



LEBENSRAUM STRASSE: BEREIT FÜR DIE BEGEGNUNGSZONE?

Leitfaden für die Evaluierung von Begegnungszonen durch Gemeinden



LEBENSRAUM STRASSE: BEREIT FÜR DIE BEGEGNUNGSZONE?
Leitfaden für die Evaluierung von Begegnungszonen durch Gemeinden

Wien, 2025.

Medieninhaber und Herausgeber
KFV (Kuratorium für Verkehrssicherheit)

Autor:innen
Hatun Atasayar, BSc
DI Florian Schneider
DI Sebastian Beisteiner-Matz
Peter Trimmel

© KFV – Kuratorium für Verkehrssicherheit

LEBENSRAUM STRASSE: BEREIT FÜR DIE BEGEGNUNGSZONE?

Leitfaden für die Evaluierung
von Begegnungszonen durch Gemeinden

INHALT

1	WELCHE ZIELE SOLLEN MIT EINER BEGEGNUNGSZONE ERREICHT WERDEN?	6
2	AUF EINEN BLICK: WAS GILT IN BEGEGNUNGSZONEN?	8
3	RECHTLICHES: WIE KOMMT EINE GEMEINDE ZU EINER BEGEGNUNGSZONE?	10
4	EVALUIERUNG VON BEGEGNUNGSZONEN	12
4.1	VORBEREITUNG DER VORHER-NACHHER-ERHEBUNGEN	13
4.2	DURCHFÜHRUNG DER VORHER-NACHHER-ERHEBUNGEN	14
4.3	AUSWERTUNG DER VORHER-NACHHER-ERHEBUNGEN	21
5	CHECKLISTE ZUR EVALUIERUNG DER BEGEGNUNGSZONE	24
	IMPRESSUM	30

1 WELCHE ZIELE SOLLEN MIT EINER BEGEGNUNGSZONE ERREICHT WERDEN?

Rücksicht statt Rückzug. Ungeschützte Verkehrsteilnehmer:innen haben im öffentlichen Raum oft das Nachsehen, da die Dominanz meist beim motorisierten Individualverkehr liegt – zu Fuß Gehende und Radfahrende fühlen sich dadurch in ihrer Bewegungsfreiheit eingeschränkt und ziehen es vor, sich an anderen, vom Verkehr beruhigten Orten aufzuhalten. Die **Philosophie des gemeinsam genutzten Raums** geht von der **gegenseitigen Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmer:innen** aus. Das soll dazu führen, dass die Sicherheit der ungeschützten Verkehrsteilnehmer:innen erhöht wird.

Alle mobilen Menschen sind gleich. Kein:e Verkehrsteilnehmer:in soll bevorzugt behandelt werden: Bei Gestaltungsphilosophien zu gemeinsam genutztem Raum sind **alle Verkehrsteilnehmer:innen gleichwertig**. Die Flächen sollen so gestaltet sein, dass sie zum Verweilen einladen und dem motorisierten Verkehr nur eine **minimale Fahrgeschwindigkeit** erlauben.

Barrierefrei und bedürfnisgerecht. Die Gestaltung von Begegnungszonen muss die Ansprüche aller Nutzer:innen in gleichem Maße erfüllen. Dabei ist insbesondere auf **Barrierefreiheit** zu achten. Ganz besonders gilt es die **Bedürfnisse von sehschwachen und blinden Personen** in die Gestaltung von gemeinsam genutzten Flächen einzubeziehen.

Die Ziele der Begegnungszone zeigen deutlich, dass es unbedingt notwendig ist, **vor der Umsetzung gründliche Untersuchungen** durchzuführen. Nur wenn sich die **örtlichen Gegebenheiten** als **geeignet** erweisen, können **Begegnungszonen erfolgreich und zielführend umgesetzt** werden.

Im Mittelpunkt der Mensch – die Ziele der Begegnungszone:

- **Erhöhung der Aufenthaltsqualität**
- **Belebung des Straßenraums**
- **Faire Verteilung des Straßenraums**
- **Erhöhung der Verkehrssicherheit** durch:
 - Reduktion der Fahrgeschwindigkeiten
 - Homogenisierung des Geschwindigkeitsniveaus der einzelnen Verkehrsteilnehmer:innen
 - Reduktion der Unfälle und der Verletzungsschwere
 - Minimierung der Anzahl der Verkehrszeichen
- **Förderung der gegenseitigen Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmer:innen**
- **Stärkung des nichtmotorisierten Verkehrs**
- **Beseitigung der Trennwirkung**, um das flächige Queren für zu Fuß Gehende und Radfahrende zu ermöglichen

Welche Ziele sollen mit einer Begegnungszone erreicht werden?

2 AUF EINEN BLICK: WAS GILT IN BEGEGNUNGSZONEN?

DIE BEGEGNUNGSZONE AUF EINEN BLICK

Jeglicher Fahrzeugverkehr ist gestattet, ebenso das Rollschuhfahren.

Zu Fuß Gehende dürfen zur Fortbewegung die Fahrbahn benutzen, dabei aber den Fahrzeugverkehr nicht mutwillig behindern.

Zu Fuß Gehende und Radfahrende dürfen weder gefährdet noch behindert werden.

Radfahrende dürfen nebeneinander fahren.

Kfz dürfen nur an gekennzeichneten Stellen parken.

Höchstgeschwindigkeit für alle Fahrzeuge 20 km/h.
(Die erlaubte Höchstgeschwindigkeit kann von der Behörde auf 30 km/h erhöht werden.)

Die Begegnungszone ist durch Hinweiszeichen gekennzeichnet.

Die Begegnungszone zählt zum fließenden Verkehr, d. h., es gelten die allgemeinen Vorrangregeln.

Die Begegnungszone kann in einzelnen Straßen oder Gebieten umgesetzt werden.

Beginn und Ende eine Begegnungszone sind durch das entsprechende **Hinweiszeichen** kundzumachen. Generell gilt in der Begegnungszone die **erlaubte Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h**. In Ausnahmefällen kann, wenn aus Sicht der Verkehrssicherheit keine Bedenken bestehen, die erlaubte Höchstgeschwindigkeit **auf 30 km/h erhöht** werden. In diesem Fall ist das entsprechende **Hinweiszeichen mit der Zahl „30“** zu verwenden. Begegnungszonen können **dauerhaft oder zeitweilig** verordnet werden.

Zu Fuß Gehende dürfen die **Fahrbahn benutzen**, den Fahrzeugverkehr jedoch nicht mutwillig behindern. **Rollschuhfahrende** dürfen ebenfalls die **Fahrbahn benutzen**, müssen ihre Geschwindigkeit in Begegnungszonen jedoch dem Fußverkehr anpassen.

Auf einen Blick: Was gilt in Begegnungszonen?

3 RECHTLICHES: WIE KOMMT EINE GEMEINDE ZU EINER BEGEGNUNGSZONE?

Für die Erlassung der Verordnung einer Begegnungszone ist zuständig:

- die Gemeinde, wenn die Verordnung nur für das Gebiet der betreffenden Gemeinde wirksam wird und sich nur auf Straßen beziehen soll, die weder als Bundesstraßen noch als Landesstraßen gelten (§ 94d StVO),
- die Bezirksverwaltungsbehörde (BH/Magistrat) in allen anderen Fällen (§ 94b StVO).

Die Zuständigkeit ist daher die gleiche wie zum Beispiel bei der Verordnung einer Wohnstraße.

Nach dem § 76c StVO kann die Behörde eine Begegnungszone einrichten, wenn dies der Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs, insbesondere des Fußverkehrs, dient oder aufgrund der Lage, Widmung oder Beschaffenheit eines Gebäudes oder Gebietes angebracht erscheint.

Zur Überprüfung dieser Voraussetzungen hat die Behörde ein ausreichendes Ermittlungsverfahren durchzuführen, in der Regel ist dabei auch ein Sachverständigengutachten notwendig.

Was braucht man:

- Prüfung, ob und in welcher Form die Umsetzung einer Begegnungszone zielführend und sinnvoll ist
- fundierte Datenbasis/Erhebung als Entscheidungsgrundlage

Was wir empfehlen:

- Beteiligung von Bürger:innen
- Beteiligung von ortsansässigen Gewerbetreibenden und Interessensverbänden

Rechtliches: Wie kommt eine Gemeinde zu einer Begegnungszone?

4 EVALUIERUNG VON BEGEGNUNGSZONEN

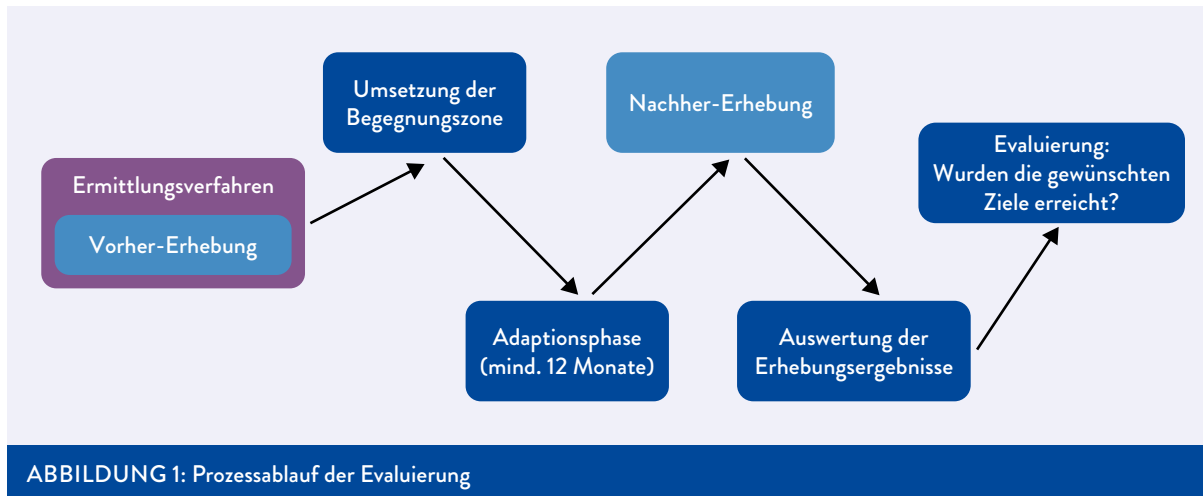
Bevor eine Begegnungszone verordnet und umgesetzt werden kann, hat die Behörde ein **Ermittlungsverfahren** durchzuführen, um die spezifische **Eignung des jeweiligen Straßensraums** zu prüfen. Im Rahmen des Ermittlungsverfahrens werden bereits einige jener Verkehrskenngrößen untersucht, die für die **Evaluierung des Verkehrsgeschehens** vor und nach der Umsetzung der Begegnungszone herangezogen werden. Um den Aufwand für die Gemeinden zu minimieren, wird empfohlen, die **Vorher-Erhebung im Rahmen des Ermittlungsverfahrens** durchzuführen. Die folgende Tabelle nennt alle wesentlichen Daten und Fakten, die im Zuge der Vorher-Nachher-Erhebung dokumentiert werden sollten.

WAS WIRD ERHOBEN?		ERHEBUNGSART	UMFANG
Bewegungslinien der zu Fuß Gehenden	<ul style="list-style-type: none"> • Anzahl der Querungen • Verteilung der Querungen • Wie werden die Querungen durchgeführt? 	Manuell / videogestützt	4 Stunden (mindestens)
Kfz-Aufkommen	DTV [Kfz/24h]	Seitenradargerät	48 Stunden (mindestens)
Schwerverkehrsaufkommen ¹	SVA [SV/24h]		
Geschwindigkeit der Kfz	v _{mittel} [km/h]		
	v ₈₅ [km/h]		
	Standardabweichung [km/h]		
Stellplatzerhebung	<ul style="list-style-type: none"> • Anzahl der verfügbaren Stellplätze • Durchschnittliche Stellplatzbelegung 	Manuell	6 Stunden (mindestens)
Befragung der ortsansässigen Bevölkerung	Einschätzung der Verkehrssituation hinsichtlich verschiedener Aspekte, die mit Begegnungszonen verbessert werden sollen	Befragung vor Ort/ Umfrage in der Gemeindezeitung	50 Personen (mindestens)

TABELLE 1: Darstellung der im Rahmen der Vorher-Nachher-Untersuchung durchzuführenden Erhebungen

Wurde das Ermittlungsverfahren erfolgreich abgeschlossen und wurden dabei alle für die Evaluierung erforderlichen Erhebungen durchgeführt (siehe Tabelle 1), kann es zur **Umsetzung** der Begegnungszone kommen. Nach der Realisierung der Begegnungszone ist eine **Adaptionsphase von idealerweise 12 Monaten** einzuhalten, bevor mit den **Nachher-Erhebungen** begonnen werden sollte. Die Adaptionszeit soll gewährleisten, dass die Verkehrsteilnehmenden ausreichend Zeit haben, sich an die neue Verkehrssituation zu gewöhnen und sich mit dem Verkehrsregime Begegnungszone vertraut zu machen.

1 Als Schwerverkehrsfahrzeuge gelten Fahrzeuge mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 t. Der Schwerverkehr ist die Summe der Fahrzeugklassen Bus, Lkw mit Anhänger, Lkw ohne Anhänger und Sattelkraftfahrzeuge.



4.1 VORBEREITUNG DER VORHER-NACHHER-ERHEBUNGEN

ERHEBUNGSBEREICH

Die Vorher-Nachher-Erhebung sollte **in jenem Straßenbereich** der geplanten Begegnungszone durchgeführt werden, in dem mit dem **höchsten Verkehrsaufkommen nichtmotorisierter Verkehrsteilnehmer:innen** zu rechnen ist. Das ist in der Regel jener Bereich der geplanten Begegnungszone, in dem **die höchste Dichte an Erdgeschossnutzungen** (Gastronomie, Banken, Trafik, Handel, Dienstleistungen, Ziele des täglichen Lebens usw.) vorhanden ist. Der zu untersuchende Straßenbereich sollte eine **Länge von ungefähr 100 m** haben, kann aber auch, vor allem bei platzartigen Untersuchungsbereichen, etwas kürzer gewählt werden. Es ist bei der **Nachher-Erhebung der gleiche Straßenbereich** zu untersuchen wie bei der Vorher-Erhebung.

ERHEBUNGSZEITEN

Die Erhebungen sollten innerhalb der Monate **April – Oktober** sowie **außerhalb der Schulferien** und **nicht an Sonntagen oder Feiertagen** durchgeführt werden.

Wichtig ist, dass sowohl die Vorher- als auch die Nachher-Erhebungen an **niederschlagsfreien Tagen** durchgeführt werden, da sich Niederschläge negativ auf das Aufkommen des nichtmotorisierten Verkehrs auswirken. Außerdem sollte weder der nichtmotorisierte Verkehr noch der motorisierte Verkehr zum Zeitpunkt der Erhebung negativ oder positiv beeinflusst sein (Bauernmarkt, Straßenfest, Baustellenbetrieb im Untersuchungsbereich etc.).

Die Nachher-Erhebungen sollten erst nach einer **Adaptionsphase von mindestens 12 Monaten** nach Realisierung der Begegnungszone durchgeführt werden.

Um die **Vergleichbarkeit** der Ergebnisse der Vorher-Nachher-Erhebung zu gewährleisten, ist besonders darauf zu achten, dass die **Temperatur- und Witterungsbedingungen**, die während der Vorher- und der Nachher-Erhebung bestanden, vergleichbar sind. Wesentlich ist überdies, dass die Nachher-Erhebung an den **gleichen Wochentagen** und zu den **gleichen Erhebungszeiten** wie die jeweilige Vorher-Erhebung durchgeführt wird.

Natürlich ist es möglich, dass die Vergleichbarkeit der Erhebungsergebnisse durch **verkehrsbeeinflussende Veränderungen** in der Gemeinde, die zwischen der Vorher- und der Nachher-Erhebung stattfanden, beeinträchtigt wird. Das können beispielsweise Veränderungen infrastruktureller Art (z. B. Errichtung oder Entfall verkehrserregender Infrastruktur im Untersuchungsgebiet oder in dessen Umfeld) oder auch gesellschaftspolitischer Art sein (z. B. durch den Abbau oder die Schaffung einer hohen Zahl an Arbeitsplätzen in der Gemeinde). Falls derartige Veränderungen zwischen der Vorher- und der Nachher-Erhebung stattfanden, ist bei der Auswertung der Ergebnisse darauf Rücksicht zu nehmen.

4.2 DURCHFÜHRUNG DER VORHER-NACHHER-ERHEBUNGEN

BEWEGUNGSLINIEN DER ZU FUSS GEHENDEN AUF DER FAHRBAHN

Bei der Erhebung der Bewegungslinien der zu Fuß Gehenden auf der Fahrbahn geht es darum, den **Einfluss der Begegnungszone auf das Querungsverhalten der zu Fuß Gehenden im Untersuchungsgebiet** zu evaluieren. Die Ergebnisse der Vorher-Nachher-Erhebung der Bewegungslinien auf der Fahrbahn können hinsichtlich folgender Aspekte evaluiert werden:

1. **Räumliche Verteilung der Querungen der zu Fuß Gehenden im Untersuchungsgebiet:**
Treten die Querungen konzentriert an einer oder mehreren Stellen auf (punktuell) oder verteilen sie sich entlang des Untersuchungsgebiets (disperse Verteilung)?
2. **Durchführung der Querungen der zu Fuß Gehenden:**
Queren die zu Fuß Gehenden die Fahrbahn hauptsächlich auf dem kürzesten Wege (rechtwinklig zur Fahrbahn) oder queren sie die Fahrbahn auch flächig (schräg zur Fahrbahn)?
3. **Anzahl der Querungen der zu Fuß Gehenden:**
Werden im neugestalteten Straßenraum mehr oder weniger Querungen vorgenommen als vor der Umsetzung der Begegnungszone?

Bei der Erhebung der Bewegungslinien der zu Fuß Gehenden auf der Fahrbahn werden lediglich die **Gehlinien** nachgezeichnet, die sie **auf der Fahrbahn** zurücklegen. Die Gehlinien der zu Fuß Gehenden **abseits der Fahrbahn** werden **nicht erhoben**. Die Erfassung der Bewegungslinien wird manuell durchgeführt. Nach Möglichkeit können diese auch videogestützt erfasst und ausgewertet werden.

Die Erhebung der Bewegungslinien sollte über einen **Zeitraum von mindestens vier Stunden** durchgeführt werden und dabei im Idealfall die Spitzenstunde des Fußverkehrsaufkommens abdecken. Je nach Begebenheit vor Ort können diese vier Stunden direkt aufeinander folgen oder auch auf zwei Erhebungsintervalle aufgeteilt werden, um beispielsweise eine Morgenspitze und eine Nachmittags-/Abendspitze des querenden Fußverkehrs zu erfassen. Um die **Vergleichbarkeit** der Ergebnisse zu gewährleisten, ist es jedoch wichtig, dass die Vorher- und die Nachher-Erhebungen zu den **gleichen Wochentagen und Zeiträumen** sowie unter vergleichbaren **Temperatur- und Witterungsbedingungen** durchgeführt werden.

Die **videogestützte Erfassung** der Bewegungslinien bietet den Vorteil der Möglichkeit einer automatisierten Auswertung. Aufgrund des geringen Aufwands können dadurch auch längere Zeiträume erfasst und ausgewertet werden und somit **aussagekräftigere Ergebnisse** erzielt werden.

Jedoch ist bei der videogestützten Erfassung darauf zu achten, dass das Untersuchungsgebiet vollständig dokumentiert wird und keine Verdeckung der Fahrbahn durch Bäume, Sträucher, Gebäude, Verkehrszeichen, parkende oder haltende Fahrzeuge oder dergleichen besteht. Aufgrund der Länge des zu untersuchenden Gebietes ist die Erfassung der Bewegungslinien mit mehreren Videokameras unerlässlich. Die Standorte für die Videokameras müssen im Vorfeld festgelegt und idealerweise ein Probelauf im Vorfeld durchgeführt werden. Für die videogestützte Erhebung der Bewegungslinien wird empfohlen, sich an **fachspezifische Firmen** zu wenden.

Die **manuelle Erhebung** der Bewegungslinien kann in der Regel von **1-2 Personen** durchgeführt werden. Dabei werden die Bewegungslinien der zu Fuß Gehenden, sobald sie die Fahrbahn betreten, auf einem **Luftbild des zu untersuchenden Straßenbereichs** aufgezeichnet. Um die gezeichneten Linien auf dem Luftbild gut erkennen zu können, wird empfohlen, das Luftbild transparent und in Graufarben darzustellen. In der Praxis hat es sich bewährt, die Querungslinien in 5-Minuten-Intervallen zu erheben, um die Übersichtlichkeit für die spätere Auswertung zu gewährleisten. Bei einem sehr geringen Querungsaufkommen kann auch in größeren Intervallen (maximal 15-Minuten-Intervalle) erhoben werden. Im Anschluss wird die Anzahl der Querungen in 5-Minuten-Intervallen aus den Erhebungsblättern erfasst (gezählt), und jene 60 Minuten mit dem höchsten Querungsaufkommen werden ermittelt. Die **Bewegungslinien dieser 60 Minuten Maximalfrequenz werden zusammengefasst dargestellt**.

Die Zusammenführung der Bewegungslinien kann händisch (durch Abzeichnen) oder digital durchgeführt werden. Hierbei werden die Querungslinien jener 60 Minuten mit dem höchsten Querungsaufkommen mittels eines Bildbearbeitungs- oder Vektorgrafikprogramms auf ein Luftbild des zu untersuchenden Straßenbereichs gezeichnet. Der Vergleich der Querungslinien der Vorher-Nachher-Erhebung zeigt, ob und wie die Begegnungszone Einfluss auf die Nutzung der Fahrbahn durch zu Fuß Gehende hat. Abbildung 2 und Abbildung 3 zeigen beispielhaft die Ergebnisse der Vorher-Nachher-Erhebungen von Bewegungslinien, die im Rahmen einer Studie durchgeführt wurden.

AUF EINEN BLICK: BEWEGUNGSLINIEN VON ZU FUSS GEHENDEN AUF DER FAHRBAHN	
Erhebungstag	Mo-Sa möglich, jedoch außerhalb von Schulferien oder Feiertagen
Erhebungsdauer	<ul style="list-style-type: none"> • Mindestens 4 Stunden • Je nach den örtlichen Bedingungen kann die Erhebung in einem Erhebungsintervall oder in zwei Erhebungsintervallen durchgeführt werden. • Die Spitzenstunde des Fußverkehrsaufkommen sollte idealerweise abgedeckt sein.
Zählpersonal	1-2 Personen
Zählmaterial	<ul style="list-style-type: none"> • Pro Stunde 12 Luftbilder des Untersuchungsgebiets zum Einzeichnen der Bewegungslinien der zu Fuß Gehenden in 5-Minuten-Intervallen • Ev. Videokameras zur videogestützten Erhebung
Was wird erhoben?	Die Strecke, die die zu Fuß Gehenden <u>auf der Fahrbahn</u> zurücklegen
Wichtig!	<ul style="list-style-type: none"> • Die Gehlinien der zu Fuß Gehenden abseits der Fahrbahn werden <u>nicht erhoben</u>. • Bei der Nachher-Erhebung auf die <u>Vergleichbarkeit</u> achten (Temperatur, Witterung, Wochentag, Erhebungszeiten) • Durchführung der Erhebung nur bei <u>Trockenwetter</u> • Durchführung der Erhebung im Zeitraum April-Oktober • Adaptionszeit von mindestens 12 Monaten einhalten • Nur dann die Erhebung durchführen, wenn der Verkehr im Untersuchungsgebiet unbeeinflusst ist – eine Verfälschung der Messergebnisse kann verursacht werden durch Bausperren, Baustellen, Straßenfeste, Markttage, Umleitungsverkehr etc.

Die **ausgewerteten Ergebnisse** der Vorher-Nachher-Erhebung der Bewegungslinien der zu Fuß Gehenden können in die Tabelle 2 eingetragen werden.

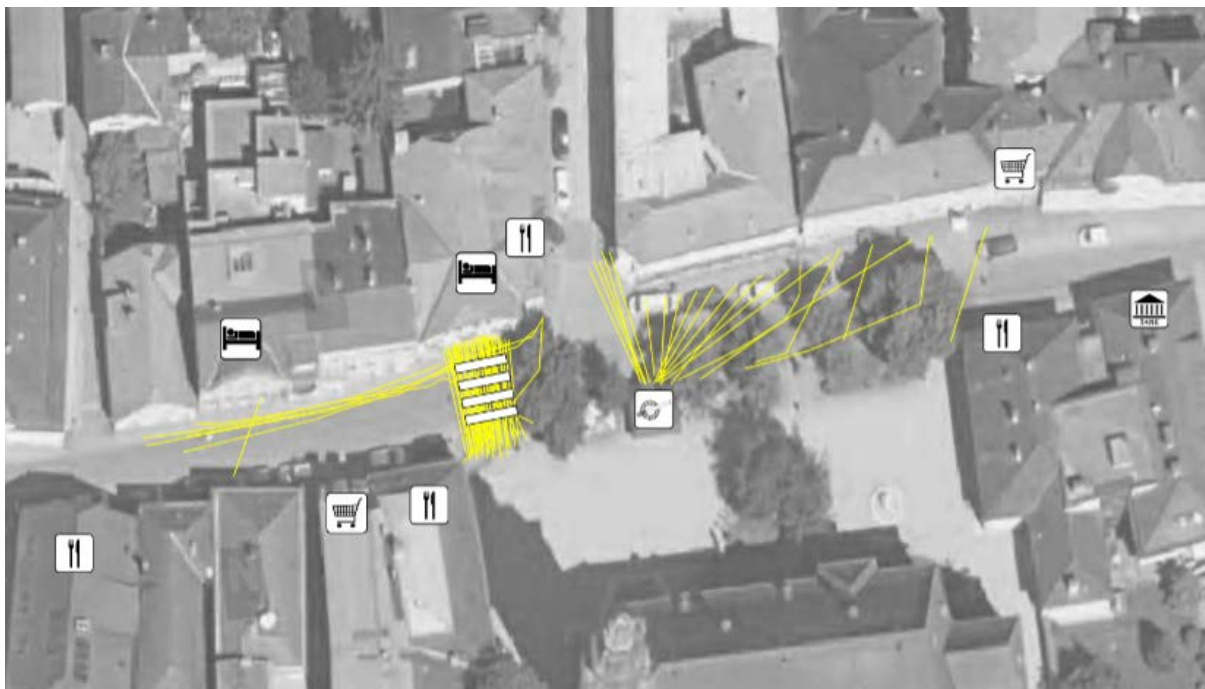


ABBILDUNG 2: Beispieldarstellung von digitalisierten Querungslinien (vorher)

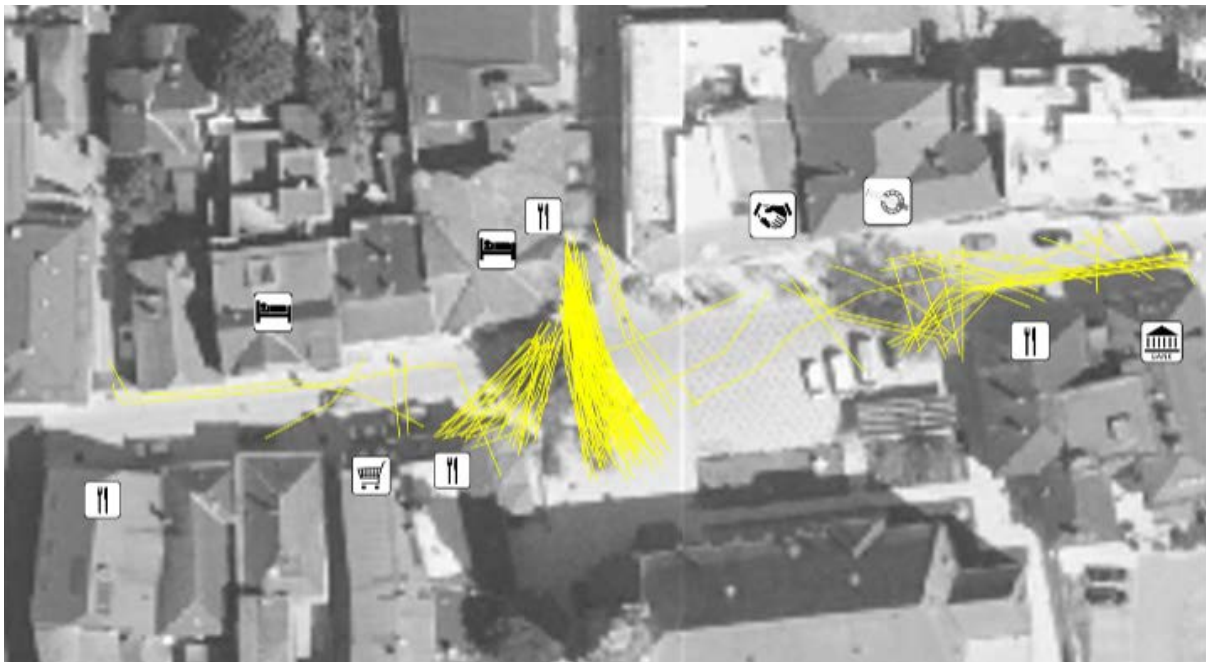


ABBILDUNG 3: Beispieldarstellung von digitalisierten Querungslinien (nachher)

KFZ-AUFKOMMEN UND KFZ-GESCHWINDIGKEITEN

Für die **Erhebung des Kfz-Aufkommens** und die **Messung der Kfz-Geschwindigkeiten** wird empfohlen, diese mittels eines Seitenradargeräts durchzuführen. Die Messungen sollten über einen Zeitraum von **mindestens 48 Stunden** durchgeführt werden. Ziel ist es, die **durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung** (DTV in Kfz/24h), das **Schwerverkehrsaufkommen** [SV/24h] sowie die in der Verkehrssicherheitstechnik relevante **Geschwindigkeitskenngröße v_{85}** [km/h] zu ermitteln. Die v_{85} ist jene Geschwindigkeit, die von 85 % der Kfz nicht überschritten wird. Falls möglich, kann auch die **Standardabweichung der Kfz-Geschwindigkeiten** als Indikator der Homogenität der Kfz-Geschwindigkeiten ermittelt werden. Je kleiner die Standardabweichung der Kfz-Geschwindigkeiten ist, desto homogener ist die Geschwindigkeitswahl der Kfz-Lenkenden.

Das Seitenradargerät ist **außerhalb von Kreuzungsbereichen** und nach Möglichkeit **im zentralen Bereich des Untersuchungsgebiets** anzubringen. Aufgrund der Dauer der Messung über 48 Stunden sowie der anzunehmenden hohen Anzahl an gemessenen Fahrzeugen besitzen die Ergebnisse der Vorher-Nachher-Messungen eine **hohe Aussagekraft**.

Eine **Reduktion des Kfz-Aufkommens, des Schwerverkehrsaufkommens, der Kfz-Geschwindigkeiten sowie der Standardabweichung der Kfz-Geschwindigkeiten** hat eine **positive Auswirkung auf die Verkehrssicherheit und die Aufenthaltsqualität im betrachteten Straßenraum**. Ebenso nimmt die Trennwirkung des Fließverkehrs mit der Verminderung des Kfz-Aufkommens und der Kfz-Geschwindigkeiten ab.

Für die Durchführung der Messungen mittels **Seitenradargerät** wird empfohlen, sich an **fachspezifische Firmen** zu wenden.

AUF EINEN BLICK: KFZ-AUFKOMMEN UND KFZ-GESCHWINDIGKEIT	
Erhebungstage	An zwei aufeinanderfolgenden Tagen Mo-Sa möglich, außerhalb von Schulferien oder Feiertagen
Erhebungszeiten	Über mindestens 48 Stunden
Zählpersonal	Keines
Zählmaterial	Seitenradargerät
Was wird erhoben?	<ul style="list-style-type: none"> • Anzahl der Kfz und des Schwerverkehrs (DTV und SVA) • Gefahrene Geschwindigkeiten der Kfz (v_{85} und v_{mittel}) • Standardabweichung der Kfz-Geschwindigkeiten
Wichtig!	<ul style="list-style-type: none"> • Das Seitenradargerät möglichst im zentralen Bereich des Untersuchungsbereichs und außerhalb von Kreuzungen montieren • Durchführung der Vorher- und Nachher-Erhebung an den gleichen Wochentagen • Durchführung der Erhebungen innerhalb der Monate April-Oktober • Adaptionzeit von mindestens 12 Monaten einhalten • Nur dann die Messung durchführen, wenn der Verkehr im Untersuchungsgebiet unbeeinflusst ist – eine Verfälschung der Messergebnisse kann verursacht werden durch Bausperren, Baustellen, Straßenfeste, Märkte, Umleitungsverkehr etc.

Die **Ergebnisse** der Vorher-Nachher-Seitenradarmessungen können in die Tabelle 3 eingetragen werden.

STELLPLATZERHEBUNG

Bei der Planung von Begegnungszonen ist das **Stellplatzangebot** ein wesentlicher Aspekt, da zu viele Stellplätze der Intention von Begegnungszonen widersprechen. Stellplätze haben einen wesentlichen Einfluss auf verschiedene Ziele, die mit der Umsetzung von Begegnungszonen verfolgt werden können, wie etwa die Aufenthaltsqualität des Straßenraums oder die Trennwirkung der Fahrbahn. Des Weiteren kann die **Sicherheit im Straßenverkehr durch geparkte Fahrzeuge beeinträchtigt** werden, da sie die Sichtbeziehungen zwischen querenden zu Fuß Gehenden und Kfz-Lenkenden einschränken können.

Die Stellplatzerhebung sollte in jenem Bereich stattfinden, in dem auch die Erhebung der Bewegungslinien der zu Fuß Gehenden durchgeführt wird. Sie besteht zum einen aus der **Ermittlung des Stellplatzangebotes** (= Anzahl der vorhandenen Stellplätze) sowie der **Anzahl der pro Stunde durchschnittlich belegten Stellplätze**.

Die **Anzahl der vorhandenen Stellplätze im Untersuchungsbereich** ist im Vorfeld zu erheben. Dabei werden lediglich **Kurzpark- und/oder Dauerstellplätze** erfasst. Stellplätze, die nur für bestimmte Nutzergruppen bestimmt sind (Behindertenstellplätze, Stellplätze zum Laden von E-Autos usw.) werden nicht erfasst. Falls im Zuge der Vorerhebung Parkstreifen

registriert werden, in denen keine Stellplätze markiert sind, ist bei der **Ermittlung der Stellplatzanzahl** (Stellplatzangebot) von einer **Stellplatzlänge von 5,5 m** auszugehen. Die **Erhebungsdauer** zur Ermittlung der Anzahl der pro Stunde durchschnittlich belegten Stellplätze sollte **mindestens 6 Stunden** betragen. Es wird vorgeschlagen, die Stellplatzerhebung in einem Abstand von 60 Minuten in 3 aufeinanderfolgenden Stunden, jeweils einmal in der Zeit zwischen 07:00 und 12:00 Uhr sowie zwischen 12:00 und 18:00 Uhr des gleichen Tages durchzuführen. Die Spitzenstunde der Stellplatznachfrage sollte idealerweise dokumentiert werden.

AUF EINEN BLICK: STELLPLATZERHEBUNG	
Erhebungstag	Mo-Sa möglich, jedoch außerhalb von Schulferien oder Feiertagen
Erhebungsdauer	<ul style="list-style-type: none"> • Über mindestens 6 Stunden einmal pro Stunde • Die Erhebung kann in einem Erhebungsintervall oder in zwei Erhebungsintervallen durchgeführt werden. • Die Spitzenstunde der Stellplatznachfrage sollte idealerweise abgedeckt sein.
Zählpersonal	1 Person
Zählmaterial	Stift und Papier
Was wird erhoben?	<ul style="list-style-type: none"> • Anzahl der verfügbaren Kurzpark- und Dauerstellplätze (Zählung ist einmal im Vorfeld der Erhebung durchzuführen) • Anzahl der belegten Stellplätze (im Abstand von 60 Minuten)
Wichtig!	<ul style="list-style-type: none"> • Bei der Nachher-Erhebung auf die <u>Vergleichbarkeit</u> achten (Untersuchungsbereich, Wetter, Wochentag, Erhebungszeit) • Durchführung der Erhebung innerhalb der Monate April-Oktober • Adaptionzeit von mindestens 12 Monaten einhalten • Nur dann die Erhebung durchführen, wenn der Verkehr im Untersuchungsgebiet unbeeinflusst ist – eine Verfälschung der Messergebnisse kann verursacht werden durch Bausperren, Baustellen, Straßenfeste, Märkte, Umleitungsverkehr etc.

Die ausgewerteten **Ergebnisse** der Vorher-Nachher-Stellplatzerhebungen können in die Tabelle 5 eingetragen werden.

VORHER-NACHHER-BEFragung

Die **Meinung der Bevölkerung zu Verkehrsmaßnahmen** ist ein wesentlicher Baustein für die Verkehrsplanung und gibt Einblicke, inwiefern die mit der Umsetzung einer Begegnungszone verfolgten Ziele – nach der subjektiven Einschätzung der ortsansässigen Bevölkerung – erreicht wurden bzw. wie die Bewohner:innen die durch die Begegnungszone bewirkten Veränderungen der Verkehrssituation wahrnehmen.

Durch eine **Vorher-Nachher-Befragung** kann ermittelt werden, ob und wie sich die Einschätzung der Bevölkerung hinsichtlich der Verkehrssicherheit, des Miteinanders der Verkehrsteilnehmer:innen, der Aufenthaltsqualität und bezüglich der Zufriedenheit mit der Verkehrssituation im zu untersuchenden Straßenbereich verändert hat.

Um aussagekräftige Ergebnisse zu erhalten, sollte eine **möglichst hohe Anzahl von Angehörigen (mindestens 50 Personen) der ortsansässigen Bevölkerung** befragt werden. Eine Haushaltsbefragung, etwa durch Beilage in den Gemeindezeitungen, erscheint hierfür sinnvoll. Um die Teilnahmebereitschaft der Befragten zu erhöhen, sollte die **Befragung möglichst kurz und einfach** gestaltet sein und lediglich die wesentlichen Punkte beinhalten.

Fragen, die im Rahmen dieser Vorher-Nachher-Befragung gestellt werden können, sind folgende:

VERKEHRSSICHERHEIT
Wie bewerten Sie den Straßenraum (<i>Untersuchungsbereich einfügen</i>) hinsichtlich der Verkehrssicherheit? (1 = sehr schlecht, 10 = sehr gut)
MITEINANDER DER VERKEHRSTEILNEHMER:INNEN
Wie stark nehmen die Verkehrsteilnehmer:innen in dem Straßenraum (<i>Untersuchungsbereich einfügen</i>) aufeinander Rücksicht? (1 = überhaupt nicht, 10 = sehr stark)
VORTRITT FÜR ZU FUSS GEHENDE
Wenn Sie in dem Straßenraum (<i>Untersuchungsbereich einfügen</i>) zu Fuß unterwegs sind und anzeigen, dass Sie die Fahrbahn queren wollen, wird Ihnen von den Kfz-Lenkenden der Vortritt gewährt? (1 = nie, 10 = immer)
AUFENTHALTSQUALITÄT
Wie gerne halten Sie sich in dem Straßenraum (<i>Untersuchungsbereich einfügen</i>) auf? (1 = sehr ungern, 10 = sehr gern)
ZUFRIEDENHEIT MIT DER VERKEHRSSITUATION
Auf einer Skala von 1-10: Wie zufrieden sind Sie mit der Verkehrssituation in dem Straßenraum (<i>Untersuchungsbereich einfügen</i>)? (1 = sehr unzufrieden, 10 = sehr zufrieden)

Die ausgewerteten **Ergebnisse** der Befragung können in die Tabelle 4 eingetragen werden.

4.3 AUSWERTUNG DER VORHER-NACHHER-ERHEBUNGEN

BEWEGUNGSLINIEN DER ZU FUSS GEHENDEN AUF DER FAHRBAHN

BEWEGUNGSLINIEN DER ZU FUSS GEHENDEN			ENTWICKLUNG	
	VORHER-ERHEBUNG	NACHHER-ERHEBUNG	TOTAL	[%]
Anzahl der Querungen von Fußgänger:innen (total)				
			Bitte ankreuzen	
Verteilung der Querungen von Fußgänger:innen	Hat die Umsetzung der Begegnungszone einen Einfluss auf die Verteilung der Querungen innerhalb des Untersuchungsgebiets?	<input type="checkbox"/>	ja	
		<input type="checkbox"/>	nein	
	Wenn „ja“ angekreuzt wurde: Hat die Verteilung der Querungen zugenommen oder abgenommen?	<input type="checkbox"/>	zugenommen	
		<input type="checkbox"/>	abgenommen	
Durchführung der Querungen von Fußgänger:innen	Hat die Umsetzung der Begegnungszone einen Einfluss auf die Art und Weise, wie zu Fuß Gehende die Fahrbahn queren?	<input type="checkbox"/>	ja	
		<input type="checkbox"/>	nein	
	Wenn „ja“ angekreuzt wurde:			
	Werden die Querungen verstärkt schräg zur Fahrbahnachse durchgeführt?	<input type="checkbox"/>	ja	
		<input type="checkbox"/>	nein	
	Werden die Querungen verstärkt rechtwinklig zur Fahrbahnachse durchgeführt?	<input type="checkbox"/>	ja	
<input type="checkbox"/>		nein		

INFORMATIONEN ZU DEN ERHEBUNGEN	VORHER- ERHEBUNG	NACHHER- ERHEBUNG
Name(n) der Erhebungsperson(en):		
Datum und Wochentag:		
Erhebungszeiten:		
Witterung:		
Sonstiges:		

TABELLE 2: Auswertung der Erhebung der Bewegungslinien der zu Fuß Gehenden auf der Fahrbahn

KFZ-AUFKOMMEN UND KFZ-GESCHWINDIGKEITEN

KFZ-AUFKOMMEN / KFZ-GESCHWINDIGKEIT			ENTWICKLUNG	
PARAMETER	VORHER	NACHHER	TOTAL	[%]
DTV [Kfz/24h]				
Schwerverkehrsaufkommen [SV/24h]				
Anzahl der Kfz in der Spitzenstunde [Kfz/h _{max}]				
Anzahl der Schwerverkehrsfahrzeuge in der Spitzenstunde [SV/h _{max}]				
v _{mittel} [km/h]				
v ₈₅ [km/h]				
Standardabweichung der Kfz-Geschwindigkeiten [km/h]				
SEITENRADARMESSUNG - VORERHEBUNG	Datum:			
	Wochentage:			
SEITENRADARMESSUNG - NACHERHEBUNG	Datum:			
	Wochentage:			

TABELLE 3: Auswertung der Ergebnisse der Vorher-Nachher-Erhebung der Seitenradarmessung

BEFRAGUNG DER ORTSANSÄSSIGEN BEVÖLKERUNG

BEFRAGUNG DER ORTSANSÄSSIGEN BEVÖLKERUNG		DURCHSCHNITTliche BEWERTUNG DER BEFRAGTEN		
		VORHER	NACHHER	ENTWICKLUNG
Frage 1	Verkehrssicherheit			
Frage 2	Miteinander der Verkehrsteilnehmer:innen			
Frage 3	Vortritt für zu Fuß Gehende			
Frage 4	Aufenthaltsqualität			
Frage 5	Zufriedenheit mit der Verkehrssituation			

1 = sehr schlecht/überhaupt nicht/nie/sehr gering/sehr unzufrieden

10 = sehr gut/sehr stark/immer/sehr hoch/sehr zufrieden

TABELLE 4: Auswertung der Ergebnisse der Vorher-Nachher-Befragung

STELLPLATZERHEBUNG

STELLPLATZERHEBUNG		ENTWICKLUNG			
		VORHER	NACHHER	TOTAL	[%]
Stellplatzangebot (Anzahl der verfügbaren Stellplätze)					
Anzahl der belegten Stellplätze	1. Stunde von bis				
	2. Stunde von bis				
	3. Stunde von bis				
	4. Stunde von bis				
	5. Stunde von bis				
	6. Stunde von bis				
	Anzahl der im Durchschnitt belegten Stellplätze pro Stunde				

INFORMATIONEN ZUR VORHER-ERHEBUNG

Name der Erhebungsperson:

Datum und Wochentag:

Witterung:

Sonstiges:

INFORMATIONEN ZUR NACHHER-ERHEBUNG

Name der Erhebungsperson:

Datum und Wochentag:

Witterung:

Sonstiges:

TABELLE 5: Auswertung der Stellplatzerhebung

5 CHECKLISTE ZUR EVALUIERUNG DER BEGEGNUNGSZONE

Die im Rahmen der Vorher-Nachher-Erhebung erzielten Ergebnisse können den **Einfluss der Begegnungszone auf die Entwicklung des Verkehrsgeschehens** hinsichtlich einzelner Gesichtspunkte dokumentieren. So kann beispielsweise ausgewertet werden, ob die Begegnungszone **Auswirkungen auf das Kfz-Aufkommen, das Schwerverkehrsaufkommen und die Kfz-Geschwindigkeiten** hat oder ob **zu Fuß Gehende** nach der Umsetzung der Begegnungszone die **Fahrbahn verstärkt oder anders nutzen**, z. B. aufgrund einer höheren Anzahl beobachteter Querungen von zu Fuß Gehenden oder einer stärkeren bzw. anderen Verteilung der Querungen von zu Fuß Gehenden innerhalb des Untersuchungsgebiets.

Die **Ergebnisse der Vorher-Nachher-Erhebung** können jedoch **auch hinsichtlich des Erreichens von Zielen evaluiert** werden, die mit der Umsetzung von Begegnungszonen verfolgt werden können. Dafür kann die folgende Checkliste herangezogen werden.

Falls die Evaluierung zeigt, dass das Verkehrsgeschehen nach der Umsetzung der Begegnungszone nicht die gewünschte Entwicklung genommen hat, sollten **weitere Maßnahmen** angedacht werden, um die gewünschte Wirkung herbeizuführen. Welche Maßnahme geeignet erscheint, kann nur in Abhängigkeit von den jeweiligen Umständen vor Ort erwogen werden. Gerne steht Ihnen hierfür das KfV beratend zur Seite.

Checkliste zur Evaluierung der Begegnungszone

ZIEL	PARAMETER	ENTWICKLUNG
ERHÖHUNG DER VERKEHRSSICHERHEIT	DTV [Kfz/24h]	<input type="checkbox"/> REDUKTION <input type="checkbox"/> ZUNAHME <input type="checkbox"/> KEINE AUSWIRKUNGEN
	Schwerverkehrsaufkommen [SV/24h]	<input type="checkbox"/> REDUKTION <input type="checkbox"/> ZUNAHME <input type="checkbox"/> KEINE AUSWIRKUNGEN
	Kfz-Geschwindigkeit [v_{85}]	<input type="checkbox"/> REDUKTION <input type="checkbox"/> ZUNAHME <input type="checkbox"/> KEINE AUSWIRKUNGEN
	Standardabweichung der Kfz-Geschwindigkeit [km/h]	<input type="checkbox"/> REDUKTION <input type="checkbox"/> ZUNAHME <input type="checkbox"/> KEINE AUSWIRKUNGEN
	Befragung: Verkehrssicherheit	<input type="checkbox"/> EINSCHÄTZUNG VERBESSERT <input type="checkbox"/> EINSCHÄTZUNG VERSCHLECHTERT <input type="checkbox"/> EINSCHÄTZUNG UNVERÄNDERT
	Befragung: Miteinander	<input type="checkbox"/> EINSCHÄTZUNG VERBESSERT <input type="checkbox"/> EINSCHÄTZUNG VERSCHLECHTERT <input type="checkbox"/> EINSCHÄTZUNG UNVERÄNDERT
	Stellplatzangebot	<input type="checkbox"/> REDUKTION <input type="checkbox"/> ZUNAHME <input type="checkbox"/> KEINE VERÄNDERUNG
	Anzahl der im Durchschnitt belegten Stellplätze pro Stunde	<input type="checkbox"/> REDUKTION <input type="checkbox"/> ZUNAHME <input type="checkbox"/> KEINE VERÄNDERUNG

ZIEL	PARAMETER		ENTWICKLUNG
ERHÖHUNG DER AUFENTHALTSQUALITÄT	DTV [Kfz/24h]	<input type="checkbox"/>	REDUKTION
		<input type="checkbox"/>	ZUNAHME
		<input type="checkbox"/>	KEINE AUSWIRKUNGEN
	Schwerverkehrsaufkommen [SV/24h]	<input type="checkbox"/>	REDUKTION
		<input type="checkbox"/>	ZUNAHME
		<input type="checkbox"/>	KEINE AUSWIRKUNGEN
	Kfz-Geschwindigkeit [v_{85}]	<input type="checkbox"/>	REDUKTION
		<input type="checkbox"/>	ZUNAHME
		<input type="checkbox"/>	KEINE AUSWIRKUNGEN
	Befragung: Aufenthaltsqualität	<input type="checkbox"/>	EINSCHÄTZUNG VERBESSERT
		<input type="checkbox"/>	EINSCHÄTZUNG VERSCHLECHTERT
		<input type="checkbox"/>	EINSCHÄTZUNG UNVERÄNDERT
	Stellplatzangebot	<input type="checkbox"/>	REDUKTION
		<input type="checkbox"/>	ZUNAHME
		<input type="checkbox"/>	KEINE VERÄNDERUNG
	Anzahl der im Durchschnitt belegten Stellplätze pro Stunde	<input type="checkbox"/>	REDUKTION
		<input type="checkbox"/>	ZUNAHME
		<input type="checkbox"/>	KEINE VERÄNDERUNG

Checkliste zur Evaluierung der Begegnungszone

ZIEL	PARAMETER		ENTWICKLUNG
STÄRKUNG DES NICHTMOTORISIERTEN VERKEHRS	Anzahl der Querungen von zu Fuß Gehenden (Gehlinien)	<input type="checkbox"/>	ZUNAHME
		<input type="checkbox"/>	REDUKTION
		<input type="checkbox"/>	KEINE AUSWIRKUNGEN
	Durchführung der Querungen von zu Fuß Gehenden (Gehlinien)	<input type="checkbox"/>	VERMEHRT SCHRÄG ZUR FAHRBAHNACHSE
		<input type="checkbox"/>	VERMEHRT RECHTWINKLIG ZUR FAHRBAHNACHSE
		<input type="checkbox"/>	KEINE AUSWIRKUNGEN
	Verteilung der Querungen von zu Fuß Gehenden (Gehlinien)	<input type="checkbox"/>	STÄRKERE VERTEILUNG IM UNTERSUCHUNGSGEBIET
		<input type="checkbox"/>	GERINGERE VERTEILUNG IM UNTERSUCHUNGSGEBIET
		<input type="checkbox"/>	KEINE AUSWIRKUNGEN
DTV [Kfz/24]	<input type="checkbox"/>	REDUKTION	
	<input type="checkbox"/>	ZUNAHME	
	<input type="checkbox"/>	KEINE AUSWIRKUNGEN	
Schwerverkehrsaufkommen [SV/24h]	<input type="checkbox"/>	REDUKTION	
	<input type="checkbox"/>	ZUNAHME	
	<input type="checkbox"/>	KEINE AUSWIRKUNGEN	
Kfz-Geschwindigkeit [v_{85}]	<input type="checkbox"/>	REDUKTION	
	<input type="checkbox"/>	ZUNAHME	
	<input type="checkbox"/>	KEINE AUSWIRKUNGEN	
Stellplatzangebot	<input type="checkbox"/>	REDUKTION	
	<input type="checkbox"/>	ZUNAHME	
	<input type="checkbox"/>	KEINE VERÄNDERUNG	
Anzahl der im Durchschnitt belegten Stellplätze pro Stunde	<input type="checkbox"/>	REDUKTION	
	<input type="checkbox"/>	ZUNAHME	
	<input type="checkbox"/>	KEINE VERÄNDERUNG	

ZIEL	PARAMETER		ENTWICKLUNG
REDUKTION DER TRENNWIRKUNG DES VERKEHRS / DER FAHRBAHN	DTV [Kfz/24h]	<input type="checkbox"/>	REDUKTION
		<input type="checkbox"/>	ZUNAHME
		<input type="checkbox"/>	KEINE AUSWIRKUNGEN
	Schwerverkehrsaufkommen [SV/24h]	<input type="checkbox"/>	REDUKTION
		<input type="checkbox"/>	ZUNAHME
		<input type="checkbox"/>	KEINE AUSWIRKUNGEN
	Kfz-Geschwindigkeit [v_{85}]	<input type="checkbox"/>	REDUKTION
		<input type="checkbox"/>	ZUNAHME
		<input type="checkbox"/>	KEINE AUSWIRKUNGEN
	Standardabweichung der Kfz-Geschwindigkeit [km/h]	<input type="checkbox"/>	REDUKTION
	<input type="checkbox"/>	ZUNAHME	
	<input type="checkbox"/>	KEINE AUSWIRKUNGEN	
Anzahl der Querungen von zu Fuß Gehenden (Gehlinien)	<input type="checkbox"/>	ZUNAHME	
	<input type="checkbox"/>	REDUKTION	
	<input type="checkbox"/>	KEINE AUSWIRKUNGEN	
Durchführung der Querungen von zu Fuß Gehenden (Gehlinien)	<input type="checkbox"/>	VERMEHRT SCHRÄG ZUR FAHRBAHNACHSE	
	<input type="checkbox"/>	VERMEHRT RECHTWINKLIG ZUR FAHRBAHNACHSE	
	<input type="checkbox"/>	KEINE VERÄNDERUNG	
Verteilung der Querungen von zu Fuß Gehenden (Gehlinien)	<input type="checkbox"/>	STÄRKERE VERTEILUNG IM UNTERSUCHUNGSGEBIET	
	<input type="checkbox"/>	GERINGERE VERTEILUNG IM UNTERSUCHUNGSGEBIET	
	<input type="checkbox"/>	KEINE AUSWIRKUNGEN	
Befragung: Vortritt von zu Fuß Gehenden	<input type="checkbox"/>	EINSCHÄTZUNG VERBESSERT	
	<input type="checkbox"/>	EINSCHÄTZUNG VERSCHLECHTERT	
	<input type="checkbox"/>	EINSCHÄTZUNG UNVERÄNDERT	
Stellplatzangebot	<input type="checkbox"/>	REDUKTION	
	<input type="checkbox"/>	ZUNAHME	
	<input type="checkbox"/>	KEINE VERÄNDERUNG	
Anzahl der im Durchschnitt belegten Stellplätze pro Stunde	<input type="checkbox"/>	REDUKTION	
	<input type="checkbox"/>	ZUNAHME	
	<input type="checkbox"/>	KEINE VERÄNDERUNG	

Grün: Eine Vielzahl grüner Antworten deutet auf ein Erreichen des jeweiligen Ziels hin.

Rot: Eine Vielzahl roter Antworten deutet auf ein Nicht-Erreichen des jeweiligen Ziels hin.

IMPRESSUM

MEDIENINHABER UND HERAUSGEBER

KFV (Kuratorium für Verkehrssicherheit)
Schleiergasse 18
1100 Wien
Tel: +43 (0)5 77 0 77-1919
Fax: +43 (0)5 77 0 77-8000
kfv@kfv.at
www.kfv.at

VEREINSZWECK UND RICHTUNG

Der Verein ist eine Einrichtung für alle Vorhaben der Unfallverhütung und eine Koordinierungsstelle für Maßnahmen, die der Sicherheit im Verkehr sowie in sonstigen Bereichen des täglichen Lebens dienen. Er gliedert sich in die Bereiche Verkehr und Mobilität, Heim, Freizeit, Sport, Eigentum und Feuer sowie weitere Bereiche der Sicherheitsarbeit.

GESCHÄFTSFÜHRUNG

Mag. Christian Schimanofsky, Mag. Christian Eltner

ZVR-Zahl

801 397 500

GRUNDLEGENDE RICHTUNG

Die Publikation dient der Veröffentlichung von Studien aus dem Bereich Verkehrssicherheit, die vom KFV oder in dessen Auftrag durchgeführt wurden.

AUTOR:INNEN

Hatun Atasayar, BSc
DI Florian Schneider
DI Sebastian Beisteiner-Matz
Peter Trimmel

FACHLICHE VERANTWORTUNG

Dipl.-Ing. Klaus Robatsch

REDAKTION

Dipl.-Ing. Klaus Robatsch
KFV (Kuratorium für Verkehrssicherheit)
Schleiergasse 18
1100 Wien

VERLAGSORT

Wien, 2025

LEKTORAT

Mag.^a Eveline Wögerbauer

GRAFIK

Catharina Ballan.com

BARRIEREFREIE GESTALTUNG

Barrierefrei PDF OG

TITELFOTO/TITELBILD

© Catharina Ballan

ISBN

978-3-903808-27-0

ZITIERVORSCHLAG

KFV (2025): Lebensraum Straße: Bereit für die Begegnungszone? Leitfaden für die Evaluierung von Begegnungszonen durch Gemeinden. Wien, 2025

COPYRIGHT

© KFV (Kuratorium für Verkehrssicherheit), Wien, 2025

Alle Rechte vorbehalten. Stand: März 2025. Alle Angaben ohne Gewähr.

HAFTUNGSAUSSCHLUSS

Sämtliche Angaben in dieser Veröffentlichung erfolgen trotz sorgfältiger Bearbeitung ohne Gewähr. Eine Haftung der Autoren oder des KFV ist ausgeschlossen.

Aufgrund von Rundungen kann es bei Summenbildungen zur Unter- oder Überschreitung des 100 %-Wertes kommen.

Offenlegung gemäß § 25 Mediengesetz und Informationspflicht nach § 5 ECG abrufbar unter

www.kfv.at/footer-links/impressum/

SAFETY FIRST!

