

## **Straße fair teilen**

### **Ein innovatives Verkehrsmodell für Wien**



# **Straße fair teilen**

Ein innovatives Verkehrsmodell für Wien

Bearbeitung: **Verkehrsplanung Käfer GmbH**

Wien – Salzburg

[www.terminal.co.at](http://www.terminal.co.at)



## **Impressum**

### **Eigentümerin und Herausgeberin:**

Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung  
[www.stadtentwicklung.wien.at](http://www.stadtentwicklung.wien.at)

### **Projektbetreuung:**

Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung  
Referat Verkehrsplanung und Mobilitätsstrategien

### **AutorInnen:**

Andreas Käfer, Dipl.-Ing. (Projektleitung)

Bernhard Fürst, Mag.

Alexander Gaug, Mag.

Alexander Kuhn, Mag.

Alle: Verkehrsplanung Käfer GmbH; [www.terminal.co.at](http://www.terminal.co.at)

### **Foto- und Abbildungsnachweis:**

Siehe Quellenangaben

### **Technische Koordination:**

Willibald Böck, Magistratsabteilung 18

### **Lektorat:**

Ernst Böck, Wien

### **Produktion und Druck:**

Magistratsabteilung 21 A, Referat Reprografie

Wien 2011

ISBN 978-3-902576-45-3



## INHALTSVERZEICHNIS

	Seite
<b>VORWORT</b>	<b>5</b>
<b>1 AUSGANGSLAGE UND AUFGABENSTELLUNG</b>	<b>7</b>
<b>2 HINTERGRUND</b>	<b>9</b>
<b>3 BEGRIFFSDEFINITIONEN UND BEISPIELE</b>	<b>19</b>
3.1 Begegnungszone	19
3.1.1 Gestaltung und Einsatzgebiete	19
3.1.2 Beispiele aus der Schweiz	24
3.1.3 Beispielländer Belgien, Frankreich und Deutschland	28
3.1.4 Unfallstatistik evaluierter Begegnungszonen	28
3.2 Shared Space	29
3.2.1 Gestaltung und Einsatzgebiete	29
3.2.2 Beispiele aus den Niederlanden, Schweden und Deutschland	31
3.2.3 Unfallstatistik evaluierter Shared Space-Bereiche	38
3.2.4 Partizipativer Planungsprozess	38
3.2.5 Shared Space in Österreich	40
3.3 Straße fair teilen	43
<b>4 SHARED SPACE UND BEGEGNUNGSZONE ALS INNOVATIVE VERKEHRSMODELLE</b>	<b>49</b>
4.1 Einsatzorte und Einsatzgrenzen	49
4.2 Rechtliche Situation	50
4.3 Vor- und Nachteile	51
4.4 Exkurs: Risiko und Verkehrssicherheit	54

	Seite
<b>5 UMSETZUNGSMÖGLICHKEITEN DES MODELLS STRASSE FAIR TEILEN</b>	<b>59</b>
5.1 Rechtliche Ausgangslage	59
5.2 Umsetzungsmöglichkeiten im Rahmen der StVO	59
5.2.1 Wohnstraße	60
5.2.2 Basisverkehrsregeln	62
5.2.3 Definition von Gehsteig und Fahrbahn	67
5.3 Resümee	70
<b>6 EMPFEHLUNGEN FÜR DAS WIENER MODELL STRASSE FAIR TEILEN</b>	<b>73</b>
6.1 Ziel von Straße fair teilen	73
6.2 Gestaltungsgrundsätze	74
6.3 Anwendungsmöglichkeiten	77
6.3.1 Empfohlene Anwendungsmöglichkeiten	78
6.3.2 Nicht empfohlene Anwendungsmöglichkeiten	79
<b>7 ÖSTERREICHISCHES KOMPETENZNETZWERK SHARED SPACE</b>	<b>83</b>
<b>ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS</b>	<b>85</b>
<b>QUELLENVERZEICHNIS</b>	<b>87</b>
<b>ABBILDUNGSVERZEICHNIS</b>	<b>91</b>

## VORWORT

Der öffentliche Raum ist ein wichtiger Lebensraum einer urbanen Gesellschaft. Die Mobilitätskonzepte der Zukunft stellen den Menschen in den Mittelpunkt bei der Gestaltung von Verkehrsflächen. Straßen, Wege und Plätze werden als Lebensraum aufgefasst, der von allen Mitgliedern der Gesellschaft geteilt, gemeinsam genutzt und gestaltet wird. Dieser Lebensraum soll so zu einem Ort der menschlichen Begegnung, der Kommunikation und des sozialen Lebens werden.

Die Stadt Wien stellt unter dem Motto „Straße fair teilen“ einen neuen und weitergehenden Qualitätsanspruch an die Planung und Nutzung des öffentlichen Raumes: Straße fair teilen ist ein für die Stadt Wien entwickeltes Modell, das zu einem konfliktfreien Miteinander im öffentlichen Straßenraum beitragen soll. Im Vordergrund steht dabei die qualitative Aufwertung und Belebung des öffentlichen Raumes und eine gerechtere Verteilung des knappen Platzes in einer Stadt. Durch die Neuorganisation und Neugestaltung soll der Straßenraum für alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer, aber auch Nutzerinnen und Nutzer wieder fair verteilt und so durch gemeinsame und vielfältige Nutzungen ein gemeinsames Miteinander aller ermöglicht werden.

Der vorliegende Werkstattbericht zeigt die Vielfalt an Funktionsmöglichkeiten im Verkehrsraum auf und soll in der täglichen Arbeit als Entscheidungsgrundlage dienen. Es ist ein weiterer wichtiger Baustein für die faire Gestaltung des öffentlichen Raumes – und damit unseres gemeinsamen städtischen Lebensraums.

### **Mag.<sup>a</sup> Maria Vassilakou**

Vizebürgermeisterin und amtsführende Stadträtin  
für Stadtentwicklung, Verkehr, Klimaschutz,  
Energieplanung und BürgerInnenbeteiligung







## **AUSGANGSLAGE UND AUFGABENSTELLUNG**

In jüngster Zeit wurden unter dem Begriff „Shared Space“ neue Formen der Verkehrsorganisation vorgestellt. Die von vielen Seiten geforderte Umsetzung einer derartigen Verkehrsorganisation machte auch vor Wien nicht halt, weshalb es gilt, sich mit dieser Organisationsform nicht nur auseinanderzusetzen, sondern auch deren mögliche Umsetzung, sowohl in rechtlicher als auch in praktischer Hinsicht, zu prüfen.

### **Ausgangslage**

Im Zuge der Masterplan Verkehr-Fortschreibung wurde vereinbart, unter dem Begriff „Straße fair teilen“ ein an niederländische oder schweizerische Konzepte angelehntes und an Wiener Rahmenbedingungen angepasstes Modell für ein konfliktfreies Miteinander im *Straßenraum zu entwickeln*.

Bis dato gibt es noch keine einhellige Definition der gewählten Bezeichnung „Straße fair teilen“. Der Begriff Straße fair teilen erscheint grundsätzlich noch immer relativ unbestimmt. Diese Arbeit soll dazu beitragen, für die Anwendung in Wien hilfreiche Begriffsdefinitionen und Handlungsempfehlungen zu liefern.

### **Bezeichnung**

Die Aufgabenstellung umfasst die Erstellung einer Theorie- und Praxisstudie zum Thema „Begegnungszone / Shared Space / Straße fair teilen“, mit der einerseits Klarheit hinsichtlich der verwendeten Begriffe, andererseits nach Möglichkeit ein Input zur praktischen Umsetzung im Sinne eines Leitfadens gegeben werden sollte. Basis dafür stellt im Wesentlichen eine im Auftrag der Wiener Umweltschutzbehörde und der MA18 erstellte Grundlagenstudie (vgl. Käfer et al. 2009) dar.

### **Aufgabenstellung**



# 2

## HINTERGRUND

Der Grundgedanke von Shared Space und ähnlichen Konzepten, also die gemeinsame Nutzung der öffentlichen Straßenräume durch alle Verkehrsarten, ist im Prinzip nichts Neues. Er beschreibt quasi den Urzustand der Straßen und Plätze vor der Etablierung des Autos als individuelles Transportmittel.

Zwar existierten schon vor der Einführung des Autos Gehsteige, diese hatten aber im Wesentlichen den Zweck, FußgängerInnen vor dem Schmutz und Unrat der Fahrbahn zu bewahren. Es stand den Menschen jederzeit offen, die Straße zu queren oder zu begehen, wo sie es wollten. Der Mensch war in seiner Bewegung im öffentlichen Raum frei und an keine zugewiesenen Wege gebunden.

Erste Versuche, den städtischen Verkehrsfluss zu rationalisieren, setzten mit der beginnenden Etablierung des Automobils am Beginn des 20. Jahrhunderts ein. Erste Ampeln wurden installiert und Verkehrskonzepte ausgearbeitet, die eine Entflechtung der verschiedenen Verkehrsarten forcierten. Mitte des 20. Jahrhunderts wurde die Aufhebung der Koexistenz der verschiedenen Verkehrsarten als das moderne Leitbild der Straßenraumgestaltung angesehen.

Städtebauliche Leitbilder, wie die „gegliederte und aufgelockerte Stadt“ der 1950er-Jahre und die „autogerechte Stadt“ der 1960er-Jahre, welche maßgeblich aus der „Charta von Athen“ und den Visionen von Le Corbusier hervorgingen, trugen ihr Übriges dazu bei. Die Trennung von Verkehr und öffentlichen Räumen passte auch nahezu perfekt zum Zeitgeist dieser Leitbilder, die eine räumliche Trennung der Nutzungen und Funktionen vorsahen und eine Nutzungs- und Funktionenmischung kategorisch ablehnten.

**Neue Leitbilder  
und Strukturen**

Die aus diesen Leitbildern resultierenden Strukturen und die durch den technischen Fortschritt ermöglichte Steigerung der Geschwindigkeit im motorisierten Individualverkehr wirkten sich enorm auf die Reglementierung und Errichtung der Verkehrssysteme aus. Die auf ehemals informellen Regeln und sozialer Interaktion basierende Kommunikation im Straßenverkehr wurde weitgehend durch formelle Normen und Gesetze definiert und ersetzt. Unter dem Aspekt der Verkehrssicherheit wurden stetig neue Regulierungen und Gesetze erlassen, die zwar teilweise dazu führten, dass sich die Sicherheit im Straßenverkehr verbesserte, Leidtragende waren aber vor allem schwächere, nicht-motorisierte VerkehrsteilnehmerInnen. Diese Entwicklung führte zu einer weiteren Verschärfung der Trennung der Verkehrsarten und zu einem weiteren Einschnitt in die Gestaltung der öffentlichen Lebensräume.

### **Beginn der Verkehrsberuhigung**

Schon gegen Ende der 1960er-Jahre und Anfang der 1970er-Jahre wurde festgestellt, dass der Verlust der informellen Regeln und der sozialen Interaktion im Straßenverkehr, der durch die Trennung von Verkehr und öffentlichen Räumen hervorgerufen wurde, fatale Auswirkungen mit sich brachte. Einerseits konnten weder durch Gesetze noch durch die Trennung der VerkehrsteilnehmerInnen Tote und Verletzte im Straßenverkehr verhindert werden, andererseits führte das Trennungsprinzip und die Favorisierung des Autos dazu, dass der öffentliche Raum massiv monofunktionell genutzt und qualitativ entwertet wurde. Der öffentliche Raum blieb oft nur als eingeschränkter, physischer Raum mit geringer oder keiner sozialräumlichen Funktion zurück. Der öffentliche Raum wurde primär zum Verkehrsraum und verlor weitgehend seine Bedeutung als Sozialraum.

Gegen Ende der 1970er-Jahre und Anfang der 1980er-Jahre wurden erste Konzepte entwickelt, die dieser Entwicklung gegensteuern sollten. Die „Wohnstraße“ oder auch „verkehrsberuhigte Bereiche“ wurden etabliert und sollten durch Umgestaltungen Flächen im öffentlichen Raum für die BewohnerInnen zurückgewinnen und zu einer Entschleunigung des Kfz-Verkehrs führen. Durch die gesetzliche Reglementierung in den Straßenverkehrsordnungen blieben diese anfänglich doch sehr innovativen Konzepte schnell auf der Strecke und entwickelten sich - zumindest in Österreich - nicht maßgeblich weiter.

Seit dieser Zeit werden stetig neue Konzepte und Strategien entwickelt, die zu einer Aufwertung des öffentlichen Raums führen sollen. Eines dieser Konzepte ist Shared Space, das sich im Prinzip wieder auf den Urzustand der Straße und die Urzustände menschlicher Kommunikation und Interaktion beruft und somit den öffentlichen Raum aufwertet und wieder Lebensqualität zurück auf die Straße bringen soll. Das Neue an diesem und ähnlichen Konzepten ist das Verständnis von öffentlichen Räumen und der Umgang mit ihnen. Neue Planungs- und Entscheidungsprozesse sowie Bewusstseinsbildung und Partizipation stehen im Vordergrund.

**Aufwertung des öffentlichen Raums**

Wird nun die Entwicklung in Österreich, aber auch in anderen europäischen Ländern, genau betrachtet, zeigt sich, dass schon, bevor der Begriff Shared Space en vogue wurde, Beispiele für Straßen- und Platzgestaltungen existierten, die mehr oder weniger stark den Grundsätzen dieser Konzepte folgten.

Die Abbildungen 2-1 bis 2-13 zeigen Beispiele für Straßen und Plätze in Österreich, die bereits vor dem Aufkommen des neuen Shared-Space-Gedankens realisiert wurden. Die Beispiele belegen, dass eine Umsetzung von innovativen Konzepten, die an Shared Space angelehnt sind, kein Neuland für die österreichische Verkehrskultur sind und in der Praxis bereits funktionieren. Abbildung 2-1 zeigt sogar ein bestehendes Beispiel aus Wien.

**Shared Space  
in Österreich**

## **Straße fair teilen**

Innovatives Verkehrsmodell für Wien

Abbildung 1

Wien 10.,  
Klederinger Straße



Quelle: Verkehrsplanung Käfer GmbH

Abbildung 2

Stixneusiedl,  
Niederösterreich



Quelle: Verkehrsplanung Käfer GmbH

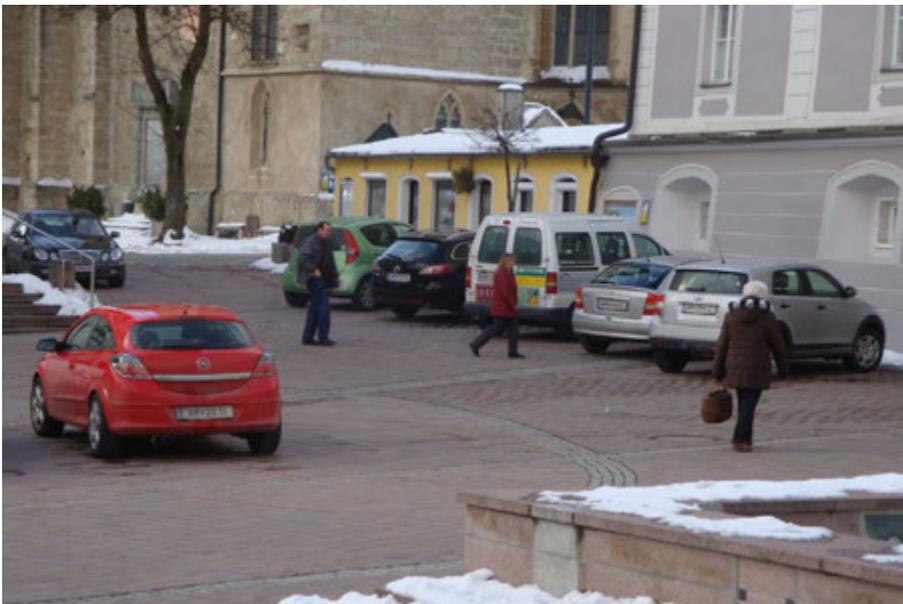
Abbildung 3



Stadt Haag,  
Niederösterreich

Quelle: Verkehrsplanung Käfer GmbH

Abbildung 4



Stadt Haag,  
Niederösterreich

Quelle: Verkehrsplanung Käfer GmbH

## Straße fair teilen

Innovatives Verkehrsmodell für Wien

Abbildung 5

Bischofshofen,  
Salzburg



Quelle: Verkehrsplanung Käfer GmbH

Abbildung 6

Bischofshofen,  
Salzburg



Quelle: Verkehrsplanung Käfer GmbH

Abbildung 7



Hallein,  
Salzburg

Quelle: Verkehrsplanung Käfer GmbH

Abbildung 8



Hallein,  
Salzburg

Quelle: Verkehrsplanung Käfer GmbH

## Straße fair teilen

Innovatives Verkehrsmodell für Wien

Abbildung 9

Hatting,  
Tirol



Quelle: Verkehrsplanung Käfer GmbH

Abbildung 10

Hatting,  
Tirol



Quelle: Verkehrsplanung Käfer GmbH

Abbildung 11



Gmünd,  
Kärnten

Quelle: Verkehrsplanung Käfer GmbH

Abbildung 12



Gmünd,  
Kärnten

Quelle: Verkehrsplanung Käfer GmbH

## **Straße fair teilen**

Innovatives Verkehrsmodell für Wien

Abbildung 13

Feld am See,  
Kärnten



Quelle: Verkehrsplanung Käfer GmbH

# 3

## **BEGRIFFSDEFINITIONEN UND BEISPIELE**

Hinter den Begriffen Begegnungszone, Shared Space und Straße fair teilen steht prinzipiell eine nahezu identische Planungsphilosophie, welche im Kern auf eine qualitative Aufwertung des öffentlichen Raums für alle NutzerInnen abzielt und insbesondere anstrebt, Qualitäten für FußgängerInnen zu fördern. Dennoch zeigen sich hinsichtlich der rechtlichen und praktischen Umsetzung deutliche Unterschiede. Um Klarheit zu schaffen, erfolgt im Weiteren eine Präzisierung der drei Begriffe.

### **Begegnungszone**

#### **3.1**

Die Begegnungszone wurde nach mehreren Modellversuchen, welche seit Mitte der 1990er-Jahre initiiert wurden, 2002 offiziell als Nachfolgeregelung der Wohnstraße in der Schweiz eingeführt. Das erste Projekt wurde 1994 in Burgdorf initiiert und lief anfänglich unter dem Begriff „Flanierzone“. Ziel war die Schaffung attraktiverer und sicherer Verhältnisse für den Fußgängerverkehr in innerörtlichen Bereichen, ohne den motorisierten Individualverkehr daraus zu verbannen.

### **Gestaltung und Einsatzgebiete**

#### **3.1.1**

Die Begegnungszone ist ein Verkehrsraum für alle VerkehrsteilnehmerInnen und stellt das Verbindungsglied zwischen Tempo-30-Zone und Fußgängerzone dar. Gemäß der schweizerischen Signalisationsverordnung ist die Begegnungszone durch ein eigenes Verkehrszeichen (s. Abbildung 3-1) gekennzeichnet und nur auf Nebenstraßen mit möglichst gleichartigem Charakter zulässig. In der Praxis sind dies Straßen in Wohn- und Geschäftsbereichen sowie Bereiche vor Schulen,

#### **Einsatzgebiete**

Bahnhöfen und zentralen Plätzen mit hoher Nutzerfrequenz. Hinsichtlich einer Vorgabe für Kfz-Höchstmengen gibt es keine Beschränkungen. Die Knotenpunktbelastungen liegen bei einigen Hundert bis teilweise mehreren Tausend Kfz pro Tag.

Abbildung 14

Verkehrszeichen  
Begegnungszone



Quelle: Verkehrsplanung Käfer GmbH

**Rechtliche  
Reglementierung**

In einer Begegnungszone dürfen FußgängerInnen die ganze Verkehrsfläche benutzen und sind gegenüber dem Fahrzeugverkehr vortrittberechtigt, dürfen jedoch die Fahrzeuge nicht unnötig behindern. Zwischen dem Fahrzeugverkehr gilt an Knotenpunkten rechts vor links. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 20 km/h und das Parken ist nur an den durch Verkehrszeichen oder Markierungen gekennzeichneten Stellen erlaubt. Für das Abstellen von Fahrrädern gelten die allgemeinen Vorschriften über das Parken. Schutzwege sind nicht zulässig und sonstige Verkehrszeichen oder Verkehrslichtsignalanlagen sind nicht vorgesehen. Ist eine Begegnungszone in einer Einbahn ausgewiesen, ist es zulässig, Radfahren gegen die Einbahn zu verordnen und dies mittels einer Markierung ersichtlich zu machen. Eine Regelung für das Spielen auf Straßen ist im Gesetzestext der Begegnungszone nicht inkludiert. In der Schweiz existiert ein eigener Paragraph, der das Spielen auf begrenzten Flächen in verkehrsarmen Nebenstraßen grundsätzlich erlaubt.

**Gestaltung der  
Eingangssituation**

Anfang und Ende der Begegnungszone müssen baulich deutlich erkennbar sein und sollten in Form von Eingangstoren gestaltet sein. Abbildung 3-2 und Abbildung 3-3 zeigen exemplarisch, wie Eingangstore in Begegnungszonen gestaltet werden können. In Abbildung 3-3 wurde zusätzlich eine von den in dieser Straße wohnenden Kindern entworfene Tafel unter dem Verkehrszeichen Begegnungszone montiert.

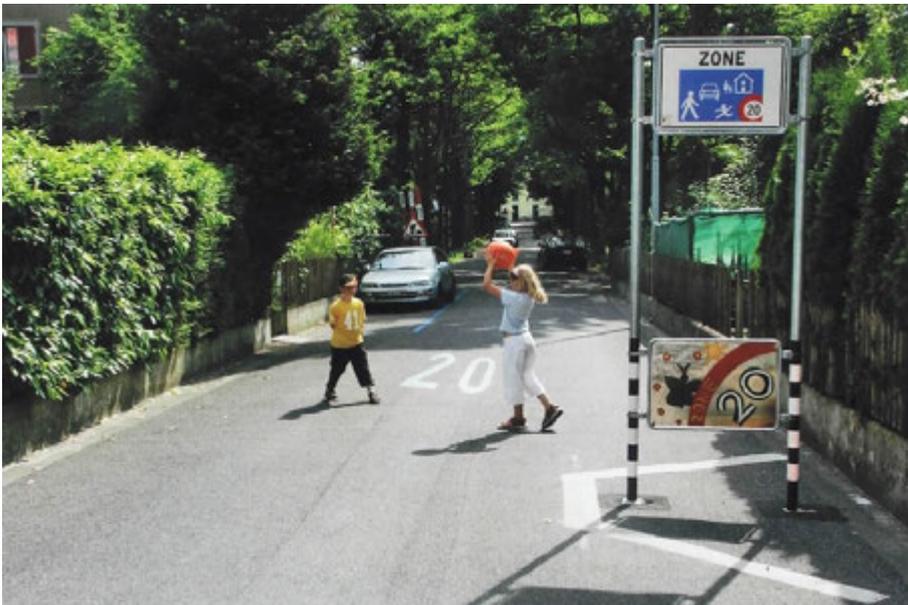
Abbildung 15



Eingangstor in  
Begegnungszone,  
Schweiz

Quelle: Thomas Schweitzer

Abbildung 16



Eingangstor in  
Begegnungszone,  
Bern (CH)

Quelle: Stadtplanungsamt Bern

## Straße fair teilen

Innovatives Verkehrsmodell für Wien

### Markierungen und Straßenmöblierung

Innerhalb der Zone können auffällige, farbige Markierungen (z. B. grüne Fußabdrücke, Gitternetzlinien), Pflanztröge oder sonstiges Straßenmobiliar als zusätzliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung eingesetzt werden.

Abbildung 3-4 zeigt als zusätzliche Verkehrsberuhigungsmaßnahme die Verwendung von Pflanztrögen zur Einengung des Straßenquerschnittes sowie eine bunte Sitzbank zur Verdeutlichung der Aufenthaltsfunktion in der Straße.

In Abbildung 3-5 sind die markanten grünen Fußabdrücke und die blauen Parkplatzmarkierungen zu erkennen. In Abbildung 3-6 ist deutlich erkennbar, dass am linken Rand innerhalb der Gitternetzmarkierung eine bunte Figur in Form eines spielenden Kindes steht. Die Figur soll dem durchfahrenden Fahrzeugverkehr zusätzlich die Botschaft der Begegnungszone vermitteln.

Abbildung 17

Pflanztröge in Begegnungszone, Bern (CH)



Quelle: Stadtplanungsamt Bern

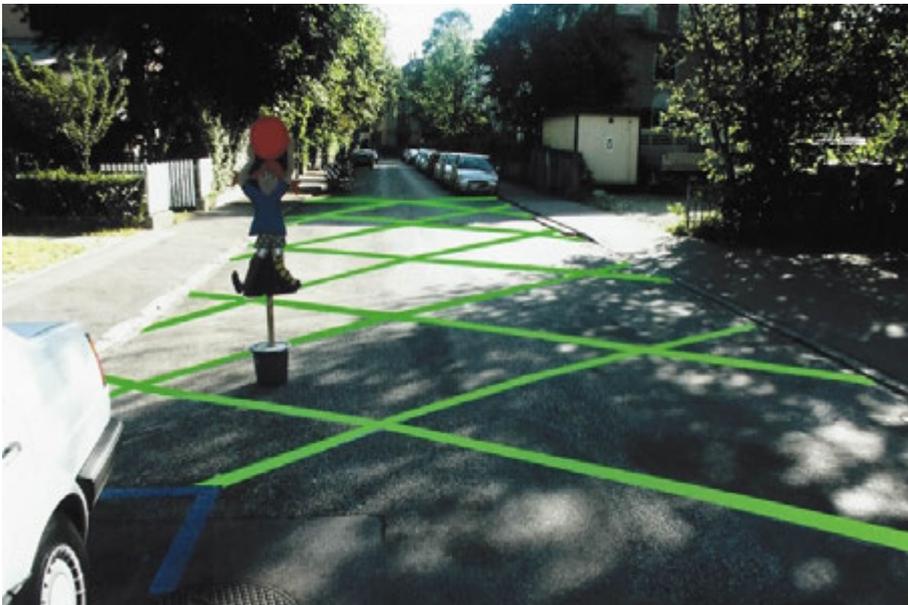
Abbildung 18



Markierungen in  
Begegnungszone,  
Bern (CH)

Quelle: Stadtplanungsamt Bern

Abbildung 19



Markierungen in  
Begegnungszone,  
Bern (CH)

Quelle: Stadtplanungsamt Bern

### 3.1.2 Beispiele aus der Schweiz

**Zentralplatz,  
Biel**

Abbildung 3-7 und Abbildung 3-8 zeigen den Zentralplatz in Biel, auf dem pro Tag ca. 12.000 Kfz, davon 1.200 Busse, 6.000 RadfahrerInnen und mehrere tausend FußgängerInnen verkehren. Durchgeführte Geschwindigkeitsmessungen ergaben, dass nach der Umgestaltung 74% aller gemessenen Fahrzeuge das Tempolimit von 20 km/h einhalten, teilweise sogar langsamer fahren. Insgesamt ergaben Nachmessungen, dass 85% aller Fahrzeuge nicht schneller als 24 km/h ( $V_{85}$ ) fahren. Der Zentralplatz in Biel ist im Hinblick auf das dort auftretende Verkehrsaufkommen eine der am stärksten frequentierten Begegnungszonen und im direkten Vergleich mit den sonst üblichen Begegnungszonen eher eine Ausnahme, dennoch ist die Funktionsfähigkeit gegeben.

**Bleicheli-Quartier,  
St. Gallen**

Abbildung 3-9 und Abbildung 3-10 zeigen das Bleicheli-Quartier in St. Gallen. Die dort realisierte Begegnungszone ist auf einer Länge von 200 m komplett mit einem roten Belag überzogen und mit speziellen, individuellen Gestaltungselementen ausgestattet. Das Verkehrsaufkommen ist mit rund 630 Fahrzeugen am Tag sehr gering.

**Flanierzone  
Burgdorf**

Abbildung 3-11 und Abbildung 3-12 zeigen die bereits oben angeführte „Flanierzone“ in Burgdorf. Die Begegnungszone umfasst die Straßenzüge Bahnhofstrasse und Lyssachstrasse. Das Verkehrsaufkommen beträgt auf der Bahnhofstrasse zwischen 2.000 und 3.000 Fahrzeugen pro Tag und auf der Lyssachstrasse rund 6.000 Fahrzeuge pro Tag. In der Begegnungszone verkehren vier Buslinien mit insgesamt 54 Fahrten pro Tag. Vor der Umgestaltung lag die durchschnittliche Geschwindigkeit bei rund 45 km/h, nach der Umgestaltung beträgt sie nur noch rund 29 km/h.

Abbildung 20



Biel (CH),  
Zentralplatz

Quelle: Verkehrsplanung Käfer GmbH

Abbildung 21



Biel (CH),  
Zentralplatz

Quelle: Verkehrsplanung Käfer GmbH

## Straße fair teilen

Innovatives Verkehrsmodell für Wien

Abbildung 22

Bleicheli-Quartier,  
St. Gallen (CH)



Quelle: Verkehrsplanung Käfer GmbH

Abbildung 23

Bleicheli-Quartier,  
St. Gallen (CH)



Quelle: Verkehrsplanung Käfer GmbH

Abbildung 24



Flanierzone  
Burgdorf (CH)

Quelle: Thomas Schweitzer

Abbildung 25



Flanierzone  
Burgdorf (CH)

Quelle: [http://www.vcs-sgap.ch/dossiers/Begegnungszonen/BegZ\\_Burgdorf.html](http://www.vcs-sgap.ch/dossiers/Begegnungszonen/BegZ_Burgdorf.html)

### **3.1.3 Beispielländer Belgien, Frankreich und Deutschland**

Neben der Schweiz führten ebenso Belgien (2005) und Frankreich (2008) die Begegnungszone als Verkehrsregime ein. In Frankfurt am Main in Deutschland wurden 2008 im Rahmen eines Modellprojektes des Experimentellen Wohnungs- und Städtebaus des Bundes zwei Straßen nach dem Vorbild der schweizerischen Begegnungszone umgestaltet. Aufgrund der fehlenden rechtlichen Rahmenbedingungen sind beide Straßen aber weiterhin als verkehrsberuhigte Bereiche mit Schrittgeschwindigkeit ausgewiesen.

### **3.1.4 Unfallstatistik evaluierter Begegnungszonen**

Erste Evaluierungen des Unfallgeschehens in Begegnungszonen in den Städten Burgdorf, Biel, Lyss und Einsiedeln zeigen eine leichte Reduktion der Unfallzahlen insgesamt, der Leicht- und Schwerverletzten sowie der Sachschäden. Die betrachteten Indikatoren reduzierten sich alle zwischen 10% und 30%. Tote gab es weder vor noch nach dem Umbau. Ein Großteil der Unfälle sind Bagatellunfälle, die beim Parken, Manövrieren und Abbiegen geschehen. Die Unfallstatistiken sind somit durchaus positiv zu bewerten und belegen damit den Beitrag der Begegnungszone zur Steigerung der Verkehrssicherheit (vgl. Schweizer, Fasciati 2008).

## Shared Space

### 3.2

Das Shared-Space-Konzept wurde Anfang der 1980er-Jahre vom Niederländer Hans Mondermann entwickelt und erstmals 1985 in der niederländischen Gemeinde Oudehaske in der Provinz Friesland umgesetzt. Seitdem wurde das Konzept kontinuierlich weiterentwickelt und bisher in über 130 Projekten weltweit realisiert.

Von 2004 bis 2008 war Shared Space ein Pilotprojekt im Rahmen des Infrastrukturförderprogramms INTERREG IIB North Sea Programme der Europäischen Union, wodurch sich der Begriff Shared Space als international gebräuchliche Bezeichnung etablierte und weltweit Beachtung fand. Im Rahmen dieses EU-Projektes wurde den acht teilnehmenden Projektgemeinden als Geste der erfolgreichen Teilnahme ein symbolisches Shared Space „Verkehrszeichen“ übergeben, aus dem allerdings keine rechtlichen Konsequenzen folgen (s. Abbildung 3-13).

**EU-Projekt  
Shared Space**

Abbildung 26



Shared Space-Tafel

Quelle: <http://www.deutscheverkehrswacht.de/typo3temp/pics/ed4f08b13e.jpg>

### Gestaltung und Einsatzgebiete

#### 3.2.1

Ein Shared Space wird in der Regel als Mischverkehrsfläche ausgeführt, die von allen VerkehrsteilnehmerInnen gemeinsam genutzt werden soll. In einem Shared Space gibt es theoretisch keine direkten Vorgaben von Verkehrsregeln. Aufgrund der Deregulierung des Verkehrssystems, also durch den bewussten Wegfall der Verkehrszeichen,

**Deregulierung**

Bodenmarkierungen, Bordsteinen, Verkehrslichtsignalanlagen sowie durch die Aufhebung der Separation zwischen den VerkehrsteilnehmerInnen, soll sich der Verkehr selbständig organisieren. Aufgrund dieser Gestaltung werden die VerkehrsteilnehmerInnen zu gegenseitiger Rücksichtnahme und Kommunikation mittels Blickkontakt und Handzeichen untereinander motiviert.

### **Akzentuierung der Umgebung**

Verstärkt wird dies in den meisten Fällen durch die bauliche Ausführung mit einer niveaugleichen, farbigen Pflasterung bzw. einem Belagswechsel sowie durch die Akzentuierung oder Einbeziehung markanter Umgebungselemente, wie beispielsweise von Kirchen oder anderen kulturhistorischen Bauwerken. Die Umgebung soll den VerkehrsteilnehmerInnen vermitteln, wie sie sich zu verhalten haben. Anstelle des technisch-rechtlichen Verkehrsverhaltens mit eindeutigen Raumzuweisungen soll ein soziales Verhalten mit der Intention einer gemeinsamen Raumnutzung treten.

### **Betonung der Aufenthaltsfunktion**

Als weiteres Gestaltungselement wird diverses Straßenmobiliar oder eine an die Situation angepasste Bepflanzung zur subtilen Strukturierung und Orientierung für die VerkehrsteilnehmerInnen sowie zur allgemeinen Betonung der Aufenthaltsfunktion eingesetzt. Warenauslagen von Geschäften, Außensitzbereiche von Cafés und Sitzgelegenheiten zum Verweilen werden bewusst in den Straßenraum verlagert und weisen den Fahrzeugverkehr darauf hin, dass an diesem Ort auch andere Funktionen als die des Verkehrs stattfinden und sich Kfz-LenkerInnen grundsätzlich eher als Gast in diesen Räumen verhalten sollen.

### **Basisverkehrsregeln**

Der gesamte Verkehr soll sich zwar aufgrund der sozialen Interaktion zwischen den VerkehrsteilnehmerInnen regulieren, dennoch gelten weiterhin die Basisverkehrsregeln der jeweiligen Straßenverkehrsordnung, welche auch ohne Verkehrszeichen gelten, sowie die Geschwindigkeitsbeschränkung in dem Geltungsbereich, in dem sich der Shared Space befindet. In der Praxis hat sich erwiesen, dass sich durch den Einsatz von Shared Space die Geschwindigkeit des motorisierten Individualverkehrs teilweise um bis zu 50% reduziert hat und oft deutlich unter 30 km/h liegt, obwohl in einigen Projektgebieten eine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h zulässig ist.

Auf Verkehrszeichen, wie beispielsweise die Kennzeichnung von Einbahnen oder von angrenzenden Fußgängerzonen, kann und darf nicht verzichtet werden. Schutzwege sind in einem Shared Space in der Regel nicht vorgesehen. In Einzelfällen wurden aber auf Wunsch der AnwohnerInnen beschilderte Schutzwege errichtet. In Einzelfällen, wie beispielsweise auf der Kensington High Street in London, kommen auch Verkehrslichtsignalanlagen aufgrund der hohen Verkehrsstärken von rund 40.000 Kfz und 120.000 FußgängerInnen pro Tag zum Einsatz.

**Ausnahmen bei der Gestaltung**

Das Parken wird durch Eigenverantwortung oder bauliche Maßnahmen, wie z. B. Poller oder Gitter, geregelt. Viele Shared Spaces befinden sich grundsätzlich in Parkverbotszonen. Als flankierende Maßnahme werden häufig neue Stellplatzmöglichkeiten in der Umgebung geschaffen, damit ein wildes und illegales Abstellen von Fahrzeugen weitgehend vermieden und unterbunden wird.

**Ruhender Verkehr**

Hinsichtlich der Einsatzgebiete von Shared Space bestehen keine Vorgaben. Eingesetzt werden sie in Wohnquartieren, Geschäftsstraßen, Ortsdurchfahrten, vor Schulen sowie an stark frequentierten Knotenpunkten. Ebenso wie bei den Begegnungszonen bestehen keine konkreten Vorgaben zu den Kfz-Höchstmengen. Sie liegen aber teilweise in demselben Spektrum, meist sogar höher, wie beispielsweise im niederländischen Drachten oder Haren.

**Einsatzgebiete**

### **Beispiele aus den Niederlanden, Schweden und Deutschland**

### **3.2.2**

Abbildung 3-14 und Abbildung 3-15 zeigen Beispiele aus dem niederländischen Drachten sowie Abbildung 3-16 ein Beispiel aus dem niederländischen Haren jeweils vor und nach dem Umbau.

In Drachten variieren die Verkehrsstärken zwischen 15.000 und 22.000 Kfz pro Tag und 5.000 bis 7.000 RadfahrerInnen pro Tag. In Haren auf dem Rijksweg liegt das Verkehrsaufkommen bei rund 12.000 Kfz, 8.000 RadfahrerInnen und 4.000 FußgängerInnen pro Tag. Sowohl in Drachten als auch in Haren verkehren mehrere Buslinien innerhalb der Shared Space-Bereiche. In allen Beispielen war es durch die Umgestaltung möglich, eine qualitative Aufwertung des Umfeldes sowie eine

**Drachten und Haren, Niederlande**

Reduzierung der Geschwindigkeit zu erzielen. Die Durchschnittsgeschwindigkeit liegt in allen Fällen unter 30 km/h.

Abbildung 3-15 zeigt den Shared Space „Laweiplein“ in Drachten, der aufgrund der dort auftretenden Verkehrsstärken von rund 22.000 Kfz pro Tag als einspurige Kreisverkehrsanlage realisiert wurde. Diese unterscheidet sich aber in ihrer Gestaltung von konventionellen Kreisverkehrsanlagen, indem z. B. auf Beschilderungen weitgehend verzichtet und die Pflasterung von den Seitenräumen des Platzes in den Radfahrerfurten fortgeführt wurde. Es hat sich im Vergleich zur ursprünglichen Gestaltung gezeigt, dass durch den Einsatz einer Kreisverkehrsanlage in Kombination mit den Shared-Space-Prinzipien eine qualitative Aufwertung des Quartiers sowie eine Verbesserung der Verkehrsqualität und Leistungsfähigkeit möglich waren.

**Norrköping,  
Schweden**

Abbildung 3-17 zeigt einen Shared Space im schwedischen Norrköping vor und nach dem Umbau. Das Verkehrsaufkommen liegt bei rund 13.500 Kfz pro Tag, darunter auch Linienbusse, sowie zahlreichen FußgängerInnen und RadfahrerInnen. Hier konnte vor allem beobachtet werden, dass Kfz-LenkerInnen den FußgängerInnen und RadfahrerInnen verstärkt Vorrang beim Queren des Platzes gewähren. Die Umgestaltung trug zu einer erheblichen Aufwertung und Belebung des Platzes bei. Das Geschwindigkeitsniveau des motorisierten Individualverkehrs reduzierte sich auf 16–21 km/h.

**Bohmte,  
Deutschland**

Abbildung 3-18 zeigt den Shared Space in der niedersächsischen Gemeinde Bohmte in Deutschland, der im Rahmen des EU-Projektes Shared Space umgesetzt wurde. Das Verkehrsaufkommen beträgt hier rund 12.000 Kfz pro Tag mit einem Schwerverkehrsanteil von über 8%.

Abbildung 27

Shared Space  
Drachten (NL)



vorher



nachher

Quelle: Hans Mondermann, Ben Hamilton-Baillie

## Straße fair teilen

Innovatives Verkehrsmodell für Wien

Abbildung 28

Shared Space  
Drachten (NL)



vorher



nachher

Quelle: Hans Mondermann, Ben Hamilton-Baillie

Abbildung 29



Shared Space  
Haren (NL)

vorher



nachher

Quelle: Hans Mondermann, Ben Hamilton-Baillie

## Straße fair teilen

Innovatives Verkehrsmodell für Wien

Abbildung 30

Shared Space  
Norrköping (NL)



vorher



nachher

Quelle: Tyréns

Abbildung 31



Shared Space  
Bohmte (D)

vorher



nachher

Quelle: Gemeinde Bohmte

### **3.2.3 Unfallstatistik evaluierter Shared Space-Bereiche**

Die Auswertungen der Unfallstatistiken zeigen, dass bislang an keinem der über 130 realisierten Shared-Space-Projekte tödliche oder schwere Unfälle stattgefunden haben. Leichte Unfälle und Unfälle mit Sachschaden treten nach wie vor auf, sind aber oftmals Bagatellunfälle.

Im niederländischen Haren (Rijksstraatweg) sind sogar die Unfälle mit Leichtverletzten rückläufig. In Drachten (De Kaden) hingegen sind sie leicht angestiegen. In Bohmte sind ebenfalls keine tödlichen oder schweren Unfälle aufgetreten und die Unfälle mit Leichtverletzten und Sachschäden sind nach Angabe der Gemeinde nicht auf den Shared Space zurückzuführen. Die Erhöhung der Verkehrssicherheit ist in den meisten Fällen dokumentiert.

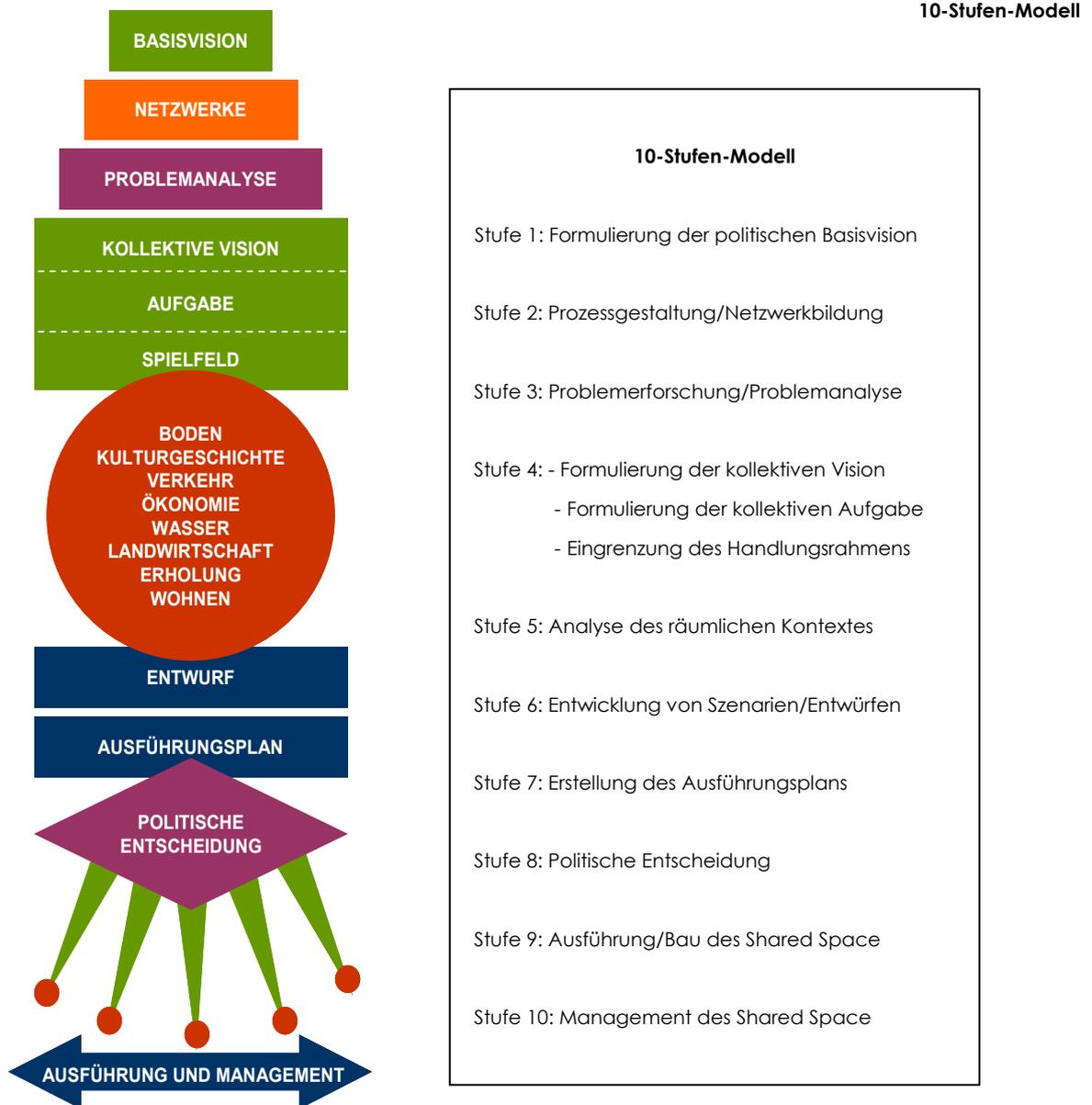
### **3.2.4 Partizipativer Planungsprozess**

#### **10-Stufen-Modell**

Besonders hervorzuheben ist der umfassende, partizipative Prozess, den das Shared-Space-Konzept bei jedem Projekt vorsieht. In diesem Prozess arbeiten alle involvierten Parteien (PolitikerInnen, FachplanerInnen, ExpertInnen, AnrainerInnen, Interessenverbände etc.) gemeinsam und in kontinuierlicher Rücksprache an ihrem Shared Space. Das eigens für diesen Prozess entworfene 10-Stufen-Modell liefert hierzu eine Orientierungshilfe zum Ablauf und zur Gestaltung des Prozesses (s. Abbildung 3-19).

Es zeigt sich, dass durch den partizipativen Prozess Probleme frühzeitig identifiziert und durch ständigen Dialog ausgeräumt werden können, was letztendlich zu einer weitgehenden Konsensbildung und zur Erhöhung der Akzeptanz aller beteiligten Personen und Gruppen gegenüber Shared Space führt und somit langfristig die Qualität einer solchen Umsetzung gewährleistet.

Abbildung 32



Quelle: Keuning Institut (2008-2); eigene Bearbeitung

### 3.2.5 Shared Space in Österreich

#### Gleinstätten, Steiermark

In Österreich gibt es eigentlich bereits zahlreiche Beispiele von Shared-Space-Bereichen (s. Kapitel 2). Eine Umgestaltung nach den Prinzipien des neuen Shared Space-Ansatzes, also inkl. einer Einbindung der BürgerInnen, erfolgte in Gleinstätten in der Steiermark, wo im September 2010 die neu gestaltete Ortsdurchfahrt an der B 74 - Sulmtal Straße eröffnet wurde. Das Shared-Space-Projekt wurde zusammen mit den BürgerInnen von Gleinstätten in einem partizipativen Prozess erarbeitet und umgesetzt, wobei ein rd. 500 m langer Abschnitt im Ortszentrum, wo täglich rund 4.000 Pkw und 2.000 Schwerfahrzeugen verkehren, umgestaltet wurde.

Der Shared Space wurde gänzlich ohne Verkehrszeichen oder Schutzwege sowie weitgehend mit einer niveaugleichen Pflasterung realisiert. Lediglich in den linearen Abschnitten sind asphaltierte Fahrgassen ausgebildet, die durch eine 3 cm hohe Bordsteinkante von den gepflasterten Seitenbereichen abgetrennt sind. Im Platzbereich vor einer hier befindlichen Bank-Filiale wurden auch Poller zur Abgrenzung eingesetzt. Für blinde und sehbehinderte Menschen wurde in Zusammenarbeit mit dem Steiermärkischen Blinden- und Sehbehindertenverband ein spezielles taktiles Leitsystem ausgearbeitet (s. Abbildung 3-20 und Abbildung 3-21).

Vom Kuratorium für Verkehrssicherheit durchgeführte Geschwindigkeitsmessungen ergaben, dass die Fahrgeschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs deutlich reduziert werden konnten. Vor der Umgestaltung lag die durchschnittliche Geschwindigkeit trotz der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h zwischen 42,6 und 47,2 km/h, die sogenannte  $v_{85}$  (das ist jene Geschwindigkeit, die immerhin noch von 85% aller AutofahrerInnen unterschritten wird, 15% der AutofahrerInnen fahren jedoch schneller als die  $v_{85}$ ) zwischen 49 und 53 km/h. Nach der Umgestaltung liegt die durchschnittliche Geschwindigkeit zwischen 35 und 37,5 km/h, die  $v_{85}$  zwischen 42 und 43 km/h. Bislang sind keine Unfälle aufgetreten, und erste Befragungen belegen, dass der Shared Space auf eine breite Akzeptanz innerhalb der Bevölkerung stossen dürfte.

Abbildung 33



Shared Space  
Gleinstätten

Quelle: Verkehrsplanung Käfer GmbH

Abbildung 34



Shared Space  
Gleinstätten

Quelle: Verkehrsplanung Käfer GmbH

## **Straße fair teilen**

Innovatives Verkehrsmodell für Wien

### **Linz, Oberösterreich**

In der oberösterreichischen Landeshauptstadt Linz wurde 2009 das Pilotprojekt „Begegnungszonen“ realisiert. Das Projekt läuft zwar unter dem Begriff „Begegnungszone“, aber es gibt keine rechtliche Regulierung mit einem eigenen Verkehrszeichen, wie es in der Schweiz der Fall ist. Das Projekt orientiert sich in der Ausführung eindeutig an den Gestaltungsgrundsätzen eines Shared Space.

Im Rahmen einer notwendigen Sanierungsmaßnahme wurden die Fahrbahnen der Herrenstraße und der Klosterstraße auf Gehsteigniveau angehoben und gepflastert. In beiden Straßen gilt eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h und es gibt keine Trennung zwischen FußgängerInnen und Fahrzeugverkehr. Abbildung 3-22 zeigt die Umgestaltung in der Herrenstraße.

Abbildung 35

### Shared Space Linz



Quelle: Stadtkommunikation Linz

### **Projekte in Planung**

Aktuell befinden sich weitere Shared-Space-Projekte in Graz und in Feldkirchen in der Steiermark, in Velden am Wörthersee in Kärnten sowie in Vöcklabruck in Oberösterreich in Planung.

## **Straße fair teilen**

## **3.3**

Unter dem Motto „Stadt fair teilen“ finden in der Wiener Stadt- und Verkehrsplanung seit mehreren Jahren Gender-Mainstreaming-Projekte statt, die zu einer Erhöhung der Chancengleichheit, unter anderem im öffentlichen Raum, beitragen sollen. Die vielfältigen Bedürfnisse von Frauen und Männern, von alten und jungen, mobilen und mobilitätseingeschränkten Menschen sollen in den Planungen Berücksichtigung finden und der öffentliche Raum durch entsprechende Baumaßnahmen angepasst werden. Dies betrifft vor allem die Belange von FußgängerInnen, indem der Komfort und die Sicherheit für diese Gruppe erhöht und Barrieren beseitigt werden sollen.

**Stadt fair teilen**

Der Prozess zur Umsetzung von Gender-Mainstreaming im öffentlichen Raum wurde von der Leitstelle für Alltags- und Frauengerechtes Planen und Bauen der Stadtbaudirektion Wien initiiert. 2002 wurde der Bezirk Mariahilf als Gender-Mainstreaming-Pilotbezirk ausgewählt. Die hier gewonnenen Erfahrungen bilden eine wichtige Grundlage für die weitere Verankerung der Chancengleichheit im öffentlichen Raum und dienen anderen Bezirken als wertvolle Orientierungshilfe für eigene Projekte. Nähere Informationen hierzu liefert der Werkstattbericht Nr. 83 „Gleiche Chancen fürs Zufußgehen im Gender-Mainstreaming-Pilotbezirk Mariahilf“ der Stadt Wien sowie die Broschüre „Stadt fair teilen“ der Stadt Wien.

**Pilotprozess und  
Pilotprojekt**

Im Bezirk Mariahilf umgesetzte Projekte:

- Öffentlicher Lift bei der Amonstiege
- Gehsteigverbreiterung auf rund 1.000 m Länge
- Schaffung von Grün- und Erholungsflächen
- Verbesserung der Beleuchtung in Straßen und Parks
- Verbesserte VLSA-Schaltungen
- Bau von Rampenanlagen

**Wettbewerb  
Stadt fair teilen**

2008 wurde, ebenfalls unter dem Motto „Stadt fair teilen“, von der Leitstelle Alltags- und Frauengerechtes Planen und Bauen der Stadtbaudirektion Wien mit Unterstützung der Magistratsabteilung 18 ein Gender-Mainstreaming-Bezirkswettbewerb ausgelobt.

An diesem Wettbewerb beteiligten sich insgesamt neun Wiener Gemeindebezirke (3., 5., 6., 7., 9., 12., 13., 14., 22.) mit Projekten, die zwischen 2004 und 2008 umgesetzt bzw. projektiert und größtenteils aus dem Bezirksbudget realisiert worden sind. Inhalt der Projekte waren Straßenneu- und Platzgestaltungen, Beleuchtungsmaßnahmen, Gehsteigvorziehungen oder die Um- und Neuplatzierung von Sitzbänken. Prämiert wurden die Projekte Klopsteinplatz (3. Bezirk), Augustinplatz (7. Bezirk), Seegasse (9. Bezirk) sowie Khlesplatz (12. Bezirk). Der 1. Preis wurde für die Umgestaltung des Augustinplatzes vergeben, Abbildung 3-23 zeigt den Augustinplatz vor und Abbildung 3-24 nach dem Umbau.

Abbildung 36

Augustinplatz  
vor Umbau



Quelle: Stadt Wien

Abbildung 37



Augustinplatz  
nach Umbau

Quelle: Agenda Wien Sieben

In Anlehnung an den Begriff „Stadt fair teilen“ soll unter dem Begriff „Straße fair teilen“ ein Modell für ein konfliktfreies Miteinander im Straßenraum entwickelt werden. Dieses Modell forciert wiederum in Anlehnung an die niederländischen und schweizerischen Konzepte eine Umsetzung dieser Planungs- und Gestaltungsgrundsätze explizit für die Stadt Wien.

#### **Straße fair teilen**

Im Vordergrund steht die qualitative Aufwertung des öffentlichen Raumes mit einer Fokussierung auf den Straßenverkehr, indem durch die Neuorganisation und Neugestaltung der Straßenraum für alle VerkehrsteilnehmerInnen und NutzerInnen wieder fair verteilt und so durch gemeinsame und vielfältige Nutzung ein Miteinander aller ermöglicht wird. Straße fair teilen greift damit direkt in die Verkehrsorganisation ein und wirkt sich dementsprechend mit weitreichenderen Konsequenzen auf die Gestaltung des öffentlichen Raumes als „Stadt fair teilen“ aus.

## Straße fair teilen

Innovatives Verkehrsmodell für Wien

### Wiener Beispiele

Zu dieser Thematik wurden bereits von Seiten der Stadt Wien existente Beispiele präsentiert, die in ihrem Grundgedanken definitiv dem Modell Straße fair teilen zuzuordnen sind, aber aufgrund ihrer räumlichen Dimension oder zu restriktiven Gestaltung nicht wirklich vergleichbar mit den niederländischen bzw. schweizerischen Projekten sind. Dazu zählen u. a. die Wollzeile und die Zedlitzgasse im Bereich der Stubenbastei in der Wiener Innenstadt, die Neubaugasse zwischen Lindengasse und Mariahilfer Straße im Bezirk Neubau sowie die als Wohnstraße ausgewiesene Servitengasse zwischen Berggasse und Grüntorgasse am Alsergrund (vgl. Skoric 2008 und 2009).

Abbildung 3-25 zeigt das Beispiel in der Neubaugasse, Abbildung 3-26 das Beispiel in der Wollzeile im Bereich der Stubenbastei und Abbildung 3-27 das Beispiel in der Zedlitzgasse, wo im Rahmen des Modellvorhabens „Sanfte Mobilitätspartnerschaft“ für das Umweltministerium, welches hier angesiedelt ist, die diesbezügliche fußgängerfreundliche Umgestaltung ausgearbeitet wurde (vgl. Käfer A. et al. 1999).

Abbildung 38

Beispiel  
Neubaugasse



Quelle: Verkehrsplanung Käfer GmbH

Abbildung 39



Beispiel  
Wollzeile

Quelle: Verkehrsplanung Käfer GmbH

Abbildung 40



Beispiel  
Zedlitzgasse

Quelle: Verkehrsplanung Käfer GmbH



# 4

## SHARED SPACE UND BEGEGNUNGSZONE ALS INNOVATIVE VERKEHRSMODELLE

### Einsatzorte und Einsatzgrenzen

### 4.1

Die bisher realisierten Projekte zeigen, dass die Einsatzorte von Shared Space und einer Begegnungszone breit gefächert sind, sich aber grundsätzlich nicht wesentlich voneinander unterscheiden. Da in der Schweiz die Wohnstraßen durch die Begegnungszone ersetzt wurden, werden die Begegnungszonen in der Regel eher weniger stark vom motorisierten Individualverkehr frequentiert und sind tendenziell eher in Wohngebieten zu finden. Dennoch werden beide Konzepte auf Nebenstraßen sowie höherrangigen Hauptverkehrsstraßen bzw. stark frequentierten mit Knotenpunkten einem Verkehrsaufkommen zwischen 12.000 und 15.000 Kfz pro Tag angewendet. Shared Space wird in Einzelfällen sogar bis zu einem Verkehrsaufkommen von ca. 22.000 Kfz in Drachten oder 40.000 Kfz in London eingesetzt und ist somit im direkten Vergleich zur Begegnungszone eher in vom motorisierten Individualverkehr stark frequentierten Bereichen zu finden.

#### Einsatzorte

In diesem Spektrum können auch die derzeitigen Einsatzgrenzen angesetzt werden. Wesentlich ist, dass an den Einsatzorten unterschiedliche Verkehrsarten aufeinandertreffen und die Qualität des öffentlichen Raumes für die nicht-motorisierten VerkehrsteilnehmerInnen und NutzerInnen durch den motorisierten Individualverkehr beeinträchtigt wird. An diesen sensiblen Orten, an denen viele divergente Interessen aufeinanderprallen und zwangsläufig Nutzungskonflikte auftreten, ist der Einsatz von Shared Space bzw. einer Begegnungszone sinnvoll. Die räumliche Ausdehnung dieser Bereiche ist primär von der Tatsache abhängig, wie lange Kfz-LenkerInnen dazu bereit sind, eine konstant niedrige Geschwindigkeit einzuhalten. Es zeigt sich anhand der Projekte, dass eine Grenze von ca. 1 km Länge angenommen werden kann.

#### Einsatzgrenzen

## 4.2 Rechtliche Situation

Hinsichtlich der rechtlichen Situation lässt sich darstellen, dass die wesentlichen Unterschiede von einer Begegnungszone und einem Shared Space in der rechtlichen Verankerung und den damit verbundenen Konsequenzen liegen.

**Begegnungszone** Durch die eindeutige juristische Verordnung der Begegnungszone in der schweizerischen Signalisationsverordnung bestehen klare Regeln, wie sich die VerkehrsteilnehmerInnen dort zu verhalten haben und was innerhalb dieser Zone zulässig ist und was nicht. In einer Begegnungszone sind FußgängerInnen gegenüber dem Fahrzeugverkehr eindeutig bevorrangt (Fußgängervortritt), wodurch im Schadensfall Rechtssicherheit herrscht.

**Shared Space** In einem Shared Space wird das Verhalten der VerkehrsteilnehmerInnen im Wesentlichen über die Gestaltung und die Interaktion untereinander beeinflusst. Soziales Verhalten, Eigenverantwortung und Rücksichtnahme regeln theoretisch den Verkehr. In der Praxis zeigt sich, dass dies funktioniert. In den Niederlanden besteht aber grundsätzlich eine Verschuldensvermutung von 50–100% für Kfz-LenkerInnen bei einem Unfall mit FußgängerInnen oder RadfahrerInnen.

Wird das Shared-Space-Konzept jedoch in ein anderes Rechtssystem transferiert, so gelten die jeweiligen landesspezifischen Bestimmungen, und in einem Schadensfall besteht unter Umständen keine eindeutige Rechtssicherheit mehr. Dennoch ist definitiv anzumerken, dass ein Shared Space kein rechtsfreier Straßenraum ist. Auch hier gelten immer noch die grundlegenden Basisverkehrsregeln der Straßenverkehrsordnung des jeweiligen Landes.

## **Vor- und Nachteile**

## **4.3**

Die Vorteile beider Konzepte liegen insgesamt definitiv in der qualitativen Aufwertung des öffentlichen Raumes, der Förderung von mehr Eigenverantwortung und Rücksichtnahme zwischen den VerkehrsteilnehmerInnen sowie in der Erhöhung der Verkehrssicherheit, wodurch aufgrund der Reduzierung der Unfälle und Unfallschwere auch volkswirtschaftliche Kosten eingespart werden.

Weiterhin sind beide Konzepte im Vergleich zu konventionell gestalteten Straßenräumen energie- und flächeneffizienter, da die durchschnittliche Geschwindigkeit des motorisierten Individualverkehrs deutlich reduziert wird und so wieder mehr unterschiedliche Funktionen im öffentlichen Raum wahrgenommen werden können. Aufgrund dieser attraktiveren Gesamtsituation sind oftmals eine deutliche Belebung von Geschäftsstraßen und damit verbundene Umsatzsteigerungen im Einzelhandel sowie eine grundsätzliche Aufwertung von Wohnquartieren und der dortigen Lebensqualität zu verzeichnen. In vielen Fällen gelang es, Kreuzungsbereiche in attraktive Plätze umzugestalten und so eine Aufwertung und Belebung des öffentlichen Raumes zu bewirken. Die reduzierte Geschwindigkeit trägt auch dazu bei, dass straßenverkehrsbedingte Emissionen wie CO<sub>2</sub>, Feinstaub oder Lärm sowie der durchschnittliche Treibstoffverbrauch reduziert werden.

**Geschwindigkeitsniveau**

Durch den großflächigen Einsatz von Pflasterungen, insbesondere bei der Ausführung sehr kleinteiliger Verlegemuster, besteht jedoch die Gefahr einer Zunahme der Lärmemissionen. Dies ist deutlich bei Geschwindigkeiten ab 30 km/h wahrzunehmen. Verstärkt wird die Lärmentwicklung durch raue Oberflächen mit einem Fugenabstand größer als 5 mm und gefasteten oder gebrochenen Kanten. Da die durchschnittliche Geschwindigkeit aber vielfach deutlich unter 30 km/h liegt, ist dieser Punkt zu relativieren. Prinzipiell ist jedoch auf eine sorgfältige und hochwertige Materialwahl, gerade auch im Hinblick auf die Belastbarkeit, Flächenstabilität, Verschiebesicherheit, Rutschfestigkeit, Begehrbarkeit sowie der allgemeinen Ästhetik, zu achten. Gleiches gilt bei der Auswahl des Straßenmobiliars. Die verwendeten Ma-

**Materialwahl**

aterialien tragen entscheidend zur qualitativen Aufwertung des Umfeldes sowie zur Wahrnehmung der Straße als Lebensraum bei.

**Errichtungskosten**

Bezüglich der Errichtungskosten sind Begegnungszonen theoretisch kostengünstiger als ein Shared Space. Sie lassen sich im Prinzip durch die entsprechende Beschilderung und Markierung umsetzen, wohingegen ein Shared Space fast immer einen kostspieligen Totalumbau bedingt. Es hat sich jedoch erwiesen, dass das bloße Aufstellen des Verkehrszeichens Begegnungszone nicht ausreichte und eine Nachrüstung bzw. ein Umbau im Nachhinein erforderlich war, insbesondere dort, wo die Interaktion zwischen nicht-motorisierten und motorisierten VerkehrsteilnehmerInnen zu gering war.

Wird eine Straße im Rahmen einer Sanierungsmaßnahme ohnehin erneuert, so ist der Aspekt eines kostspieligen Totalumbaus zu relativieren, da im Prinzip nur eine andere Art der Straßenraumgestaltung umgesetzt wird. Die Baukosten einer konventionell gestalteten Straße in Asphaltbauweise sind im Regelfall jedoch günstiger als eine Bauweise mit Pflasterungen oder speziellen Belägen. Da in beiden Konzepten aber keine Verkehrslichtsignalanlagen, Radwege und nur ein Minimum bis keine Verkehrszeichen vorgesehen sind, werden wieder Kosten eingespart. Langfristig betrachtet amortisieren sich also die anfänglich höheren Errichtungskosten eines Shared Space mit den Kosten, die sonst für die Errichtung und Erhaltung der Lichtsignalanlagen, Fahrbahnmarkierungen und Verkehrszeichen ausgegeben würden.

**Verkehrsqualität**

Ein weiterer und wesentlicher Vorteil, der vor allem bei dem Shared-Space-Konzept zum Tragen kommt, ist die Erhöhung der Verkehrsqualität und Leistungsfähigkeit. Aufgrund der Deregulierung und Gestaltung entsteht häufig ein nahezu konstanter Verkehrsfluss auf niedrigem Geschwindigkeitsniveau, der verglichen mit der Ausgangssituation zu geringeren Durchfahrzeiten bzw. minimierten Wartezeiten führt. Stauungen treten meist nur noch in den Spitzenstunden auf, fallen hier aber geringer aus als vor der Umgestaltung. Lange Wartezeiten aufgrund von Verkehrslichtsignalanlagen entfallen sowohl für FußgängerInnen als auch für den Fahrzeugverkehr vollständig. Es hat sich erwiesen, dass hier auch der öffentliche Verkehr durch zuverlässige Fahrzeiten profitiert und die anfänglichen Bedenken sowie die Skepsis der

Verkehrsbetriebe in vielen Fällen ausgeräumt werden konnten, wie beispielsweise im niederländischen Drachten.

Sowohl in Shared Space-Bereichen als auch in Begegnungszonen ist es notwendig, zugunsten der Übersichtlichkeit und Sichtbeziehungen auf möglichst viele Stellplätze für den ruhenden Verkehr zu verzichten, bestenfalls gar keine zu errichten. Parkende Kfz versperren die Sicht und verhindern bzw. erschweren die notwendigen Interaktionsbeziehungen zwischen den VerkehrsteilnehmerInnen. Insbesondere beidseitiges Parken bei kleineren Straßenquerschnitten vermittelt den Kfz-LenkerInnen wieder den Eindruck, dass der Raum allein für ihre Zwecke zur Verfügung steht. Der Raumeindruck der Weite und Übersichtlichkeit geht dadurch verloren. In Gebieten mit hohem Parkraumdruck bietet sich daher die Option an, durch den Einsatz von Straßenmobiliar das Parken an kritischen Punkten zu verhindern. Eine übermäßige Verwendung von Pollern ist aber ebenso zu vermeiden. Projekte, die konsequent nach dieser Planungsphilosophie umgesetzt wurden, sind in ihren Auswirkungen insgesamt positiver zu bewerten.

#### **Ruhender Verkehr**

Wesentlich für die Sichtbeziehungen und die frühzeitige Wahrnehmung ist auch eine gute Ausleuchtung während den Dämmerungs- und Nachtzeiten. Ein angepasstes Beleuchtungskonzept kann darüber hinaus als strukturierendes Gestaltungselement und zur Akzentuierung der Umgebung eingesetzt werden, was einen zusätzlichen räumlichen Qualitätsgewinn und eine erhöhte Sicherheit im öffentlichen Raum gewährleistet (Entschärfung von Angst- bzw. Gewalträumen).

#### **Beleuchtung**

Im Hinblick auf die Barrierefreiheit sind beide Konzepte durch ihre oftmals niveaugleiche Ausführung besonders geeignet für Rollstuhlfahrer- Innen und mobilitätseingeschränkte Personen (Menschen mit Kinderwagen, Rollatoren oder Gehhilfen). Durch den Wegfall der Bordsteinkanten und der häufig fehlenden Farbkontraste muss jedoch ein adäquates Leitsystem für Blinde und sehbehinderte Menschen integriert werden. Dies wird vor allem in neueren Shared-Space-Projekten konsequent forciert, indem VertreterInnen von Blinden- und Sehbehindertenverbänden von Beginn an verstärkt in die partizipativen Prozesse mit eingebunden werden und ihre Wünsche in der Gestaltung Berücksichtigung finden.

#### **Barrierefreiheit**

**Verkehrssicherheit**

Das unter den VerkehrsteilnehmerInnen häufig kritisierte subjektive „Unsicherheitsgefühl“, das sich aufgrund der Gestaltung ergibt, ist aus wissenschaftlicher Sicht von Vorteil. Nach der Risikokompensationstheorie von Adams bzw. nach der Risikohomöostasetheorie von Wilde verhalten sich VerkehrsteilnehmerInnen vorsichtiger und weniger risikant, sobald sie ein erhöhtes Risiko wahrnehmen. Im Falle von Shared Space führt das erhöhte subjektive Risikoempfinden zu der notwendigen Verlangsamung des motorisierten Individualverkehrs und zu einer generell erhöhten Aufmerksamkeit gegenüber der Gesamtsituation, wodurch sich die objektive Sicherheit insgesamt erhöht.

Es wird keine „Scheinsicherheit“, wie beispielsweise bei beschilderten Schutzwegen, evoziert, sondern bewusste Unsicherheit, die zur objektiven Sicherheit beiträgt. Kritisch anzumerken ist jedoch, dass gerade schwächere VerkehrsteilnehmerInnen (SeniorInnen, Kinder, Blinde und Sehbehinderte) in solchen Situationen überfordert sein können. Deshalb ist es essenziell, dass ein Shared Space zwar an die individuelle Raum- und Verkehrssituation angepasst wird, aber möglichst wenige Kompromisse hinsichtlich einer Abweichung von den grundlegenden Gestaltungsprinzipien (vgl. Kapitel 3.2.1) eingegangen werden.

**4.4****Exkurs: Risiko und Verkehrssicherheit**

Wie bereits erwähnt, liegt einer der wesentlichen Erfolge von Shared Space und ähnlichen Konzepten darin, dass die räumliche Gestaltung zu einer deutlichen Geschwindigkeitsreduktion im Fließverkehr führt und somit zu einer Steigerung der Verkehrssicherheit beiträgt. Verglichen mit der Ausgangssituation ist es durch die Umgestaltung der Verkehrsräume in qualitativ hochwertige öffentliche Räume möglich, tödliche und schwere Verkehrsunfälle zu vermeiden.

**Reaktanz**

Bis jetzt sind in keinem der bisher realisierten Shared-Space-Projekte tödliche oder schwere Unfälle aufgetreten. Es ist also festzustellen, dass Shared Space zu einer Reaktanz unter den VerkehrsteilnehmerInnen führt, die eben diese positiven Resultate hervorbringt. Reaktanz ist die Verhaltensadaptation eines Menschen als Reaktion auf die Ein-

führung einer Maßnahme oder auf das Eintreten von Ereignissen, die den aktuellen oder antizipierten Handlungsraum beeinflussen.

Einen wesentlichen Erklärungswert für diese Tatsache und für die Reaktanz im Straßenverkehr leisten die theoretischen Modelle der Risikohomöostase von Wilde und der Risikokompensation von Adams. Im Vorfeld ist anzumerken, dass beide Modelle auf einem Kosten-Nutzen-Ansatz basieren, da die Teilnahme am Straßenverkehr (Nutzen) immer ein gewisses Risiko (Kosten) birgt.

Wilde postuliert in seiner Theorie der Risikohomöostase, dass das Risiko, welches jeder Mensch hinsichtlich der Teilnahme am Straßenverkehr eingeht, eine individuelle Größe darstellt und von Mensch zu Mensch unterschiedlich ausgeprägt ist (akzeptiertes Risiko). Das akzeptierte Risiko variiert und wird durch die Abwägung der Kosten und Nutzen der verschiedenen Handlungsalternativen beeinflusst. Das bedeutet, wenn beispielsweise VerkehrsteilnehmerInnen einen größeren Nutzen in ihren Handlungen sehen und die Kosten für diese Handlungen als gering eingeschätzt werden, verändert sich das akzeptierte Risiko auf ein höheres Niveau bzw. umgekehrt. Der Kosten-Nutzen-Vergleich, der das akzeptierte Risiko determiniert, wird im Wesentlichen von motivationalen Faktoren ökonomischer, kultureller, sozialer und psychologischer Art geprägt und ist weniger ein bewusst kalkulierter, sondern eher ein internalisierter, unbewusster Prozess (vgl. Wilde 1994).

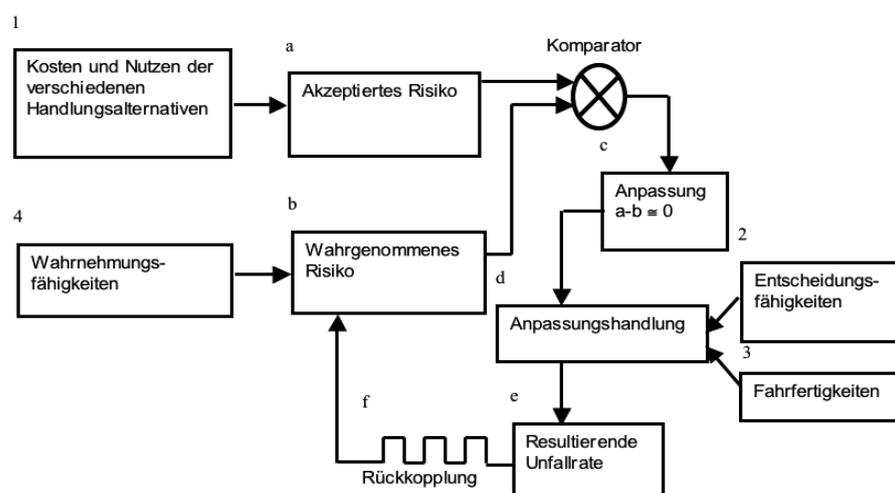
#### **Theorie der Risikohomöostase**

Wie sich VerkehrsteilnehmerInnen nun aber im Straßenverkehr verhalten, hängt ebenso vom eingeschätzten Risiko ab, das durch die individuellen Wahrnehmungsfähigkeiten der VerkehrsteilnehmerInnen mit beeinflusst wird. Alle Menschen sind danach bestrebt, ein auf Dauer möglichst unverändertes Risikoniveau beizubehalten, deshalb wird das akzeptierte Risiko mit dem wahrgenommenen Risiko ständig verglichen (Komparator). Die Differenz zwischen akzeptiertem und wahrgenommenem Risiko sollte dabei immer ungefähr null sein. Falls dies nicht der Fall ist, erfolgen Anpassungshandlungen aufseiten der VerkehrsteilnehmerInnen, die wieder durch ihre individuellen Entscheidungsfähigkeiten und Fahrfertigkeiten determiniert sind. Fühlen sich die VerkehrsteilnehmerInnen sicher, weil keine Gefahr wahrgenommen wird, diese aber objektiv immer präsent sein kann, verhalten sie sich riskanter und weniger aufmerksam, um das individuelle Risikoni-

veau wieder einzupegeln. Nehmen sie aber die Gefahr wahr, so verhalten sie sich vorsichtiger und weniger riskant. Aus dieser Anpassungshandlung resultiert folglich eine bestimmte Unfallrate, die sich wiederum über eine zeitlich verzögerte Rückkoppelung bzw. einen Lernprozess auf das wahrgenommene Risiko auswirkt (s. nachstehende Abbildung 4-1).

Abbildung 41

Modell der Risikohomöostase



Quelle: Schlag (2006)

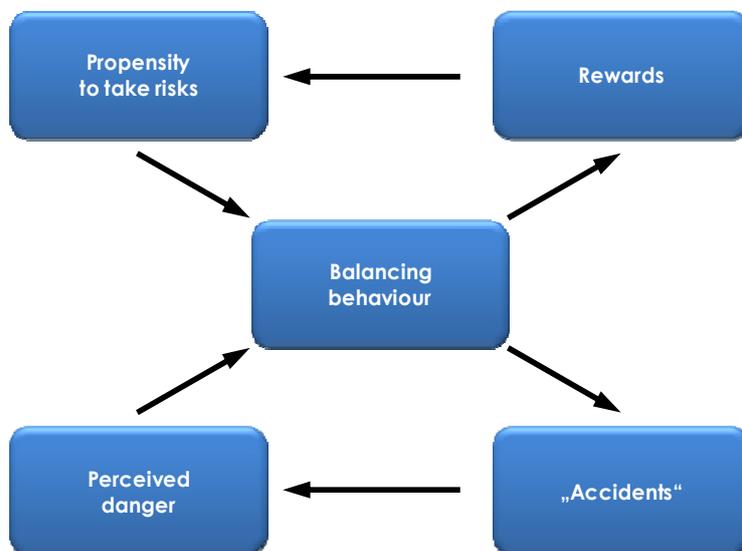
**Theorie der Risikokompensation**

Adams stellt in seinem Modell der Risikokompensation die Risikohomöostase modifiziert und vereinfacht dar (vgl. Adams 1996). Das Modell kann mit folgenden Aussagen kurz beschrieben werden (s. Abbildung 4-2):

- Jeder Mensch hat eine gewisse Neigung, ein Risiko einzugehen (Propensity to take risks). Diese Neigung variiert und ist individuell ausgeprägt.
- Die Neigung wird durch die potenzielle Entlohnung (Rewards), ein Risiko einzugehen, beeinflusst.
- Die Wahrnehmung des Risikos wird durch die eigenen Erfahrungen oder durch Erfahrungen, die andere mit Unfällen gemacht haben, beeinflusst.

- Individuelle Entscheidungen, ein Risiko einzugehen, stellen einen Balanceakt dar, in welchem das wahrgenommene Risiko (Perceived danger) gegen die Neigung, ein Risiko einzugehen, aufgewogen wird (Balancing behaviour).
- Unfälle (Accidents) sind Konsequenzen aus dem Eingehen eines Risikos. Je mehr Risiken ein Individuum eingeht, desto größer sind einerseits die Entlohnungen, aber andererseits auch die Unfälle.

Abbildung 42



Modell der  
Risikokompensation

Quelle: Adams (1996), eigene Darstellung

Sowohl Wilde als auch Adams belegen den Gehalt ihrer Modelle vor allem damit, dass zur Steigerung der Sicherheit entwickelte Maßnahmen, wie beispielsweise das Antiblockiersystem, Sicherheitsgurte oder Fahrradhelme, nie die vorher gewünschte und intendierte Veränderung der Unfallrate bewirken. Diese Sicherheitsmaßnahmen verändern oft nur das wahrgenommene Risiko, während das akzeptierte Risiko meist unverändert bleibt (vgl. Adams 1996 und Wilde 1994).

#### Modellgehalt

Es erfolgt also eine Verhaltensadaptation in Richtung der Höhe des akzeptierten Risikos. Das bedeutet, dass Kfz-LenkerInnen beispielsweise den zusätzlichen Sicherheitsgewinn durch das Antiblockiersystem in eine riskantere Fahrweise umlegen (schnelleres Fahren und späteres

Bremsen) und teilweise überkompensieren, was dann anstatt zu einer Unfallreduzierung zu einer Unfallsteigerung bzw. zu keiner nennenswerten Veränderung der Unfallrate führt. Dieser Effekt tritt vor allem dann ein, wenn das Autofahren eine attraktive, leistungsbezogene Handlung darstellt und der zusätzliche Sicherheitsgewinn für die Kfz-LenkerInnen direkt wahrnehmbar ist.

### Anwendung der Modelle

Werden nun die Modelle auf Shared Space oder ähnliche Konzepte angewendet, zeigt sich, dass durch die räumliche Gestaltung, also durch die Aufhebung der Trennung der verschiedenen Verkehrsarten sowie durch die Deregulierung und den Wegfall eindeutig zugeordneter Verkehrsflächen, gezielt subjektive Unsicherheit unter den VerkehrsteilnehmerInnen evoziert wird, die letztendlich zu einer objektiv sicheren Gesamtsituation beiträgt.

Die Gestaltung eines Shared Space führt zu einer Erhöhung des wahrgenommenen Risikos aufseiten der VerkehrsteilnehmerInnen und gleichzeitig zu einer Reduzierung des akzeptierten Risikos, da keine VerkehrsteilnehmerInnen absichtlich oder gezielt einen Unfall mit den daraus resultierenden Konsequenzen verursachen möchte. Hinsichtlich des Kosten-Nutzen-Kalküls überwiegt die Kostenseite. Es erfolgt eine Verhaltensadaption in Richtung der Höhe des nun reduzierten akzeptierten Risikos, die durch die Erhöhung des wahrgenommenen Risikos verstärkt wird.

Die Verhaltensadaption äußert sich in einer deutlichen Reduzierung der Geschwindigkeit vor allem aufseiten der motorisierten VerkehrsteilnehmerInnen und in einer erhöhten Aufmerksamkeit aller VerkehrsteilnehmerInnen gegenüber der gesamten Verkehrssituation. Die reduzierte Geschwindigkeit und die erhöhte Aufmerksamkeit ermöglichen die interpersonelle Kommunikation mittels Blickkontakt und Handzeichen zwischen den VerkehrsteilnehmerInnen. Aus dieser Verhaltensadaption resultiert eine deutlich reduzierte Unfallrate hinsichtlich der tödlichen und schweren Verkehrsunfälle. Die leichten Unfälle und die mit Sachschäden dienen hingegen wieder dem Lernprozess und tragen dazu bei, dass Menschen aus ihrem Fehlverhalten lernen und sich zukünftig umsichtiger verhalten werden.

# 5

## **UMSETZUNGSMÖGLICHKEITEN DES MODELLS STRASSE FAIR TEILEN**

Unter dem Begriff „Straße fair teilen“ soll ein Modell für ein konfliktfreies Miteinander im Straßenraum entwickelt werden, das in Anlehnung an die niederländischen und schweizerischen Konzepte eine Umsetzung dieser Planungs- und Gestaltungsgrundsätze in der Stadt Wien forcieren soll.

### **Rechtliche Ausgangslage**

**5.1**

Zur Definition und Umsetzung des Wiener Modells Straße fair teilen ist es vorab notwendig, die aktuelle Rechtslage in Österreich zu analysieren. Die wesentliche Rechtsgrundlage für den Straßenverkehr ist die österreichische Straßenverkehrsordnung (StVO). Da es sich bei der StVO um ein Bundesgesetz handelt und nur ein Modell explizit für die Stadt Wien umgesetzt werden soll, ist es sinnvoll, eine Umsetzungsmöglichkeit zu prüfen, die innerhalb der bestehenden StVO-Bestimmungen umsetzbar ist.

**StVO**

### **Umsetzungsmöglichkeiten im Rahmen der StVO**

**5.2**

In den folgenden Abschnitten werden die grundlegenden Paragraphen der StVO analysiert, die für eine mögliche Umsetzung des Wiener Modells Straße fair teilen von Relevanz sind. Zudem werden allfällige Unklarheiten aufgezeigt und, sofern erforderlich, Lösungs- bzw. Umsetzungsvorschläge präsentiert. Angestrebt wird ein Modell, das sich tendenziell an Shared-Space-ähnlichen Konzepten orientiert und ohne Änderung der StVO bzw. ohne Einführung eines neuen Verkehrsregimes in der StVO auskommt.

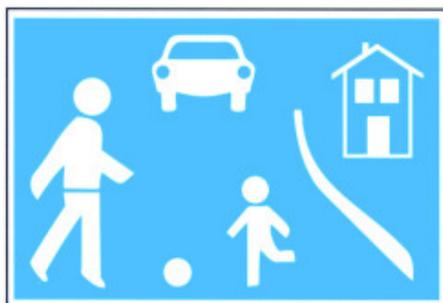
## 5.2.1

### Wohnstraße

Nach geltender StVO ist die Wohnstraße derzeit die einzige Möglichkeit, eine mischverkehrsähnliche Fläche zu realisieren, die von unterschiedlichen Verkehrsarten genutzt werden darf. Im Gegensatz zur Fußgängerzone, wo nur ein bestimmter Fahrzeugverkehr mittels Ausnahmeregelung zulässig ist, ist in einer Wohnstraße der Fahrzeugverkehr prinzipiell erlaubt, unterliegt aber bestimmten Restriktionen.

Abbildung 43

Verkehrszeichen  
Wohnstraße



Quelle: § 76b StVO, BGBl. I 159/1960 idF BGBl. I 16/2009

#### **Definition Wohnstraße**

Die Wohnstraße ist gemäß § 76b StVO folgendermaßen definiert:

*„(1) Die Behörde kann, wenn es die Sicherheit, Leichtigkeit oder Flüssigkeit des Verkehrs, insbesondere des Fußgängerverkehrs, die Entflechtung des Verkehrs oder die Lage, Widmung oder Beschaffenheit eines Gebäudes oder Gebietes erfordert, durch Verordnung Straßenstellen oder Gebiete dauernd oder zeitweilig zu Wohnstraßen erklären. In einer solchen Wohnstraße ist der Fahrzeugverkehr verboten; ausgenommen davon sind der Fahrradverkehr, das Befahren mit Fahrzeugen des Straßendienstes, der Müllabfuhr, des öffentlichen Sicherheitsdienstes und der Feuerwehr in Ausübung des Dienstes sowie das Befahren zum Zwecke des Zu- und Abfahrens.“*

*(2) In Wohnstraßen ist das Betreten der Fahrbahn und das Spielen gestattet. Der erlaubte Fahrzeugverkehr darf aber nicht mutwillig behindert werden.*

*(3) Die Lenker von Fahrzeugen in Wohnstraßen dürfen Fußgänger und Radfahrer nicht behindern oder gefährden, haben von ortsgebundenen Gegenständen oder Einrichtungen einen der Verkehrssicherheit entsprechenden seitlichen Abstand einzuhalten und dürfen nur mit Schrittgeschwindigkeit fahren. Beim Ausfahren aus einer Wohnstraße ist dem außerhalb der Wohnstraße fließenden Verkehr Vorrang zu geben.*

*(4) Die Anbringung von Schwellen, Rillen, Bordsteinen u. dgl. sowie von horizontalen baulichen Einrichtungen ist in verkehrsgerechter Gestaltung zulässig, wenn dadurch die Einhaltung der Schrittgeschwindigkeit nach Abs. 3 gewährleistet wird.*

*(5) Für die Kundmachung einer Verordnung nach Abs. 1 gelten die Bestimmungen des § 44 Abs. 1 mit der Maßgabe, dass am Anfang und am Ende einer Wohnstraße die betreffenden Hinweiszeichen (§ 53 Abs. 1 Z 9c bzw. 9d) anzubringen sind.“*

Durch die gesetzlichen Vorgaben, im Speziellen durch Absatz 1 (Verbot für den Durchgangsverkehr), kann das Verkehrsregime der Wohnstraße nicht als Grundlage für das Wiener Modell Straße fair teilen herangezogen werden, da der allgemeine Fahrzeugverkehr einen nach dem Modell Straße fair teilen gestalteten Straßenraum ohne Einschränkungen durchfahren können sollte.

Fazit: Eine Wohnstraße ist für das Modell Straße fair teilen nicht anwendbar.

## 5.2.2 Basisverkehrsregeln

Die StVO gibt Basisverkehrsregeln für alle VerkehrsteilnehmerInnen vor, die jederzeit gelten, auch wenn keine Verkehrszeichen oder Bodenmarkierungen im Straßenraum existieren. Von juristischer Bedeutung sind hierbei vor allem der im 1. Abschnitt geregelte Vertrauensgrundsatz sowie die im 2. Abschnitt geregelten Fahrregeln für den Fahrzeugverkehr. Dabei sind insbesondere folgende Paragraphen der StVO für das Wiener Modell Straße fair teilen von Relevanz:

- § 3 Vertrauensgrundsatz
- § 7 Allgemeine Fahrordnung (Rechtsfahrgebot)
- § 19 Vorrang (rechts vor links)
- § 20 Fahrgeschwindigkeit (angepasste Geschwindigkeit)
- § 23 Halten und Parken

### **Vertrauensgrundsatz**

Der Vertrauensgrundsatz besagt, dass StraßenbenutzerInnen darauf vertrauen dürfen, dass andere Personen die für die Straßenbenutzung maßgeblichen Rechtsvorschriften befolgen. Ausgenommen von dieser Regelung sind Kinder, seh- und körperbehinderte bzw. gebrechliche Personen sowie Personen, aus deren augenfälligem Verhalten geschlossen werden kann, dass diese unfähig sind, die Gefahren des Straßenverkehrs einzusehen. Die LenkerInnen von Fahrzeugen haben sich gegenüber diesen ausgenommenen Personen durch Verminderung der Fahrgeschwindigkeit und durch Bremsbereitschaft so zu verhalten, dass eine Gefährdung dieser Personen ausgeschlossen ist.

Durch den Vertrauensgrundsatz erfolgt eine grundsätzliche Absicherung, indem vorausgesetzt wird, dass alle StraßenbenutzerInnen Kenntnis über die geltenden StVO-Bestimmungen besitzen und sich dementsprechend verhalten. Des Weiteren wird insbesondere eine erhöhte Rücksichtnahme gegenüber schwächeren StraßenbenutzerInnen eingefordert.

Gemäß § 7 Abs. 1 StVO gilt das Rechtsfahrgebot. LenkerInnen von Fahrzeugen haben demnach so weit rechts zu fahren, wie es unter Bedachtnahme auf die Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs zumutbar und ohne Gefährdung, Behinderung oder Belästigung anderer StraßenbenutzerInnen sowie ohne eigene Gefährdung und ohne Sachbeschädigung möglich ist.

#### **Rechtsfahrgebot**

Durch das Rechtsfahrgebot ist klar geregelt, wo FahrzeuglenkerInnen im Straßenraum fahren sollen. Auch bei keiner direkten Vorgabe von Fahrbahnen bzw. Fahrstreifen ist also eine Regelung vorhanden, die durch entsprechende Gestaltungsmaßnahmen (z. B. Straßenmobiliar) unterstützt werden kann.

Gemäß § 19 Abs. 1 StVO haben Fahrzeuge, die von rechts kommen, den Vorrang. Schienenfahrzeuge haben auch den Vorrang, wenn sie von links kommen, und Einsatzfahrzeuge haben gemäß § 19 Abs. 2 StVO immer den Vorrang.

#### **Vorrang**

Da das Modell Straße fair teilen auf einer Deregulierung des Verkehrssystems basiert, sollte weder das Verkehrszeichen „Vorrang geben“ noch das Verkehrszeichen „Halt“ verordnet werden. Als allgemeine Vorrangregelung gilt dann also rechts vor links. Im Falle einer Vorrangstraße kann zu Beginn des Straße-fair-teilen-Bereiches durch das Verkehrszeichen „Ende der Vorrangstraße“ der Vorrang aufgehoben werden, so dass im Kreuzungsbereich wieder rechts vor links gilt. Ein Verkehrszeichen, das den Vorrang für alle VerkehrsteilnehmerInnen aufhebt, existiert nicht.

Der erwähnte Linksvorrang von Schienenfahrzeugen gemäß § 19 Abs. 1 StVO sowie die Bevorzugung von Schienenfahrzeugen gemäß § 28 StVO ist aus Sicht der Verfasser auch im Modell Straße fair teilen notwendig, da Straßenbahnen spurgebunden sind, lange Bremswege aufweisen und zugunsten der Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs und im Sinne des Masterplan Verkehr Wien 2003 immer Vorrang genießen sollten.

#### **Straßenbahn**

**Fahrgeschwindigkeit** Bezüglich der Fahrgeschwindigkeit gilt gemäß § 20 Abs. 1 StVO eine situationsangepasste Fahrgeschwindigkeit sowie gemäß § 20 Abs. 2 StVO im Ortsgebiet eine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Die Behörde kann aber gemäß § 20 Abs. 2a StVO eine niedrigere Höchstgeschwindigkeit erlassen.

Prinzipiell soll im Modell Straße fair teilen die Straßenraumgestaltung vermitteln, wie schnell FahrzeuglenkerInnen in einem solchen Bereich fahren dürfen und die Fahrgeschwindigkeit sollte an die aktuelle Situation vor Ort angepasst werden. Eine Rechtsgrundlage ist somit gemäß § 20 Abs. 1 StVO gegeben.

**Geschwindigkeitsbeschränkung**

Dennoch ist zu empfehlen, eine Geschwindigkeitsbeschränkung zu verordnen, da vor allem in Nachtzeiten, wenn die Nutzerfrequenz sinkt und die Interaktionsbeziehungen mit anderen StraßennutzerInnen ausbleiben, davon auszugehen ist, dass trotz Gestaltungsmaßnahmen ein solcher Bereich mit zu hohen Geschwindigkeiten durchfahren wird.

Als zulässige Höchstgeschwindigkeit bietet sich a priori ein Tempolimit von maximal 30 km/h an. In Analogie zu einer Wohnstraße gemäß § 76b StVO, wo nur mit Schrittgeschwindigkeit gefahren werden darf, könnte auch ein geringeres Tempo als sinnvoll erachtet werden. In Freistadt im Bundesland Oberösterreich wurde beispielsweise eine „Zentrumszone“ mit einer empfohlenen Geschwindigkeit von 20 km/h ausgewiesen. Dem aus nachstehender Abbildung ersichtlichen Schild kommt dabei freilich nur empfehlender Charakter zu.

Abbildung 44



Zentrumszone,  
Freistadt,  
Oberösterreich

Quelle: Verkehrsplanung Käfer GmbH

Eine Geschwindigkeitsbeschränkung bietet darüber hinaus eine zusätzliche Verkehrs- und Rechtssicherheit, Übertretungen können entsprechend geahndet werden. Die Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h könnte beispielsweise schon vor dem eigentlichen Straße-fair-teilen-Bereich verordnet werden bzw. könnte ein Straße-fair-teilen-Bereich in eine bestehende Tempo-30-Zone integriert werden.

Bezüglich des Haltens und Parkens gilt gemäß § 23 Abs. 1 StVO, dass Fahrzeuge so abzustellen sind, dass keine StraßenbenutzerInnen gefährdet oder LenkerInnen anderer Fahrzeuge am Wegfahren bzw. am Vorbeifahren gehindert werden. Des Weiteren gilt gemäß § 23 Abs. 2 StVO, dass Fahrzeuge zum Halten und Parken am Rand der Fahrbahn und parallel zum Fahrbahnrand abzustellen sind, sofern sich aus Bodenmarkierungen oder Verkehrszeichen nichts anderes ergibt.

#### **Halten und Parken**

Da aber bei einer flächigen, niveaugleichen Gestaltung nicht immer ein Fahrbahnrand existiert bzw. unmittelbar erkennbar ist und prinzipiell ein wildes Parken in direkter Nähe zu den Gebäuden bzw. Fenstern von Aufenthaltsräumen vermieden werden sollte, können Stellplätze durch Bodenmarkierungen, die auch in Form von Pflasterungen ausgeführt werden können, gekennzeichnet werden.

### **Parkverbotszone mit Zusatztafel**

Das Parken sollte in kritischen Bereichen zusätzlich durch ein Parkverbot unterbunden werden. Das Halten, sofern es tatsächlich im Rahmen der StVO-Bestimmungen stattfindet, sollte jedoch ermöglicht werden. Hierbei sollte aber auch wiederum darauf geachtet werden, dass möglichst wenige Verkehrszeichen zum Einsatz kommen. Die StVO bietet hierzu die Möglichkeit, dass gemäß § 52 StVO eine Zonenbeschränkung mit dem Verkehrszeichen „Parken verboten“ oder auch „Halten und Parken verboten“ ausgewiesen werden kann. Gemäß § 54 Abs. 1 StVO kann durch eine Zusatztafel, deren Wortlaut grundsätzlich frei bestimmt werden darf, das Parken in gekennzeichneten Flächen erlaubt werden.

In Hinsicht auf das Wiener Modell Straße fair teilen bedeutet dies, dass jeweils nur am Anfang und Ende eines Straße-fair-teilen-Bereiches das Verkehrszeichen „Parkverbotszone“ mit der Zusatztafel „Parken in gekennzeichneten Flächen erlaubt“ beschildert wird und alle Stellplätze durch Bodenmarkierungen ausgewiesen werden. Das Parken wird so durch wenige Verkehrszeichen reguliert und der sonst übliche „Schilderwald“ an Halte- und Parkverboten entfällt. Ausnahmeregelungen für den Lieferverkehr sollten vor allem in Geschäftsstraßen berücksichtigt werden.

### **Verwendung von Pollern**

Als Alternative können auch Poller verwendet werden, um das Parken zu regulieren. Auch hier gilt es, die Poller sparsam und dezent einzusetzen. Poller sollten daher auch nur Verwendung finden, wenn neben dem Parken auch das Halten unumgänglich unterbunden werden soll.

Abbildung 45



Verkehrszeichen  
Parkverbotszone

Quelle: eigene Darstellung

## **Definition von Gehsteig und Fahrbahn**

### **5.2.3**

Theoretisch reichen die oben angeführten Basisverkehrsregeln aus, um vor allem den Fahrzeugverkehr auf einer Mischverkehrsfläche zu regeln. Unklar wird es aber hinsichtlich einer Definition von Gehsteig und Fahrbahn bei einer niveaugleichen Gestaltung, wie es Shared Space oder ähnliche Konzepte intendieren. Die Definition von Gehsteig und Fahrbahn ist insofern von Relevanz, da insbesondere das Verhalten der FußgängerInnen gemäß § 76 StVO sowie das Verhalten der RadfahrerInnen gemäß § 68 StVO unmittelbar an diese Definition gebunden sind. Zu dieser Thematik existieren die folgenden unterschiedlichen Sichtweisen.

Wird der gesamte Bereich als Fahrbahn definiert, so haben gemäß § 76 StVO FußgängerInnen den äußersten Fahrbahnrand zu benutzen, sich vor dem Betreten der Fahrbahn zu vergewissern, dass keine anderen StraßenbenutzerInnen dadurch gefährdet werden, die Fahrbahn in angemessener Eile und auf kürzestem Weg zu queren und dabei den Fahrzeugverkehr nicht zu behindern. Weiterhin dürfen FußgängerInnen die Fahrbahn im Ortsgebiet nur außerhalb von Kreuzungen queren, wenn die Verkehrslage ein sicheres Überqueren zweifellos zulässt.

**Fahrbahn  
ohne Gehsteig**

Bezüglich des Radverkehrs gilt gemäß § 68 StVO, dass RadfahrerInnen Gehsteige und Gehwege nicht in Längsrichtung befahren dürfen. Da nur eine Fahrbahn ohne Gehsteig definiert wird, dürfen RadfahrerInnen sowie der restliche Fahrzeugverkehr den gesamten Bereich in Anspruch nehmen, wobei sich dann wiederum der gesamte Fahrzeugverkehr an die Basisverkehrsregeln zu halten hat. Nach dieser Sichtweise ist der Fahrzeugverkehr gegenüber den FußgängerInnen weiterhin bevorrangt. Die Definition entspricht aber auch der gängigen Praxis im Fall mit Gehsteig, da Gehsteige an den Randbereichen der Fahrbahnen angeordnet sind und FußgängerInnen abseits der Schutzwege unter gleichen Bedingungen die Fahrbahn queren.

Die dargestellte Problematik ist jedoch aufgrund der langjährigen Praxiserfahrungen von Shared Space zu relativieren. Es hat sich gezeigt, dass sich gerade durch die unkonventionelle Gestaltung und die Deregulierung des Straßenraumes ein völlig anderes Verhalten bei den VerkehrsteilnehmerInnen einstellt und oftmals der rechtliche Vorrang keine Rolle mehr spielt, sondern das Kommunizieren über den Vorrang mittels Handzeichen und Blickkontakt. Darüber hinaus führt die Gestaltung letztendlich zu einer erhöhten Aufmerksamkeit und zu der notwendigen Geschwindigkeitsreduzierung im Fahrzeugverkehr, welche wiederum erst die interpersonelle Kommunikation und Interaktion zwischen den VerkehrsteilnehmerInnen ermöglicht.

### „Imaginäre Trennlinie“

Da Straßenräume, die im Sinne eines Shared Space gestaltet sind, oftmals keine leeren Flächen sind, sondern durch den Einsatz von Straßenmobiliar und differenzierter Oberflächengestaltungen subtil strukturiert sind, um Verkehrsströme zu kanalisieren, ergibt sich eine „imaginäre Trennlinie“ zwischen den abgetrennten Bereichen, die dann indirekt Gehsteig und Fahrbahn definiert.

So ist es mit Hilfe von Sitzgelegenheiten, Baumscheiben oder Radbügeln etc. möglich, Bereiche von der Fahrbahn abzutrennen, die dann als „Gehsteig“ fungieren, ohne dass der Fahrzeugverkehr diese befahren kann. Es entstehen „Schutzzone“, die gerade für schwächere VerkehrsteilnehmerInnen und insbesondere für blinde und sehbehinderte Menschen dringend erforderlich sind, weil diese Gruppe aufgrund ihres physischen Handicaps nicht in der Lage ist, auf Basis von

Handzeichen und Blickkontakten, mit anderen VerkehrsteilnehmerInnen zu kommunizieren.

Weiterhin besteht im Sinne einer „imaginären Trennlinie“ gemäß § 55 Abs. 7 StVO die Möglichkeit, dass innovative Bodenmarkierungen in Form von Kunst- oder Natursteinen zum Einsatz kommen können. Diese Art der Bodenmarkierung bildet einen liegenden Saum, der gemäß § 2 Abs. 10 StVO auch gleichzeitig den Bordstein als Trennelement ersetzt und die niveaugleiche Ausführung rechtfertigt sowie, juristisch betrachtet, Gehsteig und Fahrbahn definiert.

In Hinsicht auf die rechtliche Situation von FußgängerInnen ergibt sich im Vergleich zur ersten Sichtweise keine Veränderung, jedoch können erwähnte „Schutzonen“ abgegrenzt werden. RadfahrerInnen sowie der übrige Fahrzeugverkehr haben aufgrund der Definition nun aber die Fahrbahn zu benutzen.

Wird ein Straßenbereich als eine einheitliche Fläche ohne Gehsteig und ohne Fahrbahn definiert, bedeutet dies theoretisch, dass alle Paragraphen, die sich im Wortlaut explizit auf Gehsteig und Fahrbahn beziehen, ihre Wirkung verlieren würden. Die Konsequenz wäre, dass es in diesem Bereich nahezu eine Gleichstellung zwischen den verschiedenen Verkehrsarten gäbe und der gesamte Bereich von allen VerkehrsteilnehmerInnen benutzt werden könnte. Weder FußgängerInnen noch Fahrzeugverkehr wären bevorrangt und der Fahrzeugverkehr würde sich weiterhin über die Basisverkehrsregeln regeln. Im Hinblick auf Shared Space würde ein derartiger Fall das Optimum hinsichtlich der Regelung sowie der Gestaltungsmöglichkeiten darstellen, da die Gestaltungsprinzipien konsequent und ohne Einschränkungen umgesetzt werden könnten.

**Weder Fahrbahn  
noch Gehsteig**

## 5.3 Resümee

Es zeigt sich, dass die Definition eines Wiener Modells Straße fair teilen auch ohne StVO-Änderung möglich ist. Die StVO liefert hierzu eine ausreichende Gesetzesgrundlage, und eine Novellierung ist nicht zwingend notwendig.

### **Ergänzung § 1 StVO**

Die einzige Ergänzung in der StVO, die in diesem Kontext sinnvoll wäre, wäre die Aufnahme eines § 1, wie er in der deutschen StVO formuliert ist. Dieser Paragraph fordert, dass die Teilnahme am Straßenverkehr ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht erfordert sowie, dass sich alle VerkehrsteilnehmerInnen so zu verhalten haben, dass keine anderen VerkehrsteilnehmerInnen geschädigt, gefährdet, behindert oder belästigt werden. Durch die Einführung dieses Paragraphen würde in Hinblick auf Straße fair teilen eine grundsätzliche Absicherung im Schadensfall entstehen. Zusätzlich fordert dieser Paragraph juristisch genau das Verhalten ein, welches Straße fair teilen intendiert.

Generell sollte aber keine allzu starke und verbindliche Regulierung erfolgen, da sonst befürchtet werden muss, dass ein innovativer Prozesscharakter gehemmt und so eine Weiterentwicklung des Modells Straße fair teilen unterbunden werden würde. Weiters ist zu befürchten, dass eine verbindliche Regulierung mit einem definierten Verkehrsregime dazu führt, dass VerkehrsteilnehmerInnen spezifische Rechte erhalten, die zu spezifischen Raumzuweisungen führen, was sich letztendlich wieder kontraproduktiv auf die Interaktion, Kommunikation und Selbstverantwortung im Straßenverkehr auswirkt.

### **Keine Änderung der StVO**

Zusammenfassend ergibt sich, dass für die Etablierung des Wiener Modells Straße fair teilen eine Umsetzung im Rahmen der derzeitigen rechtlichen Bestimmungen möglich ist und die Basisverkehrsregeln ausreichen. Mehr noch: Da ein nicht definiertes Modell im Sinne von Shared Space einen wesentlich größeren Gestaltungs- und Handlungsspielraum ermöglicht als ein juristisch genau definiertes Modell, wird darüber hinaus sogar empfohlen, keine Änderung der StVO vorzunehmen.

Allerdings muss auch darauf hingewiesen werden, dass sich aufgrund der derzeitigen rechtlichen Rahmenbedingungen die benachteiligte Stellung von FußgängerInnen außerhalb von Fußgängerzonen und Wohnstraßen im Vergleich zum Fahrzeugverkehr nicht verändert. Daher ist bei der Umsetzung des Wiener Modells Straße fair teilen zu empfehlen, dass die im folgenden Kapitel aufgelisteten Gestaltungsgrundsätze und Anwendungsempfehlungen möglichst umfassend beachtet und angewendet werden.

## **Straße fair teilen**

Innovatives Verkehrsmodell für Wien



## **EMPFEHLUNGEN FÜR DAS WIENER MODELL STRASSE FAIR TEILEN**

Die nachfolgenden Punkte zur Gestaltung und den Anwendungsmöglichkeiten von Straße fair teilen stellen Empfehlungen dar, die den heutigen Erkenntnisstand reflektieren. Alle Punkte sind kontinuierlich mit neugewonnenen Erkenntnissen und Erfahrung sowie dem aktuellen Stand der Wissenschaft abzugleichen, entsprechend zu ergänzen oder abzuändern bzw. zu konkretisieren. Sie sind als Vorschlag und Entscheidungshilfe zu verstehen, wie das Wiener Modell Straße fair teilen realisiert werden kann.

### **Ziel von Straße fair teilen**

Im Vordergrund steht das Ziel einer qualitativen Aufwertung und Belebung des öffentlichen Raumes mit einer Fokussierung auf den Straßenverkehr, indem durch die Neuorganisation und Neugestaltung der Straßenraum für alle VerkehrsteilnehmerInnen und NutzerInnen, unter Berücksichtigung deren Interessen und Anforderungen an die Funktionalität öffentlicher Räume, wieder fair verteilt und so durch gemeinsame und vielfältige Nutzung ein Miteinander aller ermöglicht wird.

Straße fair teilen basiert dabei auf einem neuen Verständnis von Risiko im öffentlichen Raum. Aufgrund der Gestaltung des öffentlichen Straßenraumes wird das Bewusstsein für Risiken und Gefahren geschärft. Risikomanagement tritt an die Stelle von Risikoverleugnung und ermöglicht einen bewussten und verantwortungsvollen Umgang mit Gefahren im Straßenverkehr. Die Aufmerksamkeit aller VerkehrsteilnehmerInnen und NutzerInnen soll dadurch erhöht werden, was insgesamt zur Erhöhung der Sicherheit beitragen soll.

### **6.1**

**Miteinander aller stärken**

**Neues Verständnis von Risiko**

## 6.2 Gestaltungsprinzipien

Als Gestaltungsprinzipien für Straße fair teilen ergeben sich:

- Straße fair teilen sollte so gestaltet werden, dass sich der Straßenraum deutlich vom angrenzenden Straßennetz abhebt, für alle VerkehrsteilnehmerInnen und NutzerInnen selbsterklärend ist und diese durch die Gestaltung vermittelt bekommen, wie sie sich zu verhalten haben.
- Straße fair teilen sollte gezielt die Deregulierung des Verkehrssystems zur Förderung der Kommunikation und gegenseitigen Rücksichtnahme zwischen allen VerkehrsteilnehmerInnen forcieren und ebenso zur Förderung von mehr Eigenverantwortung im Straßenverkehr beitragen, um eine Delegation der Verantwortung von sich selbst auf andere zu minimieren. Der Verkehr soll sich aufgrund dieser sozialen Interaktion regulieren und selbständig organisieren.
- Straße fair teilen sollte keine Verkehrslichtsignalanlagen und keine bzw. wenige Verkehrszeichen oder Markierungen benötigen. Verkehrszeichen und Markierungen sollten nur dann angebracht werden, wenn durch die Gestaltung allein nicht die entsprechenden Botschaften an die VerkehrsteilnehmerInnen vermittelt werden können.
- Straße fair teilen sollte als Mischverkehrsfläche und daher niveaugleich gestaltet werden, mit der Intention keiner durchgehenden Zuweisung von Flächen zu bestimmten Verkehrsarten, um einzelnen VerkehrsteilnehmerInnen keine spezifischen Rechte oder räumlichen Ansprüche zuzuweisen. Es gilt, weiche Kanten im Straßenraum zu kreieren, die den Charakter von sensiblen Grenzen aufweisen, die durch den sozialen Gebrauch und nicht durch eine verkehrstechnische Gestaltung entstehen. Falls die Umsetzung des Mischprinzips nicht realisierbar oder zielführend ist, ist es möglich, den fließenden Verkehr mittels einer abschnittweisen Trennung der Fahrbahn vom Seitenraum bzw. subtilen Strukturierung

des Raumes zu kanalisieren und im Separationsprinzip zu führen. Sofern aufgrund besonderer Umstände keine niveaugleiche Gestaltung möglich ist, kann auch eine minimale Bordsteinkante von maximal 3 cm Höhe ausgebildet werden, dies sollte aber nur auf linearen Abschnitten umgesetzt werden und nach Möglichkeit nicht in Platzbereichen.

- Straße fair teilen sollte die Ansprüche aller Nutzergruppen berücksichtigen, um eine optimale Zugänglichkeit zum öffentlichen Raum zu gewährleisten. Die Bereiche sollten daher barrierefrei gestaltet werden. Dabei gilt es, die Anforderungen spezieller Gruppen wie Kinder, SeniorInnen, aber auch bestimmter Verkehrsarten wie dem öffentlicher Verkehr, Lieferverkehr, Müllabfuhr, Rettung und Feuerwehr zu berücksichtigen. Für blinde und sehbehinderte Menschen sollte aufgrund der niveaugleichen Gestaltung und des Wegfalls der Bordsteinkanten ein adäquates Leitsystem integriert werden. Darüber hinaus sollten durch eine subtile Strukturierung mittels Straßenmobiliar Schutzzonen für schwächere VerkehrsteilnehmerInnen zur Verfügung stehen, die nicht vom motorisierten Individualverkehr befahren werden können.
  
- Straße fair teilen sollte ebenso die Koexistenz unterschiedlicher Funktionen und Nutzungen im öffentlichen Raum forcieren. Durch die Aufwertung bzw. Re-Etablierung der sozialräumlichen Funktionen, insbesondere der Aufenthaltsfunktion, soll die Dominanz der Verkehrsfunktion ausbalanciert werden und so ein Gleichgewicht zwischen Verweilen und Verkehr entstehen. Daher sollten jederzeit erkennbare und sichtbare Ruhe- und Aufenthaltszonen im öffentlichen Straßenraum gestaltet werden, die den VerkehrsteilnehmerInnen signalisieren, dass hier auch andere Funktionen als die des Verkehrs stattfinden bzw. Menschen anwesend sind, die andere Nutzungen in dem selben Raum wahrnehmen. Dies kann durch die gezielte Platzierung von Sitzgelegenheiten im Straßenraum, durch die Anordnung von Schanigärten sowie von Auslagen von Geschäften im Straßenraum erreicht werden. Weiters sollten derartige Bereiche oder andere Treffpunkte von Menschen sowie die umgebende Gebäudekulisse durch auffällige Gestaltungsmaßnahmen bewusst in Szene gesetzt werden.

- Straße fair teilen sollte die Sichtbeziehungen zwischen allen im Straßenraum anwesenden VerkehrsteilnehmerInnen und NutzerInnen ermöglichen, um die Kommunikation und gegenseitige Rücksichtnahme untereinander zu gewährleisten. Der ruhende Verkehr sollte daher weitgehend verlagert bzw. in sensiblen Bereichen völlig unterbunden werden. Nach Möglichkeit sollten Sammelgaragen oder Parkplätze in fußläufiger Entfernung geschaffen werden. Das Halten, sofern es im Rahmen der StVO stattfindet, sollte ermöglicht werden. Der Unterschied zwischen Halten und Parken sollte allerdings durch gestalterische Maßnahmen klar definiert sein, damit ein wildes Parken verhindert wird. Ebenso sollten störende, auffällige Werbetafeln oder sonstige störende Aufbauten, die die Sichtbeziehungen einschränken und darüber hinaus die Aufmerksamkeit der VerkehrsteilnehmerInnen ablenken, grundsätzlich vermieden werden.
- Straße fair teilen sollte auf wichtige Querungsrelationen von FußgängerInnen hinweisen. Diese sollten so prägnant gestaltet werden, dass keine Beschilderung verordnet werden muss.
- Straße fair teilen sollte aufgrund der Gestaltung niedrige Geschwindigkeiten im motorisierten Individualverkehr fördern. Ein angemessenes Geschwindigkeitsniveau liegt bei maximal 30 km/h. Dies kann durch eine 30 km/h-Geschwindigkeitsbeschränkung (oder niedriger) verordnet werden. Damit ein niedriges Geschwindigkeitsniveau unter 30 km/h auch konsequent eingehalten wird, ist zu empfehlen, die Bereiche vorerst auf 500 m zu begrenzen. In Fällen, wie beispielsweise bei Geschäftsstraßen, kann es aber sinnvoll sein, auch längere Abschnitte in die Planung mit einzubeziehen und umzugestalten.
- Straße fair teilen sollte bei der Gestaltung hochwertige und an die Umgebung angepasste Materialien verwenden, die den sozialen und kulturellen Kontext des Ortes reflektieren und zu einer differenzierten Oberflächengestaltung beitragen. Sollten Pflasterungen verwendet werden, sind diese hinsichtlich der Belastbarkeit, Flächenstabilität, Verschiebesicherheit, Rutschfestigkeit, Begehbarkeit sowie der allgemeinen Ästhetik sorgfältig auszuwählen. Hinsichtlich der Lastklasse ist darauf zu achten, dass diese entspre-

chend der Verkehrsbelastung bestimmt wird und, sofern keine Kfz-freien Bereiche abgetrennt sind, die Pflasterung mit entsprechender Lastklasse im ganzen Straßenraum ausgeführt wird. Ebenso sollte auch das verwendete Straßenmobiliar hochwertige Materialien aufweisen und auf die Umgebung abgestimmt werden.

- Straße fair teilen sollte nach Möglichkeit die Aufenthaltsbereiche sowie markante Umgebungselemente durch ein angepasstes Beleuchtungskonzept in Abend- und Nachtzeiten bewusst akzentuieren.
- Straße fair teilen sollte in der Regel durch einen umfassenden, partizipativen Prozess umgesetzt werden, welcher für Wien noch gesondert auszuarbeiten ist, da es sich hier um eine neue Art der Verkehrsorganisation handelt, wo im Planungsprozess ein Umdenken bzw. Lernprozess erforderlich ist.
- Straße fair teilen sollte kontinuierlich weiterentwickelt werden und realisierte Projekte sollten evaluiert, einer Wirkungskontrolle unterzogen und sofern erforderlich optimiert werden.

## **Anwendungsmöglichkeiten**

## **6.3**

Hinsichtlich der Anwendungsmöglichkeiten von Straße fair teilen stellt sich prinzipiell nicht die Frage, wo es anwendbar ist, sondern vielmehr, ob eine Anwendung an diesem Ort sinnvoll bzw. zielführend ist. Anzumerken ist ebenso, dass, auch wenn die Anwendung von Straße fair teilen sinnvoll ist, es nicht zwangsläufig bedeutet, dass Straße fair teilen immer die beste und einzige Anwendungsmöglichkeit darstellt.

Eine wesentliche Grundvoraussetzung für die Anwendung ist, dass die Anwendungsorte sowohl vom nicht-motorisierten als auch vom motorisierten Verkehr frequentiert werden und dort aufeinandertreffen. Es ist auch möglich, Straße fair teilen einzurichten, wenn der Anwendungsbereich vom öffentlichen Verkehr frequentiert wird. Dies stellt kein direktes Ausschlusskriterium dar, ist aber in Wien noch gesondert zu prüfen.

### 6.3.1 **Empfohlene Anwendungsmöglichkeiten**

- Die Anwendung von Straße fair teilen ist auf allen öffentlichen Straßen und Plätzen sinnvoll, wo die sozialräumlichen Funktionen zugunsten des motorisierten Individualverkehrs und der damit verbundenen verkehrstechnischen Gestaltung unterbunden bzw. qualitativ minimiert werden. Das sind zum einen die Straßenräume, die unter Aufrechterhaltung der Auto-Mobilität vornehmlich dem Aufenthalt, dem Verweilen und der direkten sowie indirekten zwischenmenschlichen Kommunikation dienen (sollen) und bereits jetzt schon eine gewisse Interaktionsdichte zwischen allen VerkehrsteilnehmerInnen und NutzerInnen aufweisen. Zum anderen sind es die Straßenräume, die vornehmlich Funktionen eines Verkehrsraumes aufweisen und wo durch die Anwendung von Straße fair teilen eine Aufwertung der sozialräumlichen Funktionen forciert und eine Belebung des öffentlichen Raumes angestrebt wird und folgendessen eine gewisse Interaktionsdichte zu erwarten ist.
- Wesentlich ist, dass die Interaktionsdichte immer durch ein gewisses Verhältnis zwischen nicht-motorisiertem und motorisiertem Verkehr bestimmt wird. Was bedeutet dies in der Praxis? Ist der Anteil des motorisierten Verkehrs in Relation zum Anteil des nicht-motorisierten Verkehrs zu hoch oder beide Anteile generell zu gering, ist die Anwendung von Straße fair teilen nicht zielführend. Eine genaue Quantifizierung dieses Verhältnisses wäre zu restriktiv, da dieses auch immer relativ zur Ausprägung der räumlichen Dimension des Anwendungsortes betrachtet werden muss.
- Verallgemeinernd lässt sich jedoch sagen, dass, je größer die räumliche Dimension des Anwendungsortes, desto ausgewogener sollte das Verhältnis zwischen nicht-motorisiertem und motorisiertem Verkehr sein, da sonst wieder zu starke Verdrängungs- und Separationseffekte auftreten und eine Mischung bzw. gemeinsame Raumnutzung unterbunden wird oder gar nicht erst stattfindet. Hinsichtlich einer Obergrenze des DTV (durchschnittlich tägliche Verkehrsstärke) ist es daher sinnvoll, sich an den Einsatzgrenzen der niederländischen, schwedischen und schweizerischen Projekte zu orientieren und diese als Maßstab heranzuziehen. Hier zeigt sich,

dass die Anwendung solcher Gestaltungsprinzipien ab einem DTV-Wert von ca. 20.000 Kfz an ihre Grenzen stößt. Ab einem höheren DTV-Wert ist davon auszugehen, dass Straßenräume wieder verstärkt nach konventionell-verkehrstechnischen Aspekten gestaltet werden müssen, wie es beispielsweise in Drachten beim Kreisverkehr „Laweiplein“ der Fall ist. Des Weiteren ist die Anwendung von Straße fair teilen nur in Einbahnen oder zweistreifigen Straßen mit einem Fahrstreifen je Richtung zu empfehlen oder wenn durch die Anwendung von Straße fair teilen ein Rückbau auf einen Fahrstreifen je Richtung ermöglicht wird.

### **Nicht empfohlene Anwendungsmöglichkeiten**

### **6.3.2**

- Auf allen Straßen, die ausschließlich als Verkehrsraum dienen und/oder Teil des schnellen und hochrangigen Straßennetzes sind und zwingend eine verkehrstechnische Gestaltung benötigen, wie beispielsweise Autobahnen, Schnellstraßen und Freilandstraßen.
  
- Auf Hauptverkehrsstraßen und in innerörtlichen Straßenräumen, die aufgrund eines zu hohen DTV-Wertes oder aufgrund der fehlenden Frequenz und Interaktionsdichte, aber im Speziellen aufgrund zu weniger nicht-motorisierter VerkehrsteilnehmerInnen, nicht für eine sinnvolle Anwendung geeignet sind. Insbesondere zählen dazu schwach frequentierte Nebenstraßen mit vorwiegend monofunktionaler Nutzung, die nicht das Potenzial aufweisen, dass durch die Anwendung von Straße fair teilen eine gewisse Interaktionsdichte oder Aufwertung der sozialräumlichen Funktionen zu erwarten ist.
  
- Weiters ist Straße fair teilen nicht sinnvoll in Bereichen mit hohem Parkraumdruck, wo keine Möglichkeit besteht, alternative Stellplatzmöglichkeiten zu schaffen oder das Parken gestalterisch zu unterbinden bzw. einzuschränken. Hier besteht die Gefahr, dass der Straßenraum zugeparkt wird und die wichtigen Sichtbeziehungen dadurch minimiert oder gänzlich verhindert werden.

- Hinsichtlich der Anwendung von Straße fair teilen in Kombination mit dem öffentlichen Verkehr ist zu empfehlen, dass Straße fair teilen nicht angewandt wird, wenn am Anwendungsort zu viele öffentliche Verkehrslinien verkehren oder aufeinandertreffen und gleichzeitig der Kfz-Anteil sehr hoch ist. Dies gilt insbesondere bei Straßen mit Straßenbahnlinien. Linienbusse sind flexibler zu bewerten. Sofern Haltestellen innerhalb des Anwendungsortes situiert werden müssen, sollten diese gemäß den Gestaltungsrichtlinien barrierefrei ausgeführt und auch bei niveaugleicher Straßenraumgestaltung mit der üblichen Erhöhung (ca. 15 cm) ausgebildet werden. Die Haltestellen sind dann durch entsprechende Maßnahmen im Anwendungsbereich so zu gestalten, dass sie sich in das Gesamtbild integrieren.

Abbildung 46

Gestaltungs-  
grundsätze

<b>Gestaltungsgrundsätze</b>
<b>Selbsterklärender Straßenraum</b> Verzicht auf verkehrstechnische Gestaltungen: Ampeln, Schutzwege, Verkehrszeichen und Bodenmarkierungen vermeiden
<b>Weniger Regeln, mehr Verantwortung</b> Deregulierung des Verkehrssystems zur Förderung von mehr Eigenverantwortung und Rücksichtnahme im Straßenverkehr
<b>Gemeinsame Nutzung</b> Aufhebung der Trennung zwischen den verschiedenen Verkehrsarten durch Gestaltung niveaugleicher Verkehrsflächen
<b>Straße ist Lebensraum</b> Betonung der Aufenthaltsfunktion im Straßenraum unter Berücksichtigung der individuellen und ortsspezifischen Umgebung
<b>Qualität liegt im Detail</b> Verwendung hochwertiger Materialien für Oberflächenbelag und Straßenmöblierung
<b>Sehen und gesehen werden</b> Stärkung der Sichtbeziehung durch Reduzierung des ruhenden Verkehrs im öffentlichen Raum und gezielte Beleuchtungsmaßnahmen
<b>Zu Fuß gehen fördern</b> Gestalterische Betonung wichtiger Querungsrelationen von FußgängerInnen
<b>Integration aller</b> Berücksichtigung barrierefreier und gender-gerechter Gestaltungsmaßnahmen
<b>Konsens statt Kompromisse</b> Beteiligung aller Betroffenen in einem partizipativen Planungsprozess

Quelle: Verkehrsplanung Käfer GmbH

Abbildung 47

<b>Empfohlene Anwendungsmöglichkeiten</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>✓ Straßen mit einem Fahrstreifen je Richtung und einem Verkehrsaufkommen unter 20.000 Kfz pro Tag</li><li>✓ Geschäftsstraßen und Straßen mit Mischnutzungen und hoher Nutzerfrequenz</li><li>✓ Innerstädtische Bereiche mit engen Straßenquerschnitten</li><li>✓ Umgestaltung von lichtsignalgeregelten Kreuzungen in attraktive Plätze</li><li>✓ Plätze inkl. Bahnhofsvorplätze mit geringer Frequenz öffentlicher Verkehrsmittel</li><li>✓ Im Umfeld von Schulen und öffentlichen Einrichtungen</li></ul>
<b>Nicht empfohlene Anwendungsmöglichkeiten</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>✗ Straßen mit mehr als einem Fahrstreifen je Richtung und/oder einem Verkehrsaufkommen über 20.000 Kfz pro Tag</li><li>✗ Straßen, die Teil des schnellen Verkehrsnetzes sind (z.B. Autobahnen, hoch frequentierte Hauptverkehrsstraßen)</li><li>✗ Schwach frequentierte Nebenstraßen mit monofunktionaler Nutzung (z. B. typische Tempo-30-Zonen abseits der Hauptstraßen)</li><li>✗ Straßen mit sehr geringer Nutzerfrequenz und Interaktionsdichte, wo keine Belebung des öffentlichen Raumes möglich ist</li><li>✗ Bereiche mit sehr hoher Frequenz öffentlicher Verkehrsmittel, insbesondere bei Straßenbahnen</li><li>✗ Bereiche mit sehr hohem Parkraumdruck, wo keine alternativen Stellplatzmöglichkeiten geschaffen werden können</li><li>✗ Monofunktionale Gebiete (z.B. Industrie- und Gewerbegebiete, Einfamilienhaussiedlungen)</li></ul>

Quelle: Verkehrsplanung Käfer GmbH



## **ÖSTERREICHISCHES KOMPETENZNETZWERK SHARED SPACE**

Im Jahr 2009, im Zuge erster Initiativen neuer Shared-Space-Projekte in Österreich, wurde das Kompetenznetzwerk Shared Space von der Forschungsgesellschaft Mobilität FGM-AMOR gem. GesmbH ins Leben gerufen. Das Netzwerk wird unterstützt vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT), vom Amt der Kärntner Landesregierung sowie dem Amt der Steiermärkischen Landesregierung.

Das Netzwerk besteht aus mehreren gleichberechtigten Netzwerkpartnern diverser verkehrsplanerischer Einrichtungen und Planungsbüros. Aufgabe dieses Kompetenznetzwerkes ist die gemeinsame Sicherung und Verbesserung der Qualität von Shared Space in Österreich, um so die Lebensqualität in Städten nachhaltig zu verbessern. Das Netzwerk dient dem internen Informations- und Wissensaustausch und darüber hinaus auch als Anlaufpunkt für externe Interessenten, die sich über die Shared-Space-Idee und die Qualitätsstandards informieren möchten.

Die Verkehrsplanung Käfer GmbH ist Partner des Kompetenznetzwerkes Shared Space und steht als Ansprechpartner in Fachfragen zur Verfügung.



## **ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS**

Abs.	Absatz
CH	Schweiz
cm	Zentimeter
CO <sub>2</sub>	Kohlenstoffdioxid
D	Deutschland
DTV	Durchschnittlich tägliche Verkehrsstärke
Kfz	Kraftfahrzeug
km	Kilometer
km/h	Kilometer pro Stunde
m	Meter
mm	Millimeter
NL	Niederlande
Pkw	Personenkraftwagen
s.	siehe
StVO	Straßenverkehrsordnung
VLSA	Verkehrslichtsignalanlage



## QUELLENVERZEICHNIS

Adams, J. (1996): Risk, London

Bechtler, C., Hänel, A., Laube, M., Pohl, W., Schmidt, F. (2010): Shared Space – Beispiele und Argumente für lebendige öffentliche Räume, Bielefeld

Bezirksvorsteherung Mariahilf: Mariahilf fair teilen,  
<http://www.wien.gv.at/mariahilf/aktuelles/fairteilen.html> (31.07.2009)

BGBI. I 159/1960 idF BGBI. I 16/2009 StVO - Straßenverkehrsordnung

Cohen, A. S. (2004): Risiko- und Sicherheitsverhalten, in: Psychoscope 10/2004 Vol. 25, Hrsg.: Föderation der Schweizer PsychologInnen, Bern

Eberle, U. (2005): Gefahr ist gut: Rückwärts über die Kreuzung, in: Stadt und Raum 3/2006, Hrsg.: von der Horst, R., Winsen/Aller

Engwicht, D. (2005): Mental Speed Bumps – The smarter way to tame traffic, Annandale

Engwicht, D. (2009): How infrastructure influences people's behaviour, Vortrag im Rahmen des Forschungsforums Mobilität für alle 2009 des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie am 21. Oktober 2009 in Wien

Foorthuis, W. (2008-1): Shared Space, Vortrag im Rahmen der Konferenz „Shared Space in Lehre und Forschung“ an der URBI-Fakultät der Karl-Franzens-Universität Graz am 11. Juni 2008 in Graz

Foorthuis, W. (2008-2): Shared Space – Eine integrale Sicht auf den öffentlichen Raum, Vortrag im Rahmen der Shared-Space-Enquete des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie am 11. November 2008 in Wien

Forschungsgesellschaft Mobilität (o. J.): Shared Space – Mobilitätsraum für alle, Graz

Fussverkehr Schweiz: Begegnungszonen in der Schweiz,  
<http://www.begegnungszonen.ch/home/index.aspx> (31.07.2009)

Gerlach, J. et al. (2008-1): Sinn und Unsinn von Shared Space – Zur Versachlichung einer populären Gestaltungsphilosophie, Teil 1, in: Straßenverkehrstechnik 2/2008, Hrsg.: Kirschbaum Verlag GmbH, Bonn

Gerlach, J. et al. (2008-2): Sinn und Unsinn von Shared Space – Zur Versachlichung einer populären Gestaltungsphilosophie, Teil 2, in: Straßenverkehrstechnik 3/2008, Hrsg.: Kirschbaum Verlag GmbH, Bonn

Gemeinde Bohmte (2006): Städtebauliches Planungsverfahren Ortskern Bohmte im Rahmen des EU-Projektes Shared Space – Abschlussdokumentation, Bohmte

Goedejohann, K. (2008): Shared Space in Bohmte, Vortrag im Rahmen der Shared-Space-Enquete des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie am 11. November 2008 in Wien

Hamilton-Baillie, B. (2008): Shared Space: Reconciling People, Places and Traffic, in: Built Environment Vol. 34 No. 2, Hrsg.: Hall, P., Banister, D., Marcham, Oxon

Hamilton-Baillie, B. (2010): Shared-Space-Projekte in England, Vortrag im Rahmen des Shared-Space-Symposiums – Bausteine für eine neue Verkehrskultur am 24. März 2010 in Graz

Herfurth, H. (2007): Shared Space – Rücknahme der MIV-Priorisierung, in: Verkehrszeichen 4/07, Hrsg.: Das Verkehrsbüro, Mülheim an der Ruhr

Käfer, A., Wiederin, S. (1999): Modellvorhaben „Sanfte Mobilitätspartnerschaft“ – Bundesministerium für Umwelt, Jugend und Familie und Umweltbundesamt, Wien

Käfer, A., Schragl, E., Strigl, M., Wiederin, S. (2006): Gleiche Chancen fürs Zufußgehen im Gender-Mainstreaming-Pilotbezirk Mariahilf, in: Werkstattbericht Nr. 83, Hrsg.: Stadt Wien – MA 18, Wien

Käfer, A., Fürst, B., Kuhn, A. (2009): Begegnungszone / Shared Space / Straße fair teilen – Theorie- und Praxisstudie im Auftrag der Wiener Umwelthanwaltschaft und in Kooperation mit der Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung, Wien

Kalwitzki, K. P. (2007): Shared Space – Den Raum miteinander teilen, in: Verkehrszeichen 3/07, Hrsg.: Das Verkehrsbüro, Mülheim an der Ruhr

Keuning Instituut (2008-1): Shared Space – Raum für alle, Groningen

Keuning Instituut (2008-2): Shared Space – From project to process – A task for everybody, Groningen

Keuning Instituut (2008-3): Shared Space – Final Evaluation and Results, Groningen

Kobi, F. (2009): Beitrag der Infrastruktur zur Förderung der Koexistenz statt Dominanz im Straßenverkehr, Vortrag im Rahmen des Forschungsforums Mobilität für alle 2009 des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie am 21. Oktober 2009 in Wien

Kobi, F. (2010): Shared-Space-Projekte in der Schweiz, Vortrag im Rahmen des Shared-Space-Symposiums – Bausteine für eine neue Verkehrskultur am 24. März 2010 in Graz

Kuhn, A. (2009): Shared Space – Ein raum- und verkehrsplanerisches Konzept zur qualitativen Aufwertung öffentlicher Straßenräume und Plätze, Diplomarbeit am Institut für Geographie und Regionalforschung der Universität Wien, Wien

Land Steiermark – Amt der Steiermärkischen Landesregierung (2010): Temporeduzierung in Gleinstätten durch Shared Space, <http://www.verkehr.steiermark.at/cms/beitrag/11352913/11160351> (06.12.2010)

Leven, J. (2008): Chancen für Shared Space, in: Verkehrszeichen 1/08, Hrsg.: Das Verkehrsbüro, Mülheim an der Ruhr

Magistrat Linz (2009): Pilotprojekt Begegnungszonen, Linz

Menzl, F. (2008): Shared Space – Die Re(e)volution im öffentlichen Raum, in: ÖIAV Info Jg. 20/2008 Blatt Nr. 3, Hrsg.: Österreichischer Ingenieur- und Architektenverein, Linz

Mohnheim, H. (2008): Hans Mondermann ist tot – Shared Space lebt, in: Verkehrszeichen 1/08, Hrsg.: Das Verkehrsbüro, Mülheim an der Ruhr

Pilz, T. (2010): Shared Space in Gleinstätten – Vortrag im Rahmen des Shared-Space-Symposiums – Bausteine für eine neue Verkehrskultur am 24. März 2010 in Graz

Rathauskorrespondenz Wien, MA 53: Beispiele für „Stadt fair teilen“, <http://www.wien.gv.at/vtx/rk?SEITE=020090324002> (31.07.2009)

Schlag, B. (2006): Risikoverhalten im Straßenverkehr, in: Wissenschaftliche Zeitschrift der Technischen Universität Dresden 3–4/06, Hrsg.: Technische Universität Dresden, Dresden

Schwab, A. (2009): Shared Space/Begegnungszonen in Deutschland – Unbekannte Schätze, aktuelle Experimente und künftige Lösungen, Vortrag im Rahmen des FußgängerInnenseminars Graz am 24./25. September 2009 in Graz

Schweizer, T., Fasciati, J. (2008): Unfallgeschehen in Begegnungszonen. Analyse der Unfalldaten vorher – nachher in Burgdorf, Biel, Lyss und Einsiedeln, Zürich

## **Straße fair teilen**

Innovatives Verkehrsmodell für Wien

Skoric, B. (2008): Shared Space in Wien: Bestand – Planung, Vortrag im Rahmen der Shared-Space-Enquete des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie am 11. November 2008 in Wien

Skoric, B. (2009): Straße fair teilen: Bestandsbeispiele aus Wien und Entwurf der RVS 02.02.36 Alltagsgerechter barrierefreier Straßenraum, Vortrag im Rahmen des 13. Österreich-Tages – Behinderung und Mobilität des Vereins zur Förderung der Anliegen behinderter Menschen am 17. September 2009 in Wien

Stadt Wien – Leitstelle für Alltags- und Frauengerechtes Planen und Bauen, Stadtbaudirektion Wien (2005): Stadt fair teilen – Gender-Mainstreaming in Mariahilf bietet für Frauen und Männer, Mädchen und Burschen gleiche Chancen im Stadtraum, Wien

Stadt Wien – MA 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung (2002): Masterplan Verkehr Wien 2003, in: Werkstattbericht Nr. 58, Hrsg.: Stadt Wien – MA 18, Wien

Thiemann-Linden, J. (2010): Begegnungszonen und Shared Space – Aktuelle Erfahrungen mit der Mischung des Verkehrs, Vortrag im Rahmen des 32. Verkehrsplanerischen und Verkehrsökologischen Kolloquiums des Institutes für Verkehrsplanung und Straßenverkehr der Technischen Universität Dresden am 16. Juni 2010 in Dresden

Topp, H. (2009): Begegnungszonen und Shared Space – taugen sie für Kinder, alte und behinderte Menschen, Vortrag im Rahmen des FußgängerInnenseminars Graz am 24./25. September 2009 in Graz

VSS, Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute (2007): Strasse und Verkehr Heft 04/2007, Zürich

Weiß, P. (2010-1): Shared Space – Rechtliche Rahmenbedingungen, Vortrag im Rahmen des Shared-Space-Symposiums – Bausteine für eine neue Verkehrskultur am 24. März 2010 in Graz

Weiß, P. (2010-2): Juristische Fragen zu Shared Space, Impulsreferat im Rahmen des FußgängerInnenseminars Graz am 24./25. September 2009 in Graz

Wilde, G. J. S. (1994): Target Risk, Toronto

## ABBILDUNGSVERZEICHNIS

	Seite
Abbildung 1: Wien 10., Klederinger Straße	12
Abbildung 2: Stixneusiedl, Niederösterreich	12
Abbildung 3: Stadt Haag, Niederösterreich	13
Abbildung 4: Stadt Haag, Niederösterreich	13
Abbildung 5: Bischofshofen, Salzburg	14
Abbildung 6: Bischofshofen, Salzburg	14
Abbildung 7: Hallein, Salzburg	15
Abbildung 8: Hallein, Salzburg	15
Abbildung 9: Hatting, Tirol	16
Abbildung 10: Hatting, Tirol	16
Abbildung 11: Gmünd, Kärnten	17
Abbildung 12: Gmünd, Kärnten	17
Abbildung 13: Feld am See, Kärnten	18
Abbildung 14: Verkehrszeichen Begegnungszone	20
Abbildung 15: Eingangstor in Begegnungszone, Schweiz	21
Abbildung 16: Eingangstor in Begegnungszone, Bern (CH)	21
Abbildung 17: Pflanztröge in Begegnungszone, Bern (CH)	22
Abbildung 18: Markierungen in Begegnungszone, Bern (CH)	23
Abbildung 19: Markierungen in Begegnungszone, Bern (CH)	23
Abbildung 20: Biel (CH), Zentralplatz	25
Abbildung 21: Biel (CH), Zentralplatz	25
Abbildung 22: Bleicheli-Quartier, St. Gallen (CH)	26
Abbildung 23: Bleicheli-Quartier, St. Gallen (CH)	26
Abbildung 24: Flanierzone Burgdorf (CH)	27
Abbildung 25: Flanierzone Burgdorf (CH)	27
Abbildung 26: Shared Space-Tafel	29
Abbildung 27: Shared Space Drachten (NL)	33

Abbildung 28:	Shared Space Drachten (NL)	34
Abbildung 29:	Shared Space Haren (NL)	35
Abbildung 30:	Shared Space Norrköping (NL)	36
Abbildung 31:	Shared Space Bohmte (D)	37
Abbildung 32:	10-Stufen-Modell	39
Abbildung 33:	Shared Space Gleinstätten	41
Abbildung 34:	Shared Space Gleinstätten	41
Abbildung 35:	Shared Space Linz	42
Abbildung 36:	Augustinplatz vor Umbau	44
Abbildung 37:	Augustinplatz nach Umbau	45
Abbildung 38:	Beispiel Neubaugasse	46
Abbildung 39:	Beispiel Wollzeile	47
Abbildung 40:	Beispiel Zedlitzgasse	47
Abbildung 41:	Modell der Risikohomöostase	56
Abbildung 42:	Modell der Risikokompensation	57
Abbildung 43:	Verkehrszeichen Wohnstraße	60
Abbildung 44:	Zentrumszone Freistadt, Oberösterreich	65
Abbildung 45:	Verkehrszeichen Parkverbotszone	67
Abbildung 46:	Gestaltungsgrundsätze	81
Abbildung 47:	Anwendungsmöglichkeiten	82