

Zeitschrift für

VERKEHRSS- RECHT

ZVR

Redaktion **Karl-Heinz Danzl, Christian Huber,
Georg Kathrein, Gerhard Pürstl**

Februar 2012

02

37 – 72

Beiträge

Besitzstörung an Parkplätzen

Johannes Stowasser ➔ 45

Der mittelbar Geschädigte im internationalen Verkehrsunfall

Nora Reisinger ➔ 40

Neue Versicherungssummen und Haftungshöchstbeträge in der Kfz-Haftpflicht

Georg Kathrein ➔ 53

Gesetzgebung und Verwaltung

Bundesrecht ➔ 54

Rechtsprechung

Schleplift – Verschulden und Gefährdungshaftung des Betreibers

Georg Kathrein ➔ 60

Kein Trauerschmerzensgeld bei Tötung eines Haustiers

Karl-Heinz Danzl ➔ 62

Judikaturübersicht Verwaltung

Ermittlungsverfahren bei Ausnahmegenehmigungen – Mitwirkungspflicht der Partei

➔ 64

Wunschkennzeichen – als höchstpersönliches Recht nicht übertragbar

➔ 65

Kuratorium für Verkehrssicherheit

Gemeinschaftsstraßen *Jennifer Bogner und Klaus Robatsch* ➔ 67

Gemeinschaftsstraßen

Sichere Straßen von morgen

Shared Space, Begegnungszone, Wohnstraße – das alles sind Konzepte, die eine Fläche für alle Verkehrsteilnehmer vorsehen. Sie sollen zukünftig in Deutschland, Österreich und der Schweiz unter dem Überbegriff „Gemeinschaftsstraße“ zusammengefasst werden. Folgender Artikel zeigt auf, worum es bei den einzelnen Konzepten geht und warum die Begegnungszone nun auch für Österreich eine zukunftsweisende Option ist.

Von Jennifer Bogner und Klaus Robatsch

ZVR 2012/40

§§ 43, 76 b StVO

Shared Space;
Begegnungs-
zonen;
Gemeinschafts-
straßen

Inhaltsübersicht:

- A. Einleitung
- B. Genesis und Bedeutung von Shared Space
- C. Die Gemeinschaftsstraße
 - 1. Definition und Ziele
 - 2. Anwendungsbereiche und Ausschlusskriterien
 - 3. Planungs- und Gestaltungsgrundsätze
 - 4. Planungsprozess
- D. Umsetzung von Gemeinschaftsstraßen: die Begegnungszone
 - 1. Die Begegnungszone in der Schweiz
 - 2. Die Begegnungszone als Vorschlag für Österreich



Grafik 1: Hierarchie von Shared Space, Gemeinschaftsstraße und Begegnungszone nach Abstraktheit und Umsetzungsnahe

A. Einleitung

Shared Space ist seit einiger Zeit eines der meistdiskutierten Themen im Bereich der Verkehrsplanung und wird oft als eine innovative neue Maßnahme angepriesen. „Shared Space“ ist jedoch keine neue Idee, sondern ein wiederentdecktes Konzept für ein bewährtes Prinzip: das gemeinsame Nutzen des öffentlichen Raums durch alle Verkehrsteilnehmer.

Im folgenden Artikel werden zunächst die wesentlichen Merkmale des bereits seit über 20 Jahren bekannten Konzepts Shared Space näher erklärt sowie dessen Grenzen aufgezeigt. Diese Grenzen waren gleichzeitig Beweggrund für die Schaffung einer einheitlichen Definition für den gemeinsam genutzten Raum in Deutschland, Österreich und der Schweiz – die Gemeinschaftsstraße. Sie dient als Überbegriff für all jene konkreten Konzepte, die eine Fläche für alle Verkehrsteilnehmer vorsehen. Das erfolgreichste Konzept, mit dem diese Philosophie umgesetzt werden kann, ist die Begegnungszone. Sie gibt der Philosophie den notwendigen gesetzlichen Rahmen und ist in der Schweiz bereits seit 2002 erfolgreich im Einsatz. Auch in Österreich wird die Einführung der Begegnungszone bereits diskutiert – der Vorschlag wird im letzten Teil dieses Artikels präsentiert und mit dem Schweizer Vorbild verglichen.

Grafik 1 zeigt, wie die drei Begriffe, welche im Folgenden genauer erörtert werden, hierarchisch einzuteilen sind.

Shared Space steht für die Methode, für eine Vision, wie Straßenraum aussehen sollte und kann; an konkreten Vorgaben fehlt es dabei jedoch.

Die Gemeinschaftsstraße konkretisiert die Vision „Shared Space“ und gibt einen definierten Rahmen für umsetzungsgeeignete Konzepte vor.

Die Begegnungszone, so wie sie momentan in Österreich als Vorschlag vorliegt, ist ein konkretes, rechtlich geregeltes und direkt umsetzbares Konzept zur Straßenraumgestaltung.

B. Genesis und Bedeutung von Shared Space

Das Prinzip „Shared Space“ wurde vom niederländischen Keuning Instituut unter dem damaligen Leiter Hans Mondermann entwickelt, später wurde der Begriff vom 2009 gegründeten Shared Space Instituut markenrechtlich geschützt.

Mondermann stellte fest, dass die einzige Funktion von Straßen das Befahren ist und der Aufenthaltsqualität kaum noch Bedeutung beigemessen wird. Um das zu ändern, wählte er einen neuen Ansatz, der über die bekannten Maßnahmen der Verkehrsberuhigung hinausging. Als erster Verkehrsplaner stellte er den Menschen – nicht den Verkehr – in den Mittelpunkt der Planung und schaffte so neue Aufenthaltsräume, in denen sich alle Verkehrsteilnehmer wohlfühlen können.¹⁾

Dabei bietet das Prinzip „Shared Space“ kein vorgegebenes Konzept, nach welchem bei der Umsetzung vorgegangen werden kann. Jeder Ort und jedes Projekt

1) Vgl. Schmidt et al., Shared Space: Beispiele und Argumente für lebendige öffentliche Räume (2010).

braucht eine maßgeschneiderte Lösung, um auf die Gegebenheiten und eventuelle Probleme individuell eingehen zu können. Dazu wird ein Beteiligungsprozess gewünscht, welcher Bewohner, Nutzer, Gewerbetreibende und Experten gleichermaßen in die Planung einbezieht, um alle Bedürfnisse zu befriedigen.²⁾

Dieses individuelle Vorgehen macht eine Definition des Begriffs „Shared Space“ entsprechend schwierig. Das Keuning Institut versteht unter Shared Space „alles, was zu mehr Rücksichtnahme führt und mit dem Institut und den Bürgern vor Ort entwickelt wird“.³⁾ IeS können Projekte dann als Shared Space bezeichnet werden, wenn in örtlichen Geschäftsstraßen oder Plätzen das Mischprinzip angewandt wird, dieses Mischprinzip eine Fläche für alle Verkehrsteilnehmer vorsieht, der ruhende Verkehr, wenn möglich, vollständig aus dieser Fläche verbannt und auf Beschilderung großteils verzichtet wird.⁴⁾

Über die Jahre hat sich Shared Space auch außerhalb der Niederlande verbreitet, wobei sich auch rasch die Grenzen des Konzepts verdeutlichten. Durch die kaum vorhandene Definition kam es rasch zu Umsetzungen des Prinzips an ungeeigneten Stellen oder ohne die nötigen verkehrssicherheitstechnischen Untersuchungen. Somit konnte Problemstellen und Gefahrenzonen nicht entgegengewirkt werden, was teilweise zu einer Verschlechterung der Verkehrssicherheit führte. Zwar sind dies nur einige wenige Beispiele, die Folgen zeigen jedoch auf, dass es durchaus Fälle gibt, in denen von der Umsetzung dieser Philosophie abzuraten ist.

Beispiel

Gleinstetten, Steiermark

Eines der ersten Projekte in Österreich auf Basis von Shared Space wurde in Gleinstetten (Steiermark) umgesetzt. Dort wurde die ehemalige Durchzugsstraße B 74 auf rund 450 Metern neu gestaltet. Sie wurde an drei Stellen (Schule, Tankstelle und Bank) geöffnet und geht hier nun in Plätze über. Diese Plätze haben eine andere Pflasterung und heben sich dadurch deutlich ab. Die Pflasterungen weisen zusätzlich einen leichten Niveauunterschied auf, was zu einer zusätzlichen Reduktion der Geschwindigkeit führt. Vor der Schule wurde ein Grünzaun entfernt und dadurch der Platz weiter geöffnet. Der Schutzweg vor der Schule wurde entfernt, die Schüler können nun flächenhaft queren. Die Zäune entlang der B 74 wurden vereinheitlicht, und es wurde eine energiesparende Straßenbeleuchtung installiert, welche die einzelnen Straßenstücke unterschiedlich stark ausleuchtet.

C. Die Gemeinschaftsstraße⁵⁾

- Weiterentwicklung von Shared Space
- einheitlicher Überbegriff für Deutschland (D), Österreich (A) und der Schweiz (CH)
- klarer Fokus auf Verkehrssicherheit

Mit dem Begriff „Gemeinschaftsstraße“ soll in Deutschland, Österreich und der Schweiz eine einheitliche Definition für Konzepte, die auf dem Prinzip des gemeinsam genutzten Raumes beruhen, etabliert und die Ver-

kehrssicherheit deutlicher in den Mittelpunkt gestellt werden. Die konkreten Anwendungsbereiche und Ausschlusskriterien, an denen es beim Konzept Shared Space fehlt, wurden nun für die Gemeinschaftsstraße klar festgelegt. Das Kuratorium für Verkehrssicherheit (KFV) hat gemeinsam mit der Beratungsstelle für Unfallforschung (bfu, Schweiz) und der Unfallforschung der Versicherer (UDV, Deutschland) die Broschüre „Gemeinschaftsstraßen: attraktiv und sicher“ veröffentlicht. Sie richtet sich an Entscheidungsträger und Interessenten und zeigt auf, welche wesentlichen Randbedingungen bei der Umsetzung von Gemeinschaftsstraßen zu beachten sind und in welchen Fällen von der Umsetzung einer Gemeinschaftsstraße abzuraten ist.

Im Folgenden werden die wesentlichsten Inhalte der Broschüre zusammengefasst, die komplette Broschüre steht unter www.bfu.ch (Schweiz), www.udv.de (Deutschland) sowie ab März 2012 auch unter www.kfv.at (Österreich) zum Download zur Verfügung.

1. Definition und Ziele

Unter Gemeinschaftsstraße werden „alle Straßen verstanden, in denen die Gestaltung die gegenseitige Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmer fördert, um so ein sicheres Miteinander zu ermöglichen.“⁶⁾ Anhand der Definition zeigt sich, dass die Gemeinschaftsstraße als Überbegriff für all jene Verkehrslösungen dient, welche das Ziel haben, die Aufenthaltsqualität von Plätzen und Straßen zu erhöhen und gleichzeitig die Koexistenz aller Verkehrsteilnehmer zu fördern, um so der Dominanz Einzelner entgegenzuwirken.

2. Anwendungsbereiche und Ausschlusskriterien

In der Broschüre werden Anwendungsbereiche und Ausschlusskriterien definiert. Sie dienen Planern als Richtwert, nach gründlicher Prüfung kann von diesen Vorgaben auch individuell abgewichen werden (s Tabelle 1).

Demnach eignen sich Gemeinschaftsstraßen primär zur Umsetzung innerorts, zum Beispiel in zentralen Geschäftsstraßen, platzähnlichen Aufweitungen sowie teilweise auch in Ortsdurchfahrten. Eine wesentliche Voraussetzung für die Umsetzung einer Gemeinschaftsstraße ist eine hohe Nutzungsmischung. Von Bedeutung ist insbesondere eine hohe Anzahl an Fußgängern und Radfahrern, um so eine Dominanz des Kfz-Verkehrs ausschließen zu können. In Fällen, wo der Kfz-Verkehr deutlich dominiert, ist von der Umsetzung einer Gemeinschaftsstraße abzuraten. Es kann in diesem Fall nicht davon ausgegangen werden, dass das Prinzip der gegenseitigen Rücksichtnahme umsetzbar ist.

2) Vgl. Gerlach/Ortlepp/Voß, Shared Space – eine neue Gestaltungsphilosophie für Innenstädte? Beispiele und Empfehlungen für die Praxis (2009).

3) Vgl. Gerlach/Ortlepp/Voß, aaO.

4) Gerlach/Boenke/Leven/Methorst, Sinn und Unsinn von Shared Space – Zur Versachlichung einer populären Gestaltungsphilosophie, Straßenverkehrstechnik (2008) 61 und 140.

5) Vgl. Eberling/Bogner/Ortlepp, Gemeinschaftsstraßen: attraktiv und sicher (2012).

6) Vgl. Eberling/Bogner/Ortlepp, aaO.

Anwendungsbereiche	Ausschlusskriterien
innerorts	außerorts
Ortsdurchfahrten, zentrale Geschäftsstraßen, platzähnliche Aufweitungen	Industrie-, Gewerbebezonen
hohe Nutzungsmischung, insb Fußgänger und Radfahrer	Straßen mit dominierendem Kfz-Verkehr
mehr als rd 100 Fußgänger/Radfahrer pro 1.000 m ² Fläche oder mehr als rd 100 Fußgänger/Radfahrer pro Spitzenstunde	geringe Aufenthaltsfunktion
linienhafter und/oder flächenhafter Querungsbedarf	punktuellder Querungsbedarf
Fahrzeugstärken bis etwa 18.000 Kfz/Tag und weniger als rd 50 Lkw pro Stunde	hohe Verkehrsbelastung und hoher Schwerverkehrsanteil
geringer Parkdruck oder Parkmöglichkeiten abseits	hoher Parkdruck ohne Alternativen abseits

Tabelle 1: Anwendungsbereiche und Ausschlusskriterien für Gemeinschaftsstraßen⁷⁾

Ebenfalls wesentlich für die Frage, ob eine Gemeinschaftsstraße eingerichtet werden kann, ist der Parkdruck. Sollte ein hoher Parkdruck herrschen, so ist das Parken möglichst abseits der Gemeinschaftsstraße (zB durch Parkhäuser in der Umgebung) zu regeln. Ist dies nicht möglich und ist davon auszugehen, dass die Fahrzeuge in der Gemeinschaftsstraße abgestellt werden, so ist ebenfalls von der Umsetzung einer Gemeinschaftsstraße abzuraten. Durch die Fahrzeuge werden die Sichtbeziehungen womöglich derart behindert, dass die gegenseitige Rücksichtnahme durch Kommunikation (zB Blickkontakt) stark eingeschränkt wird oder nicht ermöglicht werden kann.

3. Planungs- und Gestaltungsgrundsätze

Eine Checkliste in der Broschüre stellt sicher, dass bei der Planung alle erforderlichen Planungs- und Gestaltungsgrundsätze berücksichtigt werden.

Vor der Einrichtung einer Gemeinschaftsstraße ist eine Analyse des Unfallgeschehens erforderlich. Sollte es im untersuchten Bereich ein auffälliges Unfallgeschehen geben, ist es unerlässlich, entsprechende Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit zu treffen.

Der Einbezug einer Gemeinschaftsstraße in eine Zonenregelung (zB 30-km/h-Zone) ist empfehlenswert und jedenfalls zu prüfen. Eine Geschwindigkeit von 50 km/h ist grundsätzlich möglich – eine niedrigere Geschwindigkeit ist jedoch erstrebenswert.

Des Weiteren sollten örtliche Interessenverbände, wie zB Blindenvereine, bereits bei der Planung mit einbezogen werden. So kann sichergestellt werden, dass die Bedürfnisse von mobilitätseingeschränkten Personen nicht nur berücksichtigt, sondern auch im jeweiligen Interesse der betroffenen Bewohner umgesetzt werden (s Tabelle 2).

4. Planungsprozess

Der Planungsprozess der Gemeinschaftsstraße sieht im Allgemeinen vor, dass ortsansässige Gewerbetreibende, Bewohner, Fachexperten sowie örtliche Interessenverbände bereits in die Planung eingebunden werden. Auf diese Weise können sie bei der Gestaltung in gewissem Maße mitbestimmen und werden sich später ent-

sprechend wohlerfühen – und hohe Aufenthaltsqualität ist eines der Ziele bei der Umsetzung von Gemeinschaftsstraßen.

Checkliste	
Wurde das Unfallgeschehen analysiert?	<input checked="" type="checkbox"/>
Wurden Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit getroffen?	<input checked="" type="checkbox"/>
Entspricht die Vorrangregelung den Nutzungsbedürfnissen?	<input checked="" type="checkbox"/>
Wird die Vorrangregelung optisch durch die Gestaltungselemente unterstützt?	<input checked="" type="checkbox"/>
Wurde eine geringere zulässige Höchstgeschwindigkeit als 50 km/h geprüft?	<input checked="" type="checkbox"/>
Wurde der Einbezug in eine Zonenregelung bedacht?	<input checked="" type="checkbox"/>
Sind geschützte Seitenräume und sichere Querungsstellen vorhanden?	<input checked="" type="checkbox"/>
Entsprechen die Querungsstellen den Nutzungsbedürfnissen?	<input checked="" type="checkbox"/>
Wird der ruhende Verkehr verträglich geregelt?	<input checked="" type="checkbox"/>
Sind die Bedürfnisse von mobilitätseingeschränkten Personen berücksichtigt?	<input checked="" type="checkbox"/>

Tabelle 2: Checkliste zur Überprüfung der Planungs- und Gestaltungsgrundsätze von Gemeinschaftsstraßen⁸⁾

Beispiel

Marktgemeinde Thalgau, Salzburg⁹⁾

In Österreich gibt es bereits ein Beispiel, wie eine Gemeinschaftsstraße aussehen kann. Die Marktgemeinde Thalgau (Salzburg) hat das Ortszentrum neu gestaltet und somit für mehr Sicherheit und Aufenthaltsqualität gesorgt. Das Ortszentrum von Thalgau wird von zwei Landesstraßen durchschnitten: einerseits von der L 103 Thalgaue Landesstraße Richtung Mondsee und andererseits von der L 227

7) Vgl Eberling/Bogner/Ortlepp, aaO.

8) Vgl Eberling/Bogner/Ortlepp, aaO.

9) Vgl Eberling/Bogner/Ortlepp, aaO.

Thalgauegger Landesstraße Richtung Fuschl. Aufgrund der Durchzugsstraßen und der kaum vorhandenen freien Plätze sowie der relativ hohen Geschwindigkeiten war die Aufenthaltsqualität in Thalgau nicht besonders hoch, der damalige Schutzweg zwischen zwei Busbuchten war sicherheitstechnisch sehr bedenklich.

Die Koexistenz im Straßenverkehr und die Erhöhung der Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer war das vorrangige Ziel des Projekts. Grundlage dafür war die Schaffung einer 30-km/h-Zone auf Landesstraßen im Ortszentrum. Durch die Vernetzung von Verkehrslösungen, baulichen Maßnahmen sowie Gestaltungselementen (zB farbiger Asphalt) konnte dieses Ziel erreicht werden. Um Schülern den Weg zur Schule so angenehm wie möglich zu gestalten, gab es eine intensive Zusammenarbeit zwischen Schule, Schülern und Exekutive. Fußabdrücke am Boden und spezielle Handzeichen der Kinder sollen das sichere Überqueren der Straße ermöglichen. Durch die Umgestaltung wurde die Lebens- und Aufenthaltsqualität im Ort deutlich verbessert, eine Ausweitung der Zone ist bereits in Planung.

D. Umsetzung von Gemeinschaftsstraßen: die Begegnungszone

1. Die Begegnungszone in der Schweiz

In der Schweiz ist die Begegnungszone seit 1. 1. 2002 rechtlich geregelt. Ziel der Einführung war es, eine Alternative zur Fußgängerzone zu entwickeln, welche dem Fußgänger das „Flanieren“ in Geschäftsbereichen ermöglicht und trotz zugelassenem Kfz-Verkehr attraktiv macht. Pilotprojekte in St. Blaise und Bugdorf zeigten, dass es auch in innerörtlichen Gebieten mit einer hohen Nutzungsmischung die Möglichkeit gibt, mit Hilfe der „Flanierzone“, welche sich später zur Begegnungszone entwickelte, eine für alle sichere und attraktive Verkehrsfläche zu schaffen.¹⁰⁾

Die wichtigsten Regelungen und Merkmale für Begegnungszonen in der Schweiz:¹¹⁾

- Begegnungszonen sind nur auf Nebenstraßen mit gleichartigem Charakter zulässig.
- Übergänge in eine Begegnungszone müssen klar erkennbar sein. Sie sind durch kontrastreiche Gestaltung mit Torwirkung zu unterstreichen.
- An Knoten gilt der Rechtsvorrang.
- Fußgänger sind gegenüber dem Kfz-Verkehr bevorrangt, dürfen ihn aber nicht unnötig behindern.
- Gegenüber dem schienengebundenen öffentlichen Verkehr sind Fußgänger nicht bevorrangt.
- Parken ist nur an dafür vorgesehenen Flächen gestattet.
- Das Spielen auf der Straße ist erlaubt, wenn die Verkehrsbelastungen gering sind.
- Vor Einführung einer Begegnungszone muss es eine Unfallanalyse der letzten fünf Jahre und Karten von Gefahrenstellen geben.

Beispiel

Bern-Köniz, Schweiz¹²⁾

Die Schwarzenburgstraße in der Berner Vorortgemeinde Köniz wird täglich von etwa 18.600 Fahrzeugen befahren, zwischen den Geschäften bewegen sich viele Fußgänger und Radfahrer im Straßenraum. Die Gemeinde Köniz wollte zudem das Zentrum durch ein neues Einkaufszentrum mit diversen Einkaufsmöglichkeiten und die Zentralisierung der Gemeindeverwaltung attraktivieren. In einer gemeinsamen Projektorganisation von Gemeinde, Kanton und Privaten erfolgte die Leitung und Koordination aller Planungen im Rahmen der Umsetzung der Begegnungszone in der Schwarzenburgstraße.

Durch den Einbezug der verschiedenen Interessenvertreter konnte die realisierte Lösung in einem umfassenden partizipativen Prozess erarbeitet werden. In der Nachkontrolle wurde nachgewiesen, dass durch die Umgestaltung die Sicherheit erheblich gesteigert werden konnte. Die Unfälle sind im Vergleich der fünf Jahre vor und nach dem Umbau um 25% zurückgegangen, die Anzahl der Verletzten sogar um 50%, und dies trotz einer Verfünffachung der Zahl der querenden Fußgänger. Zudem zeigte sich eine weit über den Erwartungen liegende Entwicklung der Umsätze der Läden und Geschäfte. Zwei Drittel der Befragten nehmen heute das Zentrum als attraktiver wahr als vor der Umgestaltung. Die Autofahrer sowie die Radfahrer beurteilen die Maßnahmen als positiv. Die Fußgänger kritisierten anfänglich das Weglassen der Schutzwege, dies wandelte sich bereits nach kürzester Zeit in mehrheitliche Zufriedenheit: 60% begrüßen das freie Quer.

2. Die Begegnungszone als Vorschlag für Österreich

In Österreich gibt es momentan keine gesetzlich geregelte Mischverkehrsfläche, auf der kein Verkehrsteilnehmer bevorzugt wird. In der Wohnstraße ist lediglich das Zu- und Abfahren erlaubt, nicht jedoch das Durchfahren, die Fußgänger und Radfahrer sind hier gegenüber dem Kfz-Verkehr bevorrangt. Auch die Fußgängerzone bevorzugt den Fußgängerverkehr und schließt den Kfz-Verkehr bis auf wenige Ausnahmen sogar völlig aus. Fahrradfahrer müssen ihr Rad, wenn nicht anders angeben, durch die Fußgängerzone schieben. Es zeigt sich, dass die Möglichkeiten in Österreich vielfältig sind – es gibt keine Lösung, die überall gleichermaßen passt.

Die Begegnungszone stellt Mobilität für alle ins Zentrum – eine Fläche für alle bedeutet Mobilität für alle. Die in Österreich vorhandenen Konzepte bieten diese Möglichkeit nicht in ausreichender Form.

Begegnungszonen hätten den Vorteil, dass der europaweite Trend von gemeinsam genutzten Flächen im Straßenverkehr – auch in Österreich gibt es bereits einige Straßen, die nach diesem Prinzip gestaltet wur-

10) Vgl www.begegnungszone.ch

11) Vgl *bfu – Beratungsstelle für Unfallverhütung*, Begegnungszone. Empfehlungen zu verkehrstechnischen Massnahmen, www.bfu.ch/German/strassenverkehr/beratungen/Empfehlungen/Documents/07_Begegnungszone.pdf (22. 12. 2011).

12) Vgl *Eberling/Bogner/Ortlepp*, aaO.

den – rechtlich geregelt realisiert werden kann. Das Kuratorium für Verkehrssicherheit hat einen Vorschlag entwickelt, wie die Begegnungszone in Österreich realisiert werden kann.

Der Vorschlag für eine Begegnungszone in Österreich auf einen Blick:

- Radfahrer, Fußgänger, Inlineskater und Kfz dürfen die Fahrbahn benutzen.
- Spielen auf der Straße ist nicht erlaubt.
- Nebeneinanderfahren von Radfahrern ist erlaubt.
- Radfahrer dürfen in jedem Fall (auch in Einbahnen) in beide Fahrtrichtungen fahren.
- Geschwindigkeitsbeschränkung 20 km/h.
- Durchfahren von Kfz ist erlaubt.
- Taktile Leitsysteme für mobilitätseingeschränkte Personen.
- Parken nur an den dafür gekennzeichneten Stellen.
- Begegnungszone ist keine Radfahranlage, es gelten die allgemeinen Vorrangregeln.
- Begegnungszone kann in einzelnen Straßen oder als Zone umgesetzt werden.

Der Vorschlag zur Begegnungszone Österreich unterscheidet sich in einigen wesentlichen Punkten von der Schweizer Begegnungszone. Zum einen sind Fußgänger in der Begegnungszone in der Schweiz gegenüber dem Kfz-Verkehr bevorrangt. Der Fußgänger ist nicht dazu verpflichtet, vorhandene Gehsteige zu benutzen, darf aber den Kfz-Verkehr nicht unnötig behindern. Zum anderen ist das Spielen auf der Straße erlaubt.¹³⁾ Weiters ist die Begegnungszone in der Schweiz nur in Wohn- und Geschäftsbereichen vorgesehen.¹⁴⁾

Die Begegnungszone würde auch für Österreich eine Möglichkeit bieten, das Prinzip des gemeinsam genutzten Raumes umzusetzen und somit der Bevorzugung von bestimmten Verkehrsteilnehmern entgegenzuwirken.

13) SSV Art 22 b.

14) www.begegnungszone.ch

→ In Kürze

Österreich, Deutschland und die Schweiz haben mit der **Gemeinschaftsstraße** einen Überbegriff für all jene Konzepte definiert, welche eine gemeinsam genutzte Fläche für alle Verkehrsteilnehmer vorsehen. Den Beginn machte das Konzept „Shared Space“. Jedoch zeigte sich, dass es bei Shared Space an konkreten Kriterien fehlt, die Verkehrssicherheit rückte zu weit in den Hintergrund. Die Gemeinschaftsstraße definiert nun Anwendungsbereiche und Ausschlusskriterien sowie Planungsrichtwerte, welche bei der Umsetzung von gemeinsam genutzten Flächen zu beachten sind.

Eine Möglichkeit, die Philosophie des gemeinsam genutzten Raumes auch in Österreich rechtlich zu regeln, stellt die Begegnungszone dar. Sie hat sich in der Schweiz bereits bewährt und wird nun auch für Österreich in einer etwas anderen Form diskutiert.

→ Zum Thema

Über die Autoren:

Mag. Jennifer Bogner ist Projektleiterin im Bereich Präventionsberatung im Kuratorium für Verkehrssicherheit.

Univ.-Lektor Dipl.-Ing. Klaus Robatsch ist Leiter des Bereichs Präventionsberatung im Kuratorium für Verkehrssicherheit und Lektor an der Technischen Universität Wien sowie an der Fachhochschule des bfi Wien.

Kontaktadresse: KFV (Kuratorium für Verkehrssicherheit), Schleiergasse 18, 1100 Wien.
Tel: +43 (0)5 770 77-DW 2123 bzw DW 1500,
E-Mail: jennifer.bogner@kfv.at bzw klaus.robatsch@kfv.at
Internet: www.kfv.at

Vom selben Autor erschienen:

Robatsch/Stefan, Kein Schutz am Schutzweg, ZVR 2002, 211;
Robatsch/Mailer, Rotgeher – Problematik der Fußgängerquerung bei rotem Licht auf signalgeregelten Kreuzungen, ZVR 2002, 173; *Lutschounig/Robatsch*, Rotlichtüberfahrer, ZVR 2005/41; *Steiner/Bauer/Salamon/Robatsch*, Einführung der Radhelmpflicht für Kinder bis zum vollendeten 12. Lebensjahr, ZVR 2011/154.

Links:

www.kfv.at
www.bfu.at
www.gdv.at

