägen, Personen mit Behinderung) zu berücksichtigen. Insbesondere ist auf Bedürfnisse von sehgeschwachen und blinden Personen einzugehen, da für diese die Abgrenzung des fußläufigen Bereichs zur Fahrbahn hin gegeben sein soll. Einschlägige Verbände (z. B.: BSVS Blinden- und Sehbehindertenverband Salzburg) sind in den Planungsprozess zu integrieren.

Sicherheit

Zum derzeitigen Zeitpunkt können bezüglich der Verkehrssicherheit noch keine detaillierten, statistisch signifikanten Aussagen getroffen werden. Das bfu gibt als Fazit in einem Vortrag an: Das Unfallgeschehen sowie die Unfallfolgen (Leicht- oder Schwerverletzte) bleiben nach Einführung einer Begegnungszone in etwa gleich.³

Sichtverhältnisse

Um die Interaktion zwischen Fuß- bzw. Radverkehr und dem Fahrzeugverkehr zu ermöglichen, ist eine Anhaltesichtweite bei einer Beschränkung von 20 km/h von mindestens 15 m und bei einer Beschränkung von 30 km/h von mindestens 25 m zu gewährleisten, so dass Fahrzeuge gegebenenfalls rechtzeitig anhalten können. Sichtbehinderungen stellen hier z. B. Möblierungen, Hecken, Bäume oder parkende Fahrzeuge dar.

³) BERATUNGSSTELLE FÜR UNFALLVERHÜTUNG (BFU) (2013): Vortrag Begegnungszonen, Patrick Eberling, Dipl.-Ing. ETh.

Länge der Begegnungszone

Als zweckmäßige Ausdehnung einer Begegnungszone gelten Bereiche von 100 – 500 m. Bei zu kurzen Bereichen stellt sich die Frage, ob flächiges Queren überhaupt stattfindet. Grundsätzlich kann man sagen, je länger die Ausdehnung einer Begegnungszone, desto eher sinkt die Akzeptanz der KFZ-Lenker. Als Empfehlung gilt es eine Begegnungszone mit 20 km/h nicht länger als 300 m und eine Begegnungszone mit 30km/h nicht länger als 500 m auszuführen.

Straßenverkehrsordnung

Innerhalb der Begegnungszone gilt die Straßenverkehrsordnung. Für den Fahrzeugverkehr gelten die allgemeinen Vorrangregeln sowie der Vertrauensgrundsatz. FußgängerInnen dürfen die gesamte Fahrbahn benützen, aber den Fahrzeugverkehr nicht mutwillig behindern. RadfahrerInnen ist das Nebeneinanderfahren erlaubt.

Halten und Parken

Parken ist in der Begegnungszone nur an gekennzeichneten Stellen erlaubt. Zu viele Parkflächen widersprechen der Intention einer Begegnungszone, da dadurch die Aufenthaltsqualität sowie die Möglichkeit des flächigen Querens deutlich eingeschränkt wird. Ist im Bestand ein hoher Parkplatzdruck feststellbar und soll die Anzahl der Parkplätze nicht reduziert werden, ist von der Einführung einer Begegnungszone abzusehen.⁴

Vorgaben der Landesbaudirektion

Fällt eine Landesstraße in den Bereich einer geplanten Begegnungszone, so sind von vorn herein folgende Punkte einzuhalten und vor einer behördlichen Prüfung umzusetzen.

Geschwindigkeit

Auf Landesstraßen sind Begegnungszonen mit 20 km/h nicht erlaubt.

⁴) Vgl. FSV Arbeitspapier „Einsatzkriterien für Begegnungszonen“

Freihaltung Verkehrsfläche

Für den Begegnungsfall Schneepflug – Bus ist eine unverbaubare Mindestbreite der Verkehrsfläche von 6,50 m erforderlich. Für einen etwaigen Einbahn- bzw. Richtungsverkehr ist eine unverbaubare Mindestbreite von 4 m erforderlich.

Bodenbelag

Auf Landesstraßen dürfen als Bodenbelag keine Pflasterungen aufgebracht werden.

Kostentragung

Das Land Salzburg beteiligt sich grundsätzlich nicht an den Kosten der Einführung und Erhaltung einer Begegnungszone.

Quellen und weiterführende Literatur

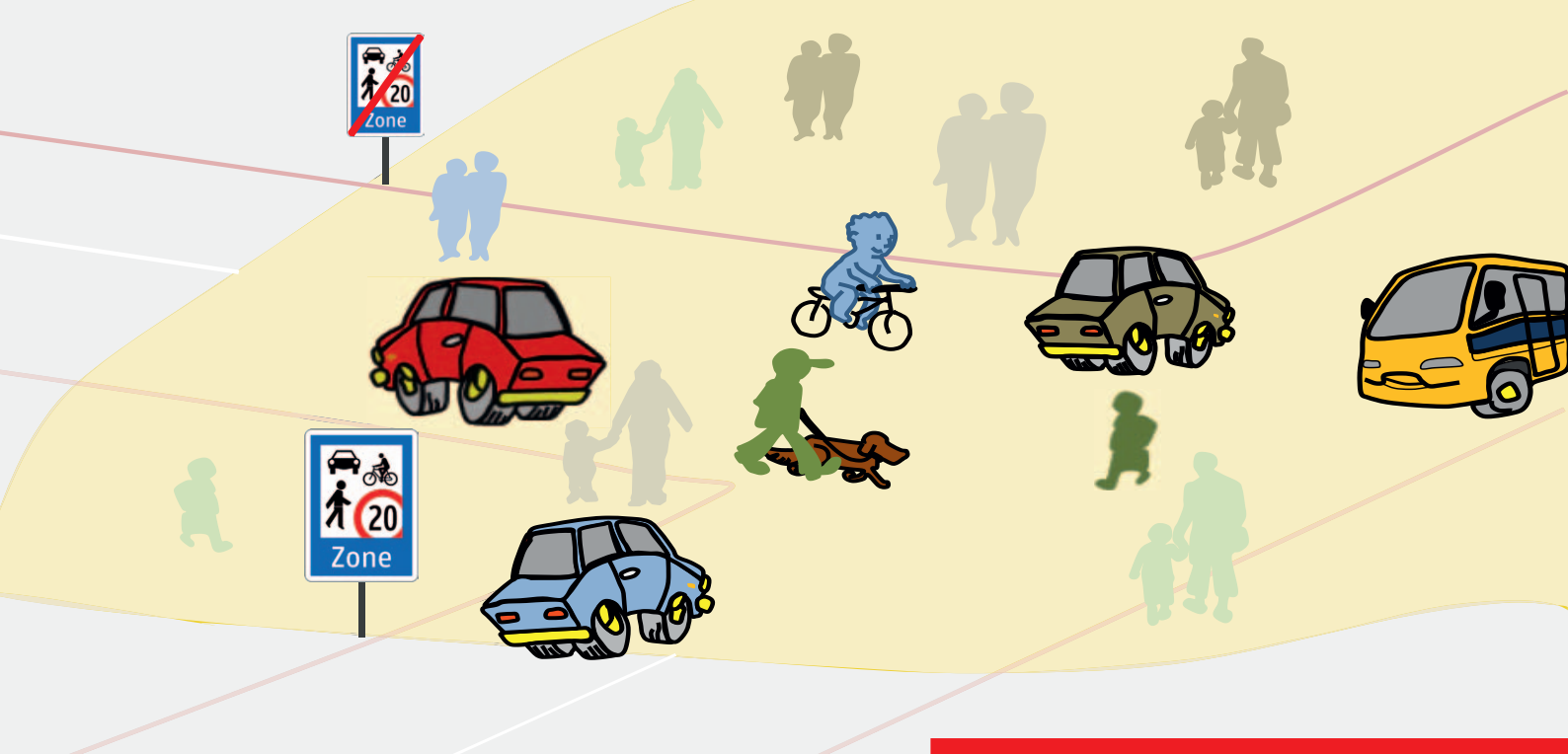
BERATUNGSSTELLE FÜR UNFALLVERHÜTUNG (BFU) (2011): Fachbroschüre Tempo-30-Zonen. Bern, Schweiz.

BERATUNGSSTELLE FÜR UNFALLVERHÜTUNG (BFU) (2013): Fachbroschüre Begegnungszonen. Bern, Schweiz.

BERATUNGSSTELLE FÜR UNFALLVERHÜTUNG (BFU) (2013): Vortrag Begegnungszonen, Patrick Eberling, Dipl.-Ing. ETh

ÖSTERREICHISCHE FORSCHUNGSGESELLSCHAFT STRASSE-SCHIENE-VERKEHR (FSV): Arbeitspapier „Einsatzkriterien für Begegnungszonen“ zur RVS 03.04.12

25. StVO Novelle; Vorblatt und Erläuterungen / PDF (2013): http://www.parlament.gv.at/PAKT/VHG/XXIV/I/I_02109/fname_278855.pdf



Land Salzburg

Für unser Land!