Bachelorarbeit

Straßenraumumplanung – Frauenfelderstraße

Paul Schmidberger

Datum: 25.09.2017

Kurzfassung

Im Zuge einer Bürgerinitiative wird die Umgestaltung der Frauenfelderstraße gefordert. Die Anwohner wünschen sich einen verkehrsberuhigten Straßenraum und ausreichend Platz für Freizeitaktivitäten von Kindern und Jugendlichen Diese Arbeit befasst sich vorrangig mit zwei Umplanungskonzepten betreffend der Frauenfelderstraße, der Beringgasse, Dr. Josef-Resch-Platz und der Josef-Moser-Gasse. Es werden zwei Konzepte für eine Umgestaltung vorgestellt, die eine Verkehrsberuhigung und Schaffung von Lebensraum zum Ziel hat. Zum einen wird eine intensive Umgestaltung im Sinne einer Fußgängerzone geplant und zum anderen eine Begegnungszone. Abschließend werden die charakteristischen Eigenschaften und Planungsgrundsätze von Fußgängerzonen und Begegnungszonen beschrieben.

1 Frauenfelderstraße: Problemstellung und Umplanung

Die derzeitige Problemstellung wird in der Bachelorarbeit Straßenraumanalyse Frauenfelderstraße [Schuster, 2017] ausführlich behandelt und es soll hier nur ein kurzer Überblick über die aktuelle Situation erfolgen.

Die untersuchte Parkraumerhebung rund um die Frauenfelderstraße hat ergeben, dass die Parkplätze bei weitem nicht ausgenützt werden und somit ein deutliches Überangebot an Abstellflächen besteht. Die Parkplätze in der Frauenfelderstraße, die direkt vor den Eingangstüren zu den Häusern liegen, führen dazu, dass sich die Anwohner weniger für den öffentlichen Verkehr entscheiden. Einerseits liegt ein unfairer Wettbewerb vor, da die Autos direkt vor den Wohnungen geparkt sind, andererseits wird der Weg zu den Haltestellen der öffentlichen Verkehrsmittel subjektiv als sehr unangenehm wahrgenommen. Grund dafür sind die schmalen Gehsteige, die zugeparkten Straßen und die fehlenden Begrünungen bzw. Bäume. Des Weiteren fehlt in der Beringgasse ein Schutzweg, um die Straße zu überqueren. Die erhobenen Gehlinien stellen ganz klar dar, dass viele Fußgeher die Fahrbahnen im Bereich Frauenfelderstraße-Beringgasse-Dr. Josef-Resch-Platz queren, jedoch ohne vorhandenen Schutzweg. Erschwerend kommt hinzu, dass die Beringgasse während der Stoßzeiten als Umfahrungsweg für den Stau auf der Hernalser Hauptstraße genützt wird.

Wie in der Problemstellung kurz erwähnt, besteht ein Überangebot an Stellflächen für den motorisierten Individualverkehr. Es wird von einer Bürgerinitiative gefordert, dass die Parkflächen umgestaltet werden und Platz für Fußgeher und Radfahrer geschaffen wird.

Folglich werden zwei Konzepte zur Umgestaltung der Frauenfelderstraße inklusive Beringgasse und Dr. Josef-Resch-Platz vorgestellt. Einerseits wird eine sehr intensive Umgestaltung prä-

sentiert, eine Fußgängerzone, die sich über mehrere Straßenzüge ausdehnt (siehe Lageplan Fußgängerzone), und nur Einfahrt von Anrainern zu ihren Parkgaragen gewährt. Andererseits wird eine Begegnungszone dargestellt, welche mit weniger Umgestaltungsaufwand zu realisieren ist und welche nicht die gleiche Ausdehnung wie oben erwähnte Fußgängerzone besitzen wird

1.1 Konzept 1: Fußgängerzone

Das erste Konzept für die Frauenfelderstraße ist eine Fußgängerzone, die sich vom westlichen (Stadion Wiener Sportklub) Beginn der Frauenfelderstraße bis zum östlichen Ende des Dr. Josef-Resch-Platz zieht. Weiters werden auch die Beringgasse und die Josef-Moser-Gasse miteingebunden. Es werden die Zufahrtswege für Anwohner zu ihren Garagen so vorgeschrieben, dass keine Querung des durch die Umgestaltung entstehenden Platzes möglich ist und somit hier eine sichere Zone für Freizeitaktivitäten etc. entstehen kann.

Diese Gestaltung lehnt sich an die Idee der Superblocks in Barcelona an, jedoch wird die Ausdehnung nur auf eine Straßenkreuzung beschränkt und umschließt nicht, wie in Barcelona vorgesehen, vier Straßenkreuzungen. Hinsichtlich Verkehrsführung ist der Ansatz jedoch gleich und verspricht eine deutliche Reduzierung der Verkehrsbelastung.

Darüber hinaus garantiert die Fußgängerzone geschützte Wege für Schulkinder, Besucher der Gottesdienste, Fußballfans und Anwohner.

Die Fußgängerzone bietet eine optimale Verbindung verschiedener Einrichtungen. Es befinden sich mehrere Wohnquartiere, eine öffentliche Schule, eine Kirche, ein Pensionistenverein und eine Parkanlage in und um die Fußgängerzone. Somit entsteht durch die Fußgängerzone ein geschützter urbaner Raum für viele verschiedene Aktivitäten jeglicher Altersklasse mitten in der Stadt.

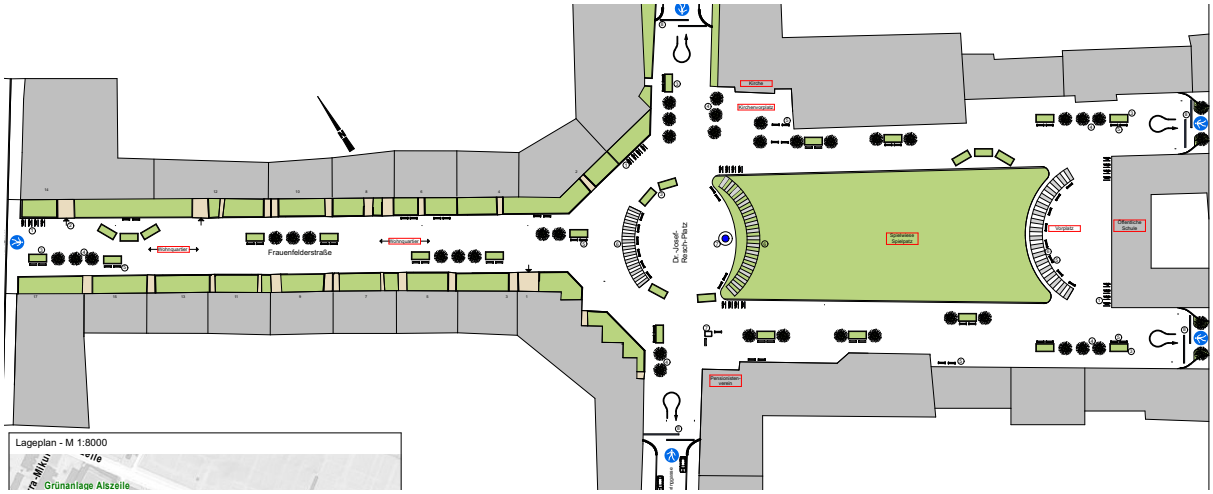


Abb. 1: Fußgängerzone – Übersicht

In der obigen Abbildung sind die geplanten Einrichtungen der Fußgängerzonen zu sehen. Diese sind:

- Fahrradständer
- Mobile Beete für Gemeinschaftsgärten
- Begrünungsstreifen
- Stahl- oder Holzkonstruktion als Witterungsschutz in der Mitte der Kreuzung
- Trinkbrunnen in der Mitte der Kreuzung
- Mobile oder stationäre Sitz- oder Liegemöbel
- Öffentlicher Bücherschrank

1.2 Konzept 2: Begegnungszone

Die geplante Begegnungszone ist ein kleiner Umgestaltungsansatz und zielt vor allem auf die Forderung der Stellfächenreduzierung in der Frauenfelderstraße ab. Es werden die Parkflächen in der Frauenfelderstraßen vollständig entfernt. Zusätzlich wird eine Niveauangleichung von Fahrbahn und Gehsteig vorgenommen (Barierrefreieheit) und die „Verkehrsinsel“ Ecke Beringgasse/Frauenfelderstraße wird umgestaltet. Bodenmarkierungen oder Betonsteine „leiten“ Autos durch die Begegnungszone. Für Ladetätigkeiten sind drei Halteplätze vorgesehen.

Die Begegnungszone wird mit Sitzbänken, mobilen und stationäre Grünflächen aufgelockert, wie in Referenzprojekten im Kapitel 3 zu sehen ist.

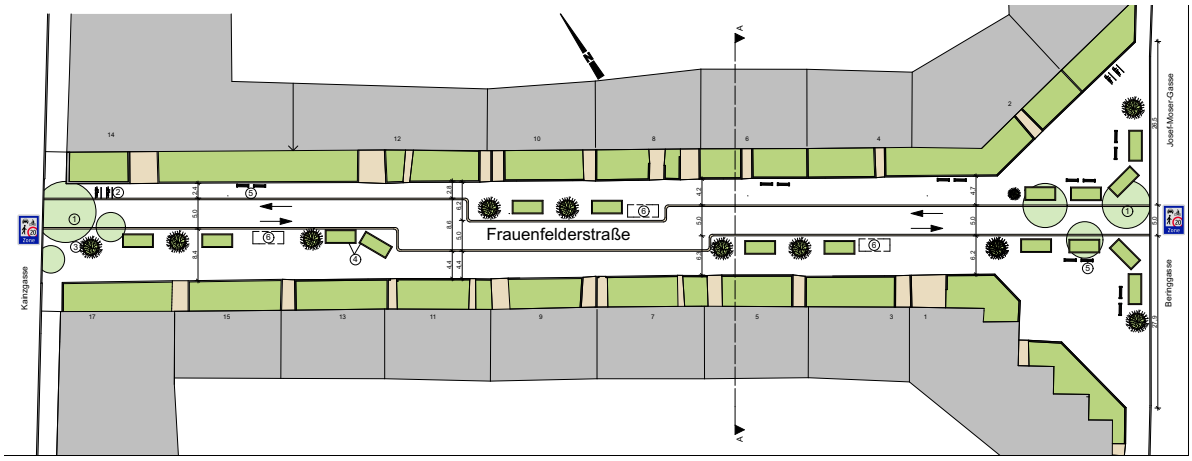


Abb. 2: Übersicht der Begegnungszone

1) Bodenmarkierungen zur optischen Unterbrechung der Fahrbahn
2) Fahrradständer
3) Mobile Baumtröge
4) Mobile Beete für Gemeinschaftsgarten
5) Stationäre oder mobile Sitz- und Liegemöglichkeiten
6) Halteplatz für Anwohner

2 Realisierte Projekte

Im Folgenden werden Umgestaltungsansätze (Superblocks), Sitz- und Liegemöglichkeiten und realisierte Begegnungszonen vorgestellt um die geplante Umgestaltung der Frauenfelderstraße zu veranschaulichen.

2.1 Superblocks in Barcelona

Die Straßennetze in Barcelona sind strikt in ein Rasternetz gegliedert. Hier bietet sich die Umorganisation der Straßennetze (VO Verkehrsplanung Kapitel 11) wie sie in der VO Verkehrsplanung vorgestellt wird an. Der positivste Effekt dieser Umorganisation ist die starke Verkehrsberuhigung aufgrund fehlenden Durchzugsverkehrs, welche mittels Einbahnstraßen und Diagonalsperren eingschränkt wird.

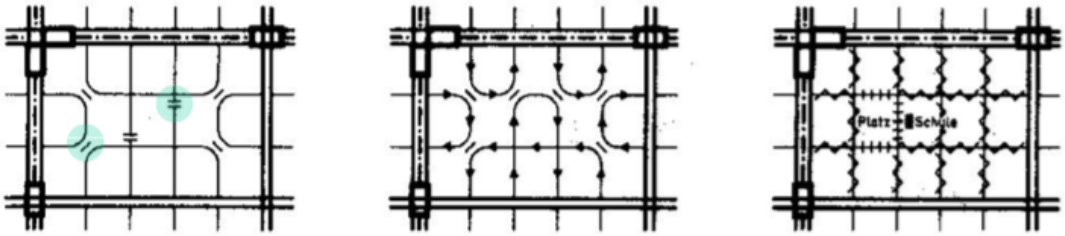


Abb. 3: Auflösung von Rasternetzen

In Abbildung 1 sehen wir drei Stufen der Rasternetzauflösung. Im 1. Schritt werden Diagonalsperren eingeführt, welche im Schritt 2 durch Einbahnen ergänzt werden. Im 3. Schritt wird der Straßenraum zum einen geschwindigkeitsdämpfend und zum anderen intensiv umgestaltet. Intensive Umgestaltung findet vor und rund um spezielle Plätze und Einrichtungen, wie Schulen und Amtshäuser, statt.

Barcelonas Stadtregierung verwirklichte diese Idee und geht noch einen Schritt weiter und entwickelte die sogenannten Superblocks (=Superilles). Im Rahmen der Umgestaltung werden mehrere bereits bestehende Blocks, die zusammengefasst rund 400m Seitenlänge haben, zu fußgängerfreundlichen Zonen umgewandelt.

Die aktuelle Situation, quasi jede Straße ist eine Durchzugsstraße (Abb. 2 linkes Bild), wird dahin geändert, dass der Durchzugsverkehr auf ein Hauptstraßennetz konzentriert wird und die dazwischenliegenden Blocks und deren Kreuzungen werden zu fußgängerfreundlichen Zonen (Abb.2 rechtes Bild). Ähnlich zu Fußgängerzonen dürfen in die verkehrsberuhigten Zonen nur Lieferanten, Gewerbetreibende und Anwohner mit einer Maximalgeschwindigkeit von 10 km/h einfahren.

Zusätzliche Maßnahmen sind der massive Ausbau an Radwegen, bis zu 300 neue Radwegkilometer sollen in Zukunft geschaffen werden, und die Ausweitung der Buslinien, so dass kein Anwohner mehr als 300m Fußweg zu einer Bushaltestelle zurücklegen muss.

Ziel dieser weitreichenden Umgestaltung ist es, Barcelona wieder zu einer lebenswerten Stadt zu machen. Vor allem sollen die Kreuzungen und Straßenräume zu einem zweiten Wohnzimmer der Bewohner Barcelonas werden, die aufgrund der mediterranen Kultur viel Zeit auf den Straßen verbringen.

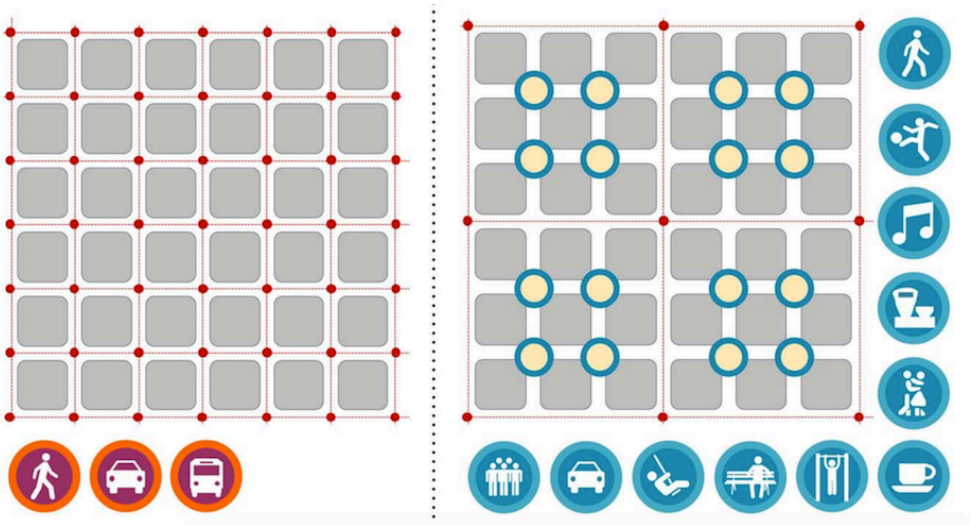


Abb. 4: Konzept der Superblocks in Barcelona

Abb. 5: Gestaltungsbeispiel Superblock in Barcelona

2.2 Sitz- und Liegemöglichkeiten in Fußgängerzone

Es gibt unzählige Beispiele für gelungene Fußgängerzonen, jedoch soll hier nur ein kurzer Denkanstoß für Sitz- und Liegegelegenheiten gegeben werden.

Hierbei sind der Fantasie und der künstlerischen Gestaltung keine Grenzen gesetzt. Es können Sitz- und Liegefunktion verbunden oder getrennt gestaltet werden und auch die Komposition der einzelnen Sitz- oder Liegemöglichkeiten ist völlig frei. Mobile Sitz- und Liegeanlagen bieten größte Freiheit in der Platzgestaltung und sind somit besonders geeignet für Begegnungszonen in Wohnquartiere. Anwohner können sich je nach Anlass eine gewünschte Aufstellung anordnen.

Abb. 6: Sitz- und Liegemöbel Museumsquartier Wien

Abb. 7: Kombinierte Sitz- und Liegemöglichkeit

Abb. 8: Kombinierte Sitz- und Liegemöglichkeit

2.3 Begegnungszone

Im Folgenden werden einige Best Practice Projekte aus der Schweiz angeführt, die vom *Fachverband für Fussgängerinnen und Fussgänger [5]*, besonders hervorgehoben wurden. Die Begegnungszone wurde in der Schweiz bereits 2002 als ein neues Verkehrsregime in die Gesetzgebung aufgenommen. Diese Datenbank des Fachverbands ist insofern interessant, weil bereits über 100 Begegnungszonen in Wohnquartieren in der Schweiz realisiert wurden.
Die folgenden Projekte beziehen sich speziell auf Wohnquartiere, da auch die Frauenfelderstraße ein solches ist.

Bern, Burgfeldquartier. Hier entstand die erste großflächige Begegnungszone in der Schweiz. Es wurden mehrere Straßenzüge zu einer integralen Begegnungszone zusammengeführt. Diese Begegnungszone erhöht die Verkehrssicherheit und steigert die Aufenthaltsqualität, vor allem aber garantiert sie vielzählige Spielmöglichkeiten für Kinder und Jugendliche. In der Abbildung sieht man, dass die Begegnungszone nur mit minimalen Veränderung des Straßenraums auskommt und somit wenig Umgestaltungsmaßnahmen gesetzt werden müssen.

Abb. 9: Burgfeldquartier

Genf, Rue Camille Martin. Die Begegnungszone wurde im Rahmen eines Schulneubaus realisiert und soll den Durchgangsverkehr reduzieren und die Sicherheit der Schüler auf ein Maximum erhöhen. Einige charakteristische Gestaltungselemente für Begegnungszonen sind hier gut zu sehen. Es wurden Pfosten zum Schutz der Fußgänger und gegen Falschparker aufgestellt. Des weiteren, Bänke, Bäume und Bodenmarkierungen eingesetzt um die Linearität der Straße zu unterbrechen. Die Begegnungszone ist eine Einbahnstraße mit Radverkehr in Gegenrichtung.

Abb. 10: Rue Camille Martin, Bodenmarkierungen und Grünflächen

Abb. 11: Rue Camille Martin, Schutz der Fußgänger mittels Poller

Zürich, Bullingerplatz. Ein neu gestalteter Brunnen bildet den Mittelpunkt der Begegnungszone. Insgesamt wurden in der gesamten umgestalteten Zone mehr als 370 Bäume gepflanzt. Ein neues Restaurant inklusive Schanigarten sorgt für zusätzliche Belebung des Platzes. Aufgrund der weitreichenden Umgestaltungen wurden im Nachhinein und auf Druck der Bevölkerung Nachbesserungen notwendig. Es wurden zusätzliche Sitzgelegenheiten und Möblierungselemente platziert um den Aufenthaltscharakter und die Langsamfahrt noch weiter zu erhöhen.

Abb. 12: Bullingerplatz

Abb. 13: Bullingerplatz, Möblierungselemente und Schanigarten

3 Theoretische Abhandlung

In diesem Kapitel sollen die charakteristischen Eigenschaften von Fußgängerzonen und Begegnungszonen erläutert werden. Es wird zusätzlich auf die Akteure in den Zonen, die Sinnhaftigkeit der Zonen, die Planungsgrundsätze und die rechtlichen Grundlagen eingegangen. Im Besonderen werden im Zuge der Planungsgrundsätze die Gestaltung, die Radfahrer, der öffentliche Verkehr, Stellplätze, Infrastruktur und Einbauten behandelt.

3.1 Fußgängerzone

3.1.1 Was ist eine Fußgängerzone?

Fußgängerzonen sind in Österreich in der Straßenverkehrsordnung gesetzlich definiert. Es ist somit sinnvoll diese Definition zu übernehmen. Diese Definition ist in der StVO – Straßenverkehrsordnung - unter dem Paragrafen §76a Fußgängerzonen zu finden.

Fußgängerzonen sind innenstädtische Gebiete, die nur für Fußgeher vorgesehen sind und nur für den Fußgeherverkehr freigegeben sind. Laut StVO § 76 a Fußgängerzonen dürfen bis auf wenige Ausnahmen keine Fahrzeuge diesen Bereich befahren, jedoch sind Lade- und Liefertätigkeiten in bestimmten Zeiträumen erlaubt. Zusätzliche Ausnahmengenehmigungen werden mit betreffenden Hinweiszeichen an Anfang und Ende der Fußgängerzonen kundgemacht. Im Besonderen betreffen diese Ausnahmegenehmigungen das Einfahren von Taxis, Fiakern und Fahrrädern. Da im Allgemeinen keine Fahrzeuge in der Fußgängerzone zugelassen sind unterteilt sich der Straßenraum auch nicht in Fahrbahn, Gehsteig etc, sondern in eine, im Hinblick auf Barrierefreiheit, niveaugleiche ebene Fläche. Diese ebene Fläche kann sich je nach Örtlichkeit über einzelne Plätze oder Straßenzüge ausdehnen, sowie auch über gesamte Innenstadtbereiche, die mehrere Plätze und Straßenzüge beinhalten.

3.1.2 Akteure

Hinsichtlich der Ziele und dem Erfolg einer Fußgängerzone ist die Betrachtung der Akteure unumgänglich. Die Akteure sind direkt oder indirekt von der Umgestaltung betroffen und beeinflussen auch maßgebende den Erfolg und die Zufriedenheit der Umgestaltung.

Es lassen sich folgende Akteure identifizieren:

- Die Gemeinde ermöglicht überhaupt erst eine Fußgängerzone. Sie ist für die Finanzierung, Errichtung, Wartung, Verwaltung und Sauberkeit zuständig.
- Die Wirtschaftstreibenden sind einerseits temporär vorhandene Märkte, die ein- bis zweimal in der Woche die Fußgängerzone prägen, andererseits nicht temporäre Wirtschaftstreibende. Hier ist das größte Konfliktpotenzial vorhanden, da, obwohl sich Fußgeherzonen als Vorteil für Geschäfte und Kaufkraft herausgestellt haben, , Wirtschaftstreibende sich vor Veränderungen und Verlust der Kunden durch Begrenzung der Parkflächen und erschwerte Zugänglichkeit fürchten und somit massive Vorbehalte haben.
- Kunden und Anrainer spielen eine große Rolle und stehen in enger Beziehung zu den Wirtschaftstreibenden. Grundsätzlich lässt sich feststellen, dass umso größer das Angebot und attraktiver die Fußgängerzone ist, desto zahlreicher finden sich Kunden und Touristen ein und kurbeln den Umsatz an.
- Die Lebensqualität nimmt für Anrainer mit der Errichtung einer Fußgängerzone erheblich zu, da Lärm und Abgase des motorisierten Individualverkehrs massiv sinken. Allerdings bringen Gastgärten und hohe Auslastung der Zone ein gewisses Maß Lärm mit sich. Obwohl die Zufahrt zu privaten Parkplätzen möglich ist, wird diese durch Fußgeher erschwert und auch die öffentlichen Parkplätze verschwinden komplett aus dem Straßenraum.

3.1.3 Sinnhaftigkeit

Die Errichtung einer Fußgeherzone bewirkt mehrere positive Aspekte, vor allem in Hinblick auf Verkehrssicherheit, Lebensqualität und Kaufkraft.

Folgende positive Effekte stellen sich bei einer Fußgängerzone ein:

- Die geringe Geschwindigkeit und geringe Anzahl der Fahrzeuge reduzieren die Schadstoffe und erhöhen gleichzeitig die Sicherheit im Straßenraum.
- Folgendermaßen steigt die Luftqualität und Lebensqualität und die Anzahl an Verkehrsunfällen und daraus resultierenden Verletzten sinkt. Vor allem für junge Familien und Kleinkinder spielt diese erhöhte Sicherheit eine wichtige Rolle, da Eltern nicht permanent um das Wohl ihrer Kinder fürchten müssen.
- Aufgrund der fehlenden längsbezogenen Fahrbahntrennung liegt keine Trennwirkung zwischen den Auslagen und dem Straßenraum vor.
- Weiters bewirkt die geringe Geschwindigkeit, dass die Anwohner der Siedlungen eher in diesem Gebiet gebunden sind und somit Kaufkraft in diesem Gebiet konzentriert wird. Folglich sind Nahversorger konkurrenzfähiger als in autoorientierten Stadtgebieten.
- Besonders die Attraktivierung von städtlichen historischen Bereichen und die Anziehung von Touristen, welche hohe wirtschaftliche Gewinne einbringen, ist ein positiver Effekt von Fußgängerzonen.

Abschließend ist zu sagen, dass Fußgängerzonen zu erheblichen Vorteilen für Anwohner, Kunden, Touristen und Wirtschaftstreibende führen, jedoch bei falscher und nicht vollständiger Planung in Hinblick auf das übergeordnete Verkehrskonzept auch wirtschaftliche Verluste eintreten können.

3.1.4 Rechtliche Grundlagen und Zuständigkeiten

Die rechtlichen Grundlagen werden im 8. Abschnitt der Straßenverkehrsordnung, der den Fußgängerverkehr regelt, in § 76 a StVO geregelt.

Die zuständige Behörde zur Vollziehung des Bundesgesetzes ist die Landesregierung. Sofern die Interessen der Zweckmäßigkeit, Raschheit und Einfachheit erfüllt sind kann die Vollziehung der Bundesgesetze der Gemeinde oder der Bezirksverwaltungsbehörde übergeben werden. Gemeinde oder Bezirksverwaltungsbehörde fungieren als verlängerter Arm der Landesregierung und sind weisungsgebunden.

Wird die Fußgängerzone auf Straßen realisiert, die nicht als Autobahnen, Autostraßen, Bundesstraßen oder Landesstraßen definiert sind, dann obliegt die Zuständigkeit für die Errichtung der Gemeinde, somit dem Gemeinderat der jeweiligen Stadt bzw. Gemeinde.

3.1.5 Planungsgrundsätze

Das gewählte Verkehrskonzept muss die Anforderungen der Stadt erfüllen und vor allem nach diesen Anforderungen formuliert werden. Es muss immer darauf eingegangen werden ob z.B. eine Stadt Regierungsämter beherbergen soll und diese in einer Fußgängerzone miteinander verbunden werden sollen oder ob der Blickpunkt auf Tourismus und Einkauf gelegt wird.

Im Folgenden werden Grundsätze beschrieben, die für jeglichen Schwerpunkt relevant sind.

Im Hinblick auf die Gestaltung sollen kurze Weglängen angestrebt werden, realisiert durch ein engmaschiges Wegenetz. Historische Bauten, Grünflächen und ansprechende Fassaden schaffen ein angenehmes Umfeld, welches Wegdistanzen verkürzt erscheinen lässt. Des Weiteren soll ein problemloses Gehen ermöglicht werden, somit ist auf ein kleinformatiges Kopfsteinpflaster zu verzichten und großflächige Natursteinplatten sollen benutzt werden.

Laut Straßenverkehrsordnung ist in Fußgängerzonen nur das Schieben eines Fahrrads erlaubt, jedoch kann die zuständige Behörde das Fahren je nach örtlicher Gegebenheit in Schritttempo erlauben und dies mithilfe einer Hinweistafel kennzeichnen. Theine untersuchte in seiner Arbeit die Verträglichkeit von Fußgeher- und Radfahrerverkehr in Fußgängerzonen und entwickelte vier Prinzipien [THEINE, 1984, S. 138]:

- Prinzip A: Eindimensionale Trennung: Verbot für den Radverkehr in Fußgängerzonen
- Prinzip B: Getrennte Nutzung von Flächen in Fußgängerbereichen durch Radfahrer und Fußgängern: Ausschilderung von Radtrassen in Fußgängerzonen.
- Prinzip C: Mischung der Verkehrsarten in den „Fahrgassen“: Radfahrer in gekennzeichneten Bereichen frei
- Prinzip D: Mischung der Verkehrsarten im gesamten Straßenraum

Um Fußgängerzonen in eine gewisse Klasse einzuordnen und somit ein Prinzip auszuwählen wird die Anzahl der Fußgänger und Radfahrer pro fünf Minuten herangezogen. Weitere Details siehe [THEINE, 1984]. Des Weiteren meint Knoflacher, dass die Trennung zwischen Fußgeher und Radfahrer mittels Längsmarkierungen ungünstig ist, da diese zu höheren Geschwindigkeiten bei Radfahrern führt und somit die Verkehrssicherheit in der Fußgängerzone verringert wird und ebenso die Akzeptanz der Radfahrer sinkt. Es sollte für Radfahrer und Fußgänger die gemeinsame Nutzung erkennbar sein, realisiert kann dies durch geeignete Bodenmarkierungen oder wechselnde Pflasterungen werden.

Der öffentliche Verkehr kann und soll in eine Fußgängerzone integriert werden.

Vor Erlassung einer Verordnung für eine Fußgängerzone muss die Eisenbahnbehörde angehört werden, wenn ein Schienenfahrzeug in der Fußgängerzone verkehrt. Vor allem U-Bahnen können problemlos integriert werden ohne die Fußgängerzonen zu stören.

Stellplätze rundum und in Fußgängerzonen können als offene Garage oder Sammelgaragen realisiert werden. Um die Konkurrenzfähigkeit mit Einkaufszentren zu garantieren sollten Stellplätze maximal 3-5 Gehminuten entfernt liegen. Eine gute Möglichkeit ist es die Parkgaragen rund um die Fußgängerzonen oder direkt unter einem zentralen Platz zu platzieren um kurze Wegdistanzen zu gewährleisten.

Fußgängerzonen sind wie andere Straßenräume mit Beleuchtungskörpern auszustatten. Der Straßenraum soll ausreichen ausgeleuchtet werden um die Fußgängerzone auch in der Nacht attraktiv zu machen. Es soll, abhängig von der geografischen Lage, ein Witterungsschutz vorhanden sein. Dieser kann durch Bäume, Arkaden oder Stahl-Glas-Konstruktionen realisiert werden. In Fußgängerzonen, welche vor allem als Einkaufszonen ausgelegt sind, können Einkaufswägen und Schließfächer zur Verfügung gestellt werden. Des Weiteren ist darauf zu achten, dass ausreichend Sitzgelegenheiten und auflockernde Elemente wie z.B. Grünflächen, Bäume, Statuen etc. vorhanden sind. Diese schaffen ein entspanntes Umfeld und steigern die Attraktivität der Fußgeherzone. Ist der Radverkehr erlaubt, so sind ausreichend Fahrradständer an Orten zu planen, an denen sie die Fußgeher nicht stören. Um verschiedenste Veranstaltungen in der Fußgängerzone anzubieten,

sind noch weitere Einbauten notwendig. Masten für die Beleuchtung, mehrere Strom- und Wasserauslässe sowie eine Wasserentsorgung sind für den reibungslosen Ablauf notwendig.

3.2 Begegnungszone

3.2.1 Was ist eine Begegnungszone?

Die Begegnungszone wurde mit der 25. Novellierung der Straßenverkehrsordnung 1960 eingeführt und im Gesetz am 31.3.2013 verankert. Die Begegnungszone ist in der StVO definiert und lautet folgendermaßen: Eine Begegnungszone ist „eine Straße, deren Fahrbahn für die gemeinsame Nutzung durch Fahrzeuge und Fußgänger bestimmt ist, und die als solche gekennzeichnet ist.“ (StVO § 2 Abs. 1 Z 2a).

Die charakteristische Eigenschaft der Begegnungszone ist die Gleichberechtigung zwischen Fußgänger, Radfahrer und Autofahrer. Fußgänger dürfen den gesamten Straßenraum benützen, jedoch nicht den Fahrzeug- bzw. Radfahrverkehr mutwillig behindern. Fahrzeuglenker dürfen Fahrradfahrer und Fußgeher nicht mutwillig behindern oder gefährden und müssen den Seitenabstand gegenüber Gegenständen oder Einrichtungen laut § 76c Abs. 2 einhalten. Des Weiteren gelten für den Fahrzeugverkehr die Vorrangregeln sowie der Vertrauensgrundsatz (§ 3 Abs. 1 1. Satz)

3.2.2 Sinnhaftigkeit und Ziele

Ungeschützte Verkehrsteilnehmer, also Fußgänger und Radfahrer, haben im öffentlichen Raum das Nachsehen, da die Dominanz vor allem beim motorisierten Individualverkehr liegt. Fußgeher und Radfahrer fühlen sich dadurch unwohl und in ihrer Bewegungsfreiheit stark eingeschränkt. Somit ziehen diese es vor, sich eher an verkehrsberuhigten Orten aufzuhalten und verweilen dort auch deutlich länger. Der Grundsatz für den gemeinsam genutzten Straßenraum basiert auf der gegenseitigen Rücksichtnahme und auf der Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer. Dies bedeutet, dass keiner der Verkehrsteilnehmer besser behandelt werden soll. Die Flächen des gemeinsam genutzten Raumes sollen so gestaltet sein, dass sie zum Verweilen einladen und dem motorisierten Individualverkehr nur eine minimale Geschwindigkeit erlauben.

Die Ziele für eine Begegnungszone sind klar zu identifizieren und lauten folgendermaßen:

- Erhöhung der Aufenthalts- und Lebensqualität,
- faire Verteilung des Raums,
- Erhöhung der Verkehrssicherheit,
- Belebung des öffentlichen Raums.

Ausschlaggebend für ein Funktionieren und eine hohe Akzeptanz in der Bevölkerung ist eine gründliche Voruntersuchung der örtlichen Randbedingungen.

3.2.3 Regeln der Begegnungszone

Im Folgenden werden einige grundsätzliche Regeln für eine Begegnungszone erläutert.

Der Vertrauensgrundsatz regelt im Allgemeinen das Miteinander in der gemeinsam genutzten Zone (§ 3 Abs. 1 1. Satz). Die Geschwindigkeit ist in Begegnungszonen mit 20km/h beschränkt, kann jedoch bei Ausnahmen, die der Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs dienen auf 30km/h erhöht werden (§ 76c Abs. 6). Das Parken von Kraftfahrzeugen ist nur an dafür bestimmten Stellplätzen erlaubt. (§ 23 Abs. 2a). Im Gegensatz zu Wohnstraßen ist die Durchfahrt für jeglichen Verkehrsteilnehmer erlaubt. Radfahrer dürfen nebeneinander fahren, müssen sich aber am rechten Fahrbahnrand aufhalten (§ 68 Abs. 2). Des Weiteren ist Rollschuhfahren erlaubt, jedoch dürfen auch diese keine anderen Verkehrsteilnehmer gefährden oder behindern.

Im Allgemeinen gelten die Regelungen der Rechtsregel (§ 7 StVO), Vorrangregelungen (§ 19 StVO) und die verkehrsangepasste Geschwindigkeit (§ 20 StVO).

3.2.4 Rechtliche Grundlagen und Zuständigkeiten

Die Begegnungszone wurde mit der 25. Gesetzesnovelle der Straßenverkehrsordnung 1960 § 2 Abs. 1 Z 2a am 31.3.2103 im Gesetz verankert.

Für eine Begegnungszone, die weder auf einer Bundes- oder Landesstraße errichtet wird ist die Gemeinde für die Verordnung zuständig. In allen anderen Fällen ist für die Verordnung einer Begegnungszone die Bezirksverwaltungsbehörde zuständig. Die Zuständigkeit ist somit gleich zu der Verordnung einer Wohnstraße.

Gemeinden oder Bezirksverwaltungsbehörden können Begegnungszonen errichten, wenn es der Sicherheit, der Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs, insbesondere des Fußgängerverkehrs, dient. Darüber hinaus kann eine Begegnungszone errichtet werden wenn dies der Widmung oder Beschaffenheit eines Gebäudes oder eines Gebietes dient und von Vorteil ist.

Im Vorhinein ist eine Prüfung ob eine Begegnungszone sinnvoll und zielführend ist unumgänglich. Hierbei sollte unbedingt ein Ermittlungsverfahren eingeleitet werden und eine Sachverständigengutachten sollte beauftragt werden. Zur Erzielung hoher Akzeptanz in der Bevölkerung ist es anzuraten, Bürgerbeteiligungen und lokale Wirtschaftstreibende eng miteinzubeziehen.

3.2.5 Gestaltungsaspekte

Allen voran steht eine möglichst selbst erklärende Gestaltung, die zu einer hohen Qualität und Verkehrssicherheit für die Benutzer der Begegnungszone führt. Es sollte besonders auf die individuellen Gegebenheiten der Gemeinden Rücksicht genommen werden.

Der Straßenraum ist so lebenswert und gemütlich einzurichten, dass sich die Bürger dort gerne aufhalten. Dies kann relativ einfach mittels Blumentrögen, Sitzbänken, Schanigärten, o.Ä. erreicht werden. Im Sommer sowie im Winter kann man diese mobilen Einrichtungen dazu verwenden, die Verkehrsteilnehmer gezielt zu lenken, oder man kann sie auch aus der Zone entfernen, um Platz für eventuelle öffentliche Veranstaltungen zu schaffen.

Ein breiter Partizipationsprozess ist bei der Gestaltung von großer Bedeutung. Die Einbeziehung von mobilitätseingeschränkten, sehbehinderten und blinden Personen ermöglicht die gemeinsame Nutzung der Begegnungszone.

Ähnlich wie in der Fußgängerzone kann auch in der Begegnungszone der Verkehr durch gewisse bauliche Maßnahmen gelenkt oder beeinflusst werden. Dies wären spezielle Pflasterungen, Bodenmarkierungen, Niveauunterschiede an Ende und Anfang der Zone, Blumentröge oder Kunstobjekte zur Lenkung des Verkehrs.

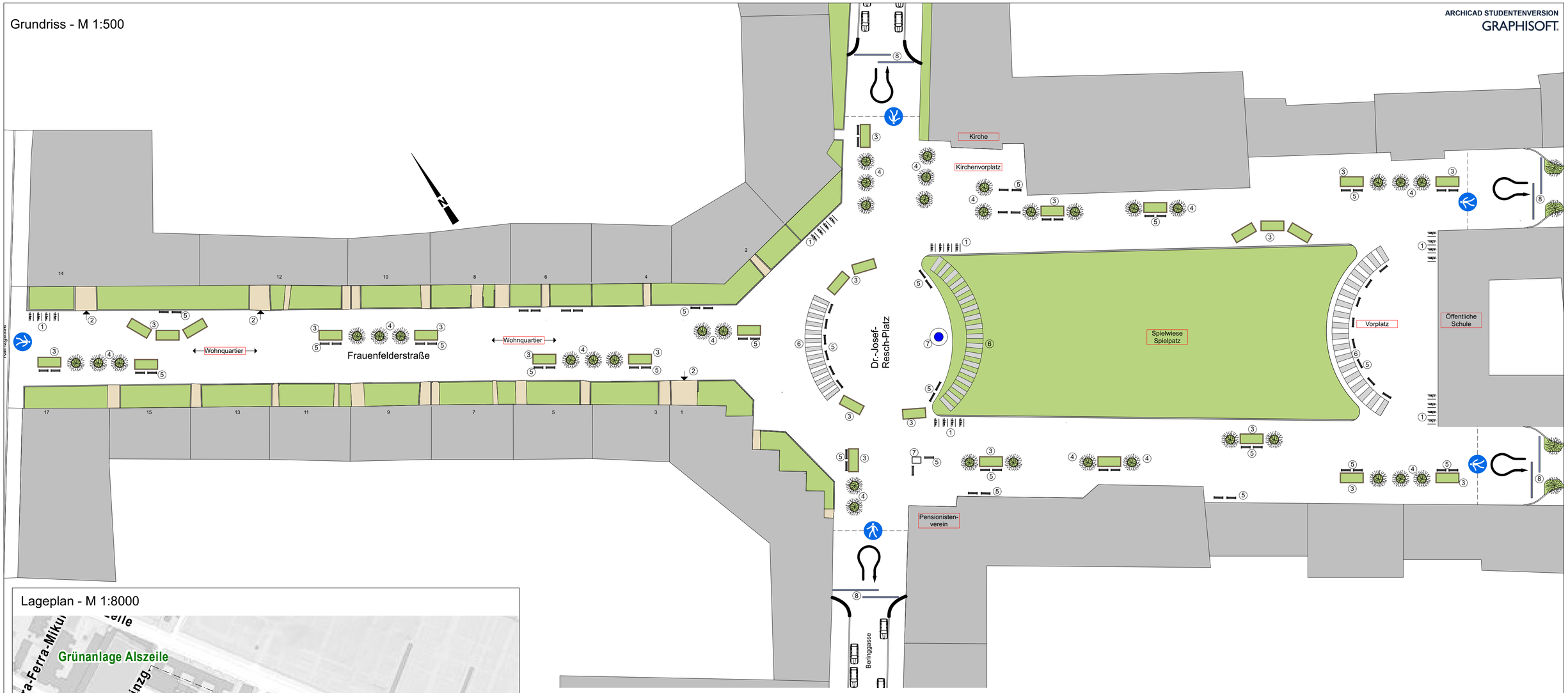
Literaturverzeichnis

[1] Tamara Schuster, Bachelorarbeit Straßenraumanalyse Frauenfelderstraße
[2] Michael Schumich, Inventarisierung der österreichischen Fußgängerzonen, 2009
[3] Hermann Knoflacher, Grundlagen der Verkehrs- und Siedlungsplanung.
[4] Kuratorium für Verkehrssicherheit, Begegnungszone Leitfaden
[5] begegnungszonen.ch

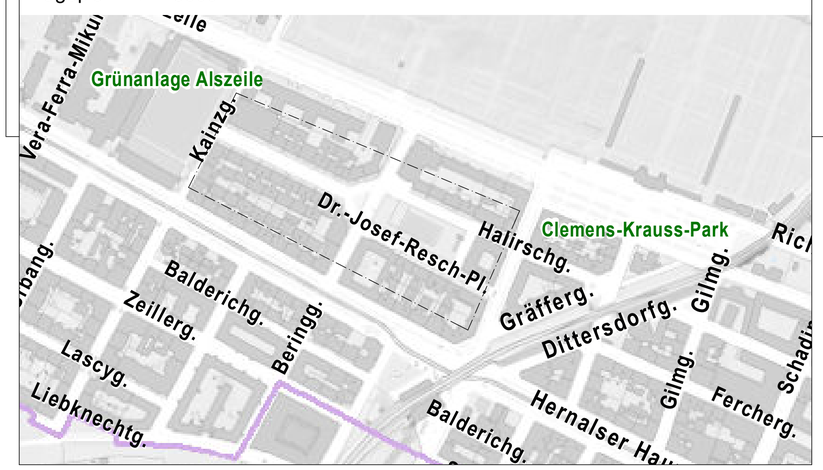
Anhang 1: Konzept Fußgängerzone - Lageplan

Anhang 2: Konzept Begegnungszone - Lageplan

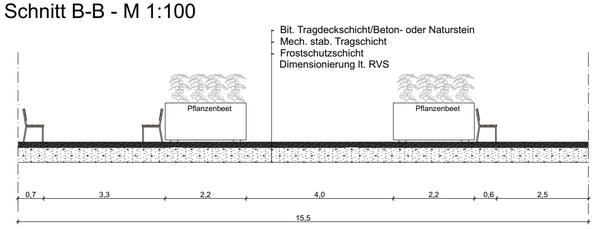
Grundriss - M 1:500



Lageplan - M 1:8000



Schnitt B-B - M 1:100



1. Fahrradständer
2. Hauseinfahrt für MIV
3. Mobile Beete
4. Mobile Baumtröge
5. Sitz- und Liegemöglichkeiten
6. Arkade - Schattenspender
7. Trinkbrunnen - Wasserspiele
8. Öffentlicher Bücherschrank

Verkehrskonzept

Fußgängerzone Frauenfelderstraße-Beringgasse, Hernals Wien 1170

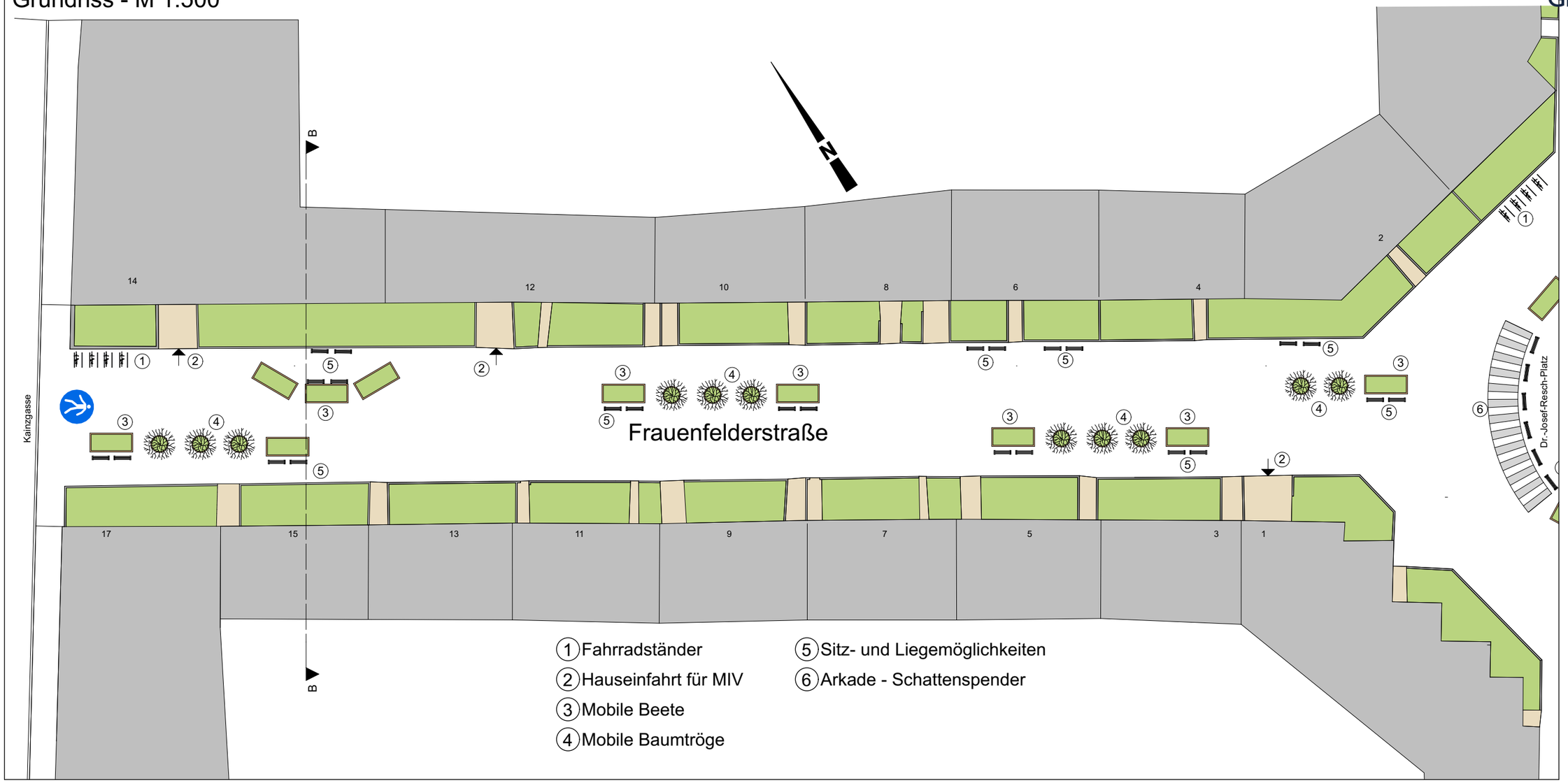
Planinhalt:

- Grundriss M 1:500
- Querschnitt M 1:100
- Lagplan M 1:8000

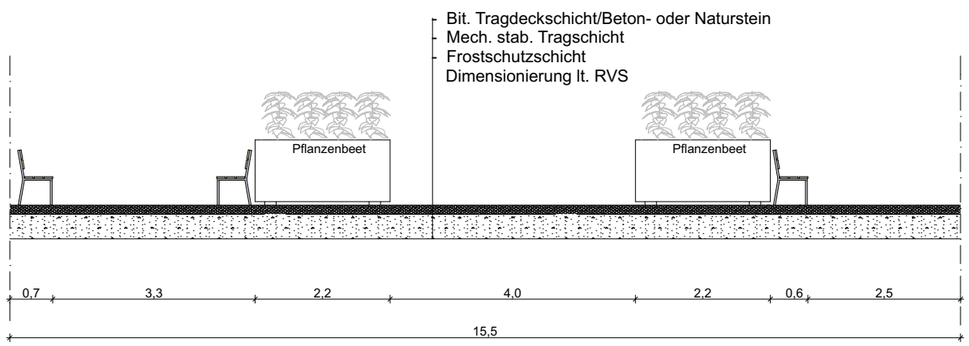
gez.: Paul Schmidberger | 16.08.2017

ARCHICAD STUDENTENVERSION
GRAPHISOFT

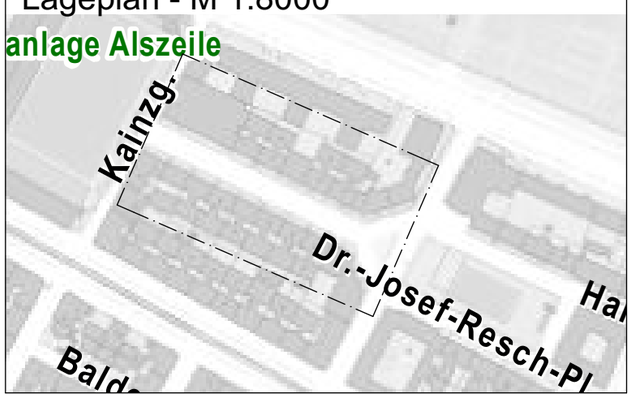
Grundriss - M 1:500



Schnitt B-B- M 1:100



Lageplan - M 1:8000



Verkehrskonzept

Fußgängerzone Frauenfelderstraße-Beringgasse, Hernals Wien 1170

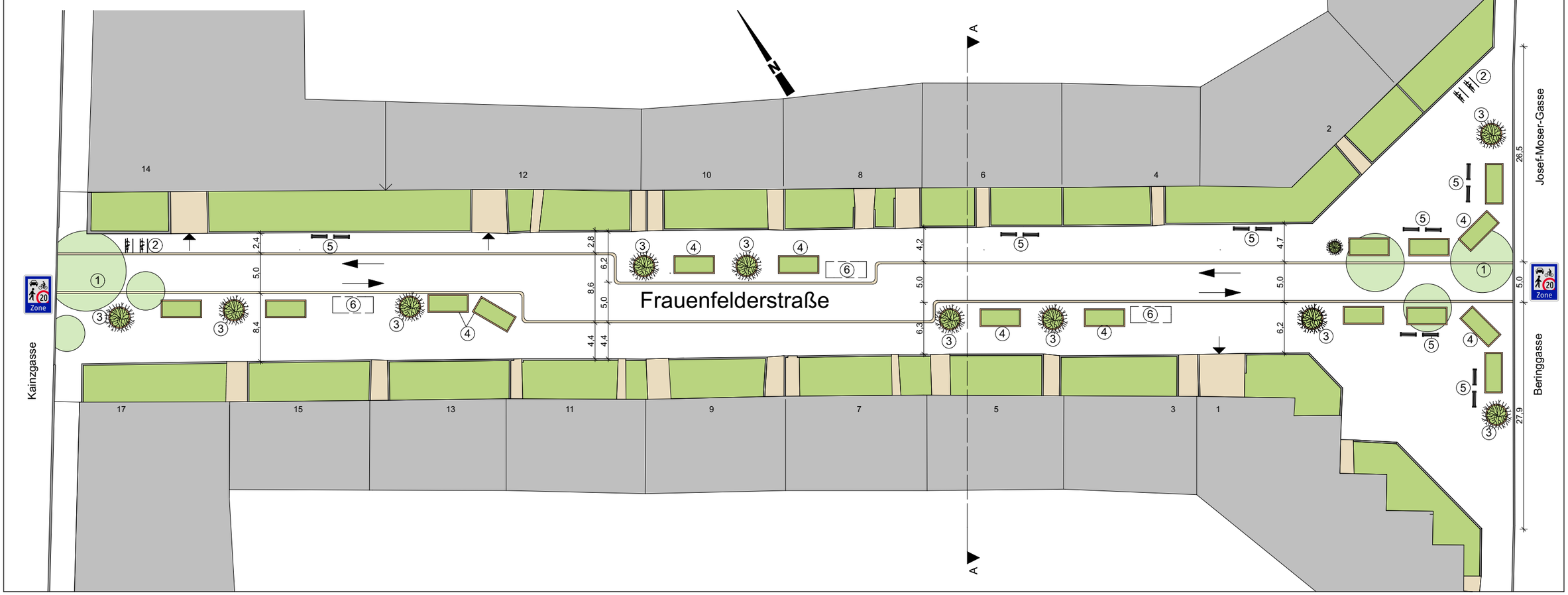
Planinhalt:

- Grundriss M 1:500
- Querschnitt M 1:100
- Lagplan M 1:8000

gez.: Paul Schmidberger | 16.08.2017

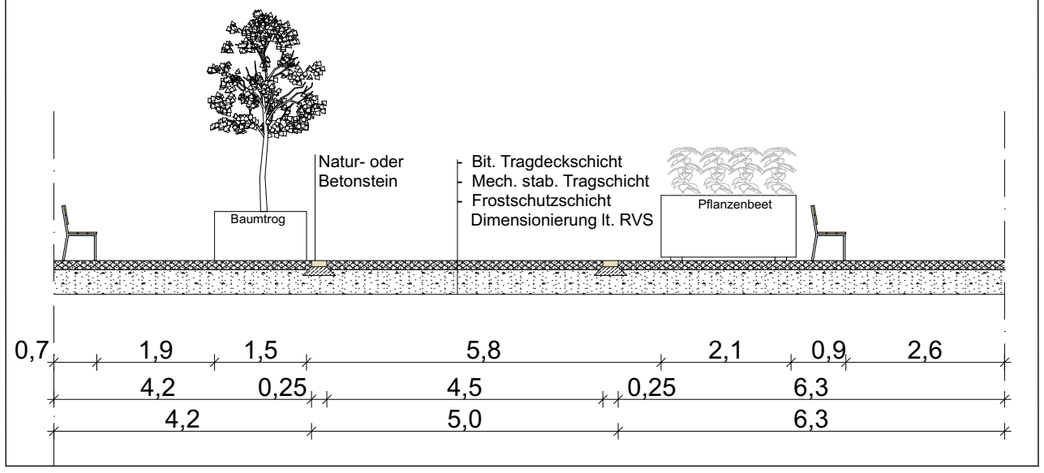
ARCHICAD STUDENTENVERSION
GRAPHISOFT®

Grundriss - M 1:500

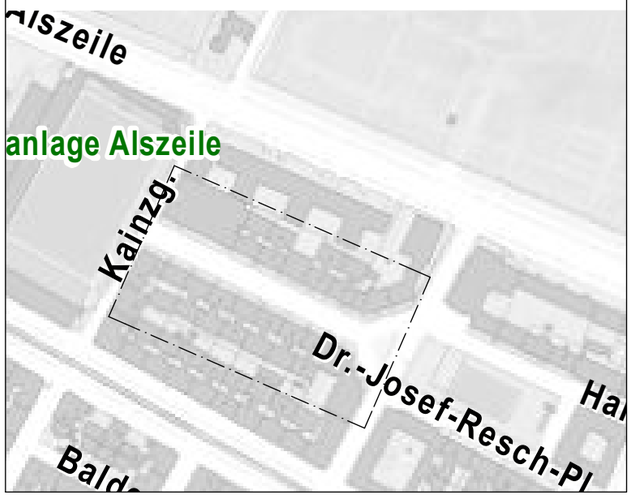


1 Bodenmarkierungen
2 Fahrradständer
3 Mobile Baumtröge
4 Mobile Beete
5 Sitz- und Liegemöglichkeiten
6 Halteplatz

Schnitt A-A - M 1:100



Lageplan - M 1:8000



Verkehrskonzept

Begegnungszone Frauenfelderstraße-Beringgasse, Hernals Wien 1170

Planinhalt:

- Grundriss M 1:500
- Schnitt A-A M 1:100
- Lagplan M 1:8000

gez.: Paul Schmidberger | 16.08.2017