

## Exkursionsprotokoll zum Spezialthema



# Shared Space / Begegnungszone



### im Rahmen der Lehrveranstaltung

### 231.043 Seminar zur Verkehrsplanung mit Exkursion

Institut für Verkehrswissenschaften, Technische Universität Wien

Betreuer: Dr. Günter Emberger, DI Tadej Brezina

**Pia Buchhart**, Matr.Nr. 1025640, Kontakt: [pia.buchhart@gmx.at](mailto:pia.buchhart@gmx.at)

#### Inhaltsverzeichnis:

1. Vorwort.....	2
2. Die Idee des Shared Space – Ursprünge.....	2
3. Shared Space in Österreich: Die Begegnungszone.....	3
3.1. Begegnungszone in der Straßenverkehrsordnung.....	3
3.2. Bauliche Gestaltung einer Begegnungszone.....	3
3.3. Bisher umgesetzte Begegnungszonen.....	4
3.4. Begegnungszone Mariahilfer Straße.....	4
4. Shared Space als Prozess/Partizipation.....	4
5. Qualitäten und Herausforderungen bei Begegnungszonen.....	5
6. Beispiele aus der Praxis – Ausgangslage, Planungsprozess/Partizipation, Gestaltung, Resümee/Kritik.....	5
6.1. Graz: Sonnenfelsplatz.....	5
6.2. Feldkirchen bei Graz.....	7
6.3. Gleinstätten.....	8
6.4. Villach: Bahnhofstraße.....	9
6.5. Velden: Seecorso.....	11
7. Literatur.....	12

**Quellen:** Bild links: [http://diepresse.com/images/uploads/1/8/8/3834248/EF564CD6-E6AA-442E-8EE2-B5110F96617C\\_v0\\_h.jpg](http://diepresse.com/images/uploads/1/8/8/3834248/EF564CD6-E6AA-442E-8EE2-B5110F96617C_v0_h.jpg); Bild rechts: [http://ds1.dreifels.ch/energiestadt2/images/1\\_A05\\_Begegnungszone\\_Burgdorf.jpg](http://ds1.dreifels.ch/energiestadt2/images/1_A05_Begegnungszone_Burgdorf.jpg)

## 1. Vorwort

Dieses Exkursionsprotokoll wurde im Rahmen der Lehrveranstaltung „Seminar zur Verkehrsplanung mit Exkursion“ an der Technischen Universität Wien verfasst. Es soll als abschließende Zusammenfassung eines der behandelten Themen während der von 4. - 8. Mai 2015 stattgefundenen Exkursion in die Steiermark, nach Kärnten und Salzburg im Zuge jener Lehrveranstaltung dienen. Dem im Anschluss ausgeführten Thema „Shared Space / Begegnungszone“ kam dabei im Exkursionsprogramm ein besonderer Stellenwert zu, da einige bereits umgesetzte Begegnungszonen in Österreich besichtigt wurden und sich mit Ansprechpersonen aus Planung und Politik vor Ort ausgetauscht werden konnte. So war ein Vergleich zwischen den Merkmalen der unterschiedlich umgesetzten Beispiele möglich, was in Kapitel 6 dieser Arbeit „Beispiele aus der Praxis – Ausgangslage, Planungsprozess/Partizipation, Gestaltung, Resümee/Kritik“ erläutert werden soll. Zunächst soll ein einführender Überblick über die Anfänge des Shared Space, die rechtlichen Bedingungen in Österreich, beispielhafte bereits umgesetzte Begegnungszonen, Planungs- und Partizipationsprozesse und die Qualitäten sowie mögliche Herausforderungen bei Begegnungszonen gegeben werden.

## 2. Die Idee des Shared Space – Ursprünge

Das heutige Verkehrssystem ist immer noch auf den Individualverkehr – sprich: das Auto – zugeschnitten. Gerade auf die Attraktivität und Qualität des öffentlichen Raumes wirkt sich das allerdings negativ aus. Der öffentliche Raum ist als Lebensraum zu betrachten und sollte deshalb auch für andere VerkehrsteilnehmerInnen attraktiv gemacht werden und diese nicht in den Hintergrund stellen. Das Konzept des „Shared Space“ kann eine Lösungsmöglichkeit dafür sein. Die Idee eines Shared Space beruht darauf, dass sich alle VerkehrsteilnehmerInnen gleichermaßen den zur Verfügung stehenden Verkehrsraum teilen, es also keine zugewiesenen Flächen gibt, und die Verkehrsregelung auf ein Minimum reduziert ist, sodass auf die Verständigung der VerkehrsteilnehmerInnen untereinander gesetzt wird. In gewisser Weise wird so auch ein „Chaos“ provoziert, denn je unsicherer der Verkehr im Empfinden ist, desto aufmerksamer bewegt man sich im Verkehrsraum und desto weniger Unfälle passieren. Shared Space begünstigt demnach nicht nur die Attraktivität des Straßenraums, sondern auch die Verkehrssicherheit.

Die Ursprünge des Konzeptes „Shared Space“ gehen auf den holländischen Verkehrstechniker Hans Monderman und das Shared Space Institute in Drachten, Niederlande zurück. Bereits in den 1980er Jahren entwickelte Monderman das Konzept mit dem vorrangigen Ziel, die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Der Rückbau von Fahrbahnmarkierungen, Bordsteinkanten, Verkehrszeichen und Bodenwellen trug entscheidend zur Geschwindigkeitsreduktion und damit im Weiteren zur Unfallverhütung bei. Ein ähnlicher Ansatz wurde beispielsweise zeitgleich vom Schweizer Fritz Kobi entwickelt. Das „Berner Modell“ beschäftigt sich mit der Koexistenz aller Verkehrsteilnehmenden, welche wichtiger als die Dominanz einzelner eingeschätzt wird und sieht einen partizipativen Planungsprozess vor.

### 3. Shared Space in Österreich: Die Begegnungszone

Im Folgenden soll der derzeitige Stand betreffend Shared Space in Österreich vermittelt werden. Die rechtlichen Gegebenheiten, Vorgaben und Möglichkeiten zur baulichen Gestaltung, sowie bisher in Österreich umgesetzte Begegnungszonen mit besonderem Augenmerk auf die Mariahilfer Straße bieten einen dementsprechenden Eindruck.

#### 3.1. Begegnungszone in der Straßenverkehrsordnung

Bevor Shared Space in Österreich offiziell rechtlich definiert wurde, versuchte man, das Konzept unter Einhaltung der vorgegebenen Vorschriften „inoffiziell“ durchzusetzen und das gleiche Ergebnis zu erzielen. Shared Space wurde in Österreich erstmals im Jahr 2013 in der 25. Novelle der Straßenverkehrsordnung (StVO) unter dem Begriff „Begegnungszone“ erwähnt, erhielt damit die rechtliche Verankerung und erlaubt es Gemeinden, Begegnungszonen im eigenen Wirkungsbereich zu verordnen. Darin wird unter anderem definiert, dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit in der Regel 20 km/h ist (in Fällen einer Erlaubnis der Behörde bis zu 30 km/h) und eine Begegnungszone zu Beginn und am Ende mit Hinweiszeichen auszuschildern ist. Das Parken ist nur an dafür gekennzeichneten Stellen erlaubt. Außerdem wird die Anweisung auf gegenseitige Rücksichtnahme verstärkt betont. Die Fahrbahn ist damit – wie in der Definition festgelegt - für die gemeinsame Nutzung durch Fahrzeuge und FußgängerInnen bestimmt und als solche gekennzeichnet.



Hinweisschilder Begegnungszone

Quelle: <http://www.ratg.at/lge/images/fahrrad-zone-20.png>

#### 3.2. Bauliche Gestaltung einer Begegnungszone

Hinsichtlich der baulichen Gestaltung von Begegnungszonen wird an dieser Stelle auf das RVS Arbeitspapier Nr. 27 – „Einsatzkriterien für Begegnungszonen“ vom Juli 2014 verwiesen. In dem von der Österreichischen Forschungsgesellschaft Straße-Schiene-Verkehr (FSV) veröffentlichten Papier wird erwähnt, dass eine bauliche Umgestaltung des Straßenraums jedenfalls notwendig ist, wenn dieser nicht für die Einrichtung einer Begegnungszone geeignet erscheint. Eine klare Gestaltung des Straßenraums soll das Verhalten der VerkehrsteilnehmerInnen soweit beeinflussen, als dass sie sich entsprechend der Vorschriften zur Nutzung der Begegnungszone laut StVO rücksichtvoll verhalten und die Begegnungszone auch als solche erkennen und nutzen.

Betreffend bauliche Elemente in der Gestaltung kann beispielsweise auf optische Einengungen, Fahrbahnanhebungen oder Schwellen zurückgegriffen werden. Es soll dabei im gesamten berücksichtigt werden, dass der Verkehr beruhigt, Tempo reduziert, flächiges Queren von FußgängerInnen gefördert wird, Bedürfnisse von mobilitätseingeschränkten Personen mit bedacht, sowie Sichtbeziehungen garantiert werden.

### **3.3. Bisher umgesetzte Begegnungszonen**

Das erste Shared-Space-Projekt wurde in Österreich im Jahr 2009 in Gleinstätten umgesetzt (siehe Kapitel 6.3). Im Jahr 2010 entwickelte die Gemeinde Thalgau ein Koexistenzzonen-Projekt, 2011 richtete Graz einen Shared Space am Sonnenfelsplatz ein (siehe Kapitel 6.1). Seit dem sind viele weitere Konzepte umgesetzt worden und insbesondere seit der rechtlichen Festsetzung im Jahr 2013 nimmt die Anzahl verwirklichter Begegnungszonen zu. So wurden allein im Jahr 2013 innerhalb der ersten paar Monate nach der Erwähnung in der StVO beispielsweise Begegnungszonen in Linz, Wels, St. Pölten, Mödling, Horn, Judenburg und Bludenz verordnet.

### **3.4. Begegnungszone Mariahilfer Straße**

Unter allen bisher umgesetzten Begegnungszonen, hat eine quasi eine Sonderstellung in Österreich: die Mariahilfer Straße. Seitdem die Stadt Wien im Jahr 2011 das Projekt „Mariahilfer Straße Neu“ zur Verkehrsberuhigung auf der wichtigen Geschäftsstraße gestartet hat, erreichte dieses große mediale Aufmerksamkeit und es bildeten sich zwei Lager von BefürworterInnen und GegnerInnen des Projekts. Aus dem Bürgerbeteiligungsverfahren ging hervor, dass man sich mit Einrichtung einer Begegnungszone bzw. Fußgängerzone auf der Mariahilfer Straße einerseits viele Vorteile (wie z.B. Abgasreduktion, mehr Platz für FußgängerInnen) erwarte, allerdings wurde auch Kritik geübt, dass sich beispielsweise Umwege für den Autoverkehr ergeben würden. Mit Aufnahme des Probetriebs der verkehrsberuhigenden Maßnahmen im Jahr 2013 wurden die Meinungen zusätzlich verstärkt. Die negativen Urteile entstanden dabei vor allem aufgrund der vorherrschenden Unsicherheit, wie man sich in der Begegnungszone verhalten sollte. Diese Unsicherheit sollte aber durch einen Umbau und die passende Gestaltung genommen werden, sodass das Konzept vollends funktioniert. Nachdem im Rahmen einer Bürgerumfrage 53% für die Umgestaltung der Mariahilfer Straße gestimmt haben, wurde diese schließlich umgesetzt und im Sommer 2015 eröffnet.

## **4. Shared Space als Prozess/Partizipation**

Der Weg zur Umsetzung einer Begegnungszone gestaltet sich als ein vielschichtiger (Partizipations-) Prozess, an welchem die unterschiedlichsten Akteure (AnwohnerInnen, Politik, PlanerInnen, Forschung, etc.) beteiligt sind. Um ein funktionierendes und akzeptiertes Ergebnis betr. Gestaltung des öffentlichen Raums zu erreichen, ist es dementsprechend wichtig, die betroffenen Akteure frühestmöglich in den Prozess einzubinden. PlanerInnen fungieren in jenem Planungs- und

Entscheidungsprozess sowohl als Planende selbst (Erstellung eines räumlichen Entwurfs, Detailplanung, Evaluierung, etc.), als auch insbesondere als ModeratorInnen und MediatorInnen. Die Information der Betroffenen, sowie im weiteren Verlauf die Partizipation dieser ist essentiell zur Entwicklung eines sozialen Leitbildes. Nur so kann ein qualitatives Ergebnis erzielt werden, welches individuell auf die Bedürfnisse und Möglichkeiten vor Ort eingeht.

## 5. Qualitäten und Herausforderungen bei Begegnungszonen

### Qualitäten:

- Attraktivierung des Straßenraumes und Steigerung der Lebensqualität
- Emissionsreduktion durch homogenen Verkehrsfluss
- Erhöhung der Verkehrssicherheit aufgrund gesteigerter Aufmerksamkeit und geringerer Geschwindigkeiten
- Umsatzsteigerungen für angrenzenden Handel

### Herausforderungen:

- Hohe Aufmerksamkeit aller VerkehrsteilnehmerInnen gefordert
- Einbeziehung seheingeschränkter Menschen durch Deregulierung essentiell
- mögliche Gefährdung unerfahrener oder schwächerer VerkehrsteilnehmerInnen

## 6. Beispiele aus der Praxis – Ausgangslage, Planungsprozess/Partizipation, Gestaltung, Resümee/Kritik

Das folgende Kapitel befasst sich mit den während der Exkursion besuchten/besprochenen Begegnungszonen im südlichen Österreich. Es soll zum Vergleich mehrerer Beispiele aus der Praxis hinsichtlich Ausgangslage, Planungsprozess/Partizipation und Gestaltung - soweit bekannt - dienen und ein persönliches Resümee/Kritik liefern.

### 6.1. Graz: Sonnenfelsplatz

Der Sonnenfelsplatz in Graz war bis zu seiner Umgestaltung zu einer Begegnungszone im Jahr 2011 ein Platz mit kleinem Kreisverkehr, an dem es häufig zu Unfällen kam, weswegen sogar eine Stopptafel im Kreisverkehr installiert wurde. Außerdem war der schlechte bauliche Zustand der Straße mit ein Grund, warum schließlich eine Neugestaltung des Platzes initiiert wurde. Die Idee, hier das erste städtische Shared Space Projekt Österreichs zu verwirklichen, entstand im Zuge einer Exkursion von EntscheidungsträgerInnen und PlanerInnen der Stadt Graz in die Niederlande, wo beispielhafte ähnliche Projekte bereits umgesetzt wurden. Besonders erwähnenswert an diesem Shared Space ist der durchgeführte Planungsprozess, welcher durch einen kurzen, aber intensiven Beteiligungsprozess geprägt war. Im Rahmen eines Charrette-Verfahrens arbeitete das Planungsteam eine Woche lang in einem Cafe, in dem während dieser Zeit auch drei öffentliche Bürgerveranstaltungen abgehalten wurden. So konnte das Feedback der BürgerInnen direkt in den

Planungsprozess aufgenommen werden. Ebenso wurde mit einem Blindeninstitut zusammengearbeitet, wodurch der Platz blindengerecht geplant und schließlich auch gestaltet werden konnte. Niveauunterschiede wurden vermieden und es erfolgte eine Strukturierung der Fläche mittels Poller und Sitzgelegenheiten, wodurch ein imaginärer Fahrbahnrand geschaffen wurde. Eine farbliche Kennzeichnung am Boden soll zudem helfen, sich am Platz auch bei Einsatz von weniger Verkehrszeichen (vorher 33, nach Umsetzung 14), zurechtzufinden.

Meiner Meinung nach ist die Gestaltung des Sonnenfelsplatzes im Großen und Ganzen gut gelungen, dennoch aber verbesserungswürdig. So sind die farblichen Markierungen beispielsweise nicht gut erkennbar und die aufgestellten Sitzgelegenheiten laden aufgrund ihrer Form und Größe (teilweise zu hoch), sowie ihrer Position direkt neben den vorbeifahrenden Fahrzeugen nicht dazu ein, dort zu verweilen. Als ich zum ersten Mal den Sonnenfelsplatz betreten habe, war ich aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens und der kreuz und quer fahrenden/gehenden VerkehrsteilnehmerInnen (v.a. viele RadfahrerInnen) etwas überfordert und unsicher, was sich aber nach kurzer Zeit legte. Gerade diese Unsicherheit soll durch die Deregulierung auch bewirkt werden, da man sich so vorsichtiger und aufmerksamer gegenüber anderen VerkehrsteilnehmerInnen und der Umgebung verhält. Der Verkehr regelt sich durch meist nonverbale Kommunikation (beispielsweise Handzeichen oder Blickkontakt) von ganz allein und es treten selten Konfliktsituationen auf. Auch eigentliche „Verkehrsbehinderungen“, wie haltende LKW's, die einen Teil des Platzes aufgrund von Ladetätigkeiten blockieren, stellen kein Problem dar. Der sehr kurze Beteiligungsprozess erscheint mir hier aufgrund seiner guten Organisation und Effizienz sehr passend gewählt – dieser ist aber bestimmt nicht in allen Fällen empfehlenswert, gerade wenn es sich um größere Projekte handelt.



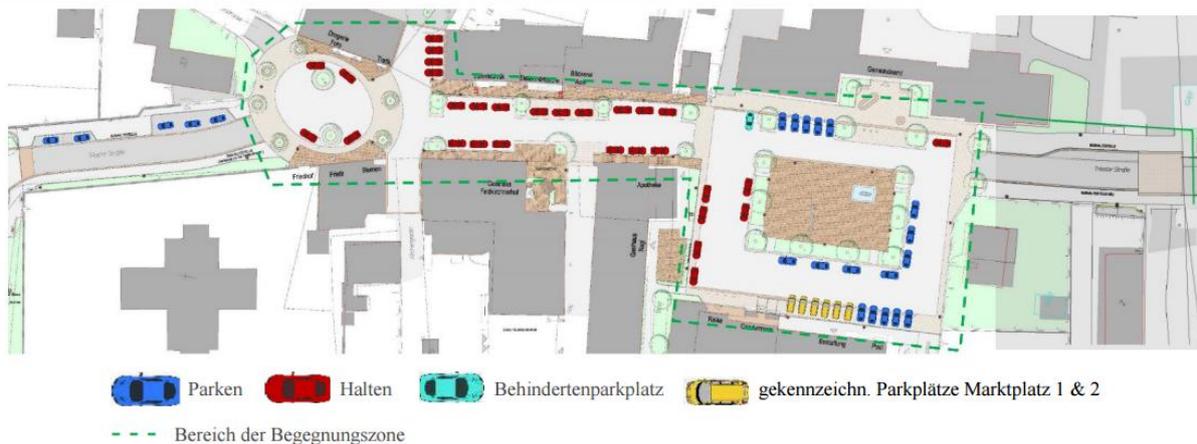
**Begegnungszone Sonnenfelsplatz Graz**

Quelle: Eigene Fotos

## 6.2. Feldkirchen bei Graz

Das Ortszentrum war bis 2012 geprägt von einer Durchzugsstraße. Dann wurde der Bereich zu einem Shared Space umfunktioniert. Seit 2014 besteht nun auch rechtlich gesehen eine Begegnungszone. Durch die Begegnungszone sollen einerseits Durchreisende dazu angehalten werden, die Umfahrungsstraße zu nutzen und andererseits die Wirtschaft durch Belebung des Ortszentrums angekurbelt werden, was sich gewissermaßen widerspricht, da Durchreisende nicht mehr direkt an den Geschäftslokalen im Zentrum vorbei geleitet werden.

Auch der Bereich vor der im Ortszentrum ansässigen Schule ist nun Teil der Begegnungszone. Im Rahmen der Eröffnung waren SchülerInnen der Volksschule beteiligt und informierten BürgerInnen über die „Verhaltensregeln“ innerhalb der Begegnungszone. Die bewusstseinsbildenden Maßnahmen sollten auch zur Erhöhung der Sicherheit der SchülerInnen führen. Ein Bürgerbeteiligungsprozess hat ab Beginn der Planungen stattgefunden, Details dazu sind aber nicht bekannt, ebenso wie zu den Umbaumaßnahmen im Zuge der Einrichtung der Begegnungszone.



### Begegnungszone Feldkirchen bei Graz

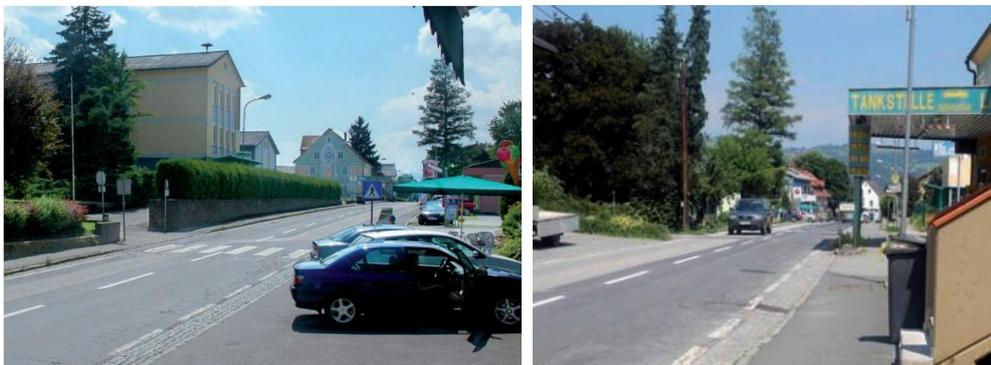
Quellen: [http://media05.regionaut.meinbezirk.at/2014/07/08/6733177\\_web.jpg](http://media05.regionaut.meinbezirk.at/2014/07/08/6733177_web.jpg), <http://www.meinbezirk.at/graz-umgebung/politik/shared-space-ist-begegnungszone-m7152517,1078142.html> und [http://www.feldkirchen-graz.net/index.php?option=com\\_docman&Itemid=12&task=doc\\_download&gid=614](http://www.feldkirchen-graz.net/index.php?option=com_docman&Itemid=12&task=doc_download&gid=614)

### 6.3. Gleinstätten

Vor der Umsetzung der Begegnungszone in Gleinstätten war der betroffene Bereich baulich sanierungsbedürftig und die Straße war aufgrund der Gestaltung nicht sehr belebt. Der Prozess bis zur Fertigstellung des Shared Space im Jahr 2010 dauerte fast zwei Jahre. Aus einer Durchzugsstraße wurde ein Straßenbereich mit mehreren offenen Plätzen geschaffen. Vor der Hauptschule erstreckt sich nun beispielsweise ein gepflasterter Platz, die beiden anderen Kernzonen umfassen die Bereiche vor der Tankstelle und der Bank. Diese Bereiche heben sich durch die Pflasterungen vom restlichen Straßenzug ab. Des Weiteren wurde unter anderem der Zebrastreifen vor der Schule entfernt und eine neue Straßenbeleuchtung, welche die Aufmerksamkeit der AutofahrerInnen durch unterschiedliche Intensitäten erhöht, installiert.

Im Rahmen eines eigenen Projekts wurden betroffene BürgerInnen vorab mittels Fragebogen zu ihrer Meinung bzgl. Shared Space Konzept im Allgemeinen, sowie der konkreten Umsetzung dessen in Gleinstätten befragt. Dabei gaben 90% an, im Ort läge ein Verkehrsproblem vor, was die Dringlichkeit einer neuen Gestaltung deutlich machte. Aus dem Projekt ging ebenfalls hervor, dass die Einstellung zu Shared Space im Allgemeinen stark von dem Vorwissen darüber (Verkehrsregeln, Funktionsweise, etc.), aber auch mit der Teilnahme der Betroffenen an einer Bürgerbeteiligungsveranstaltung im Zuge des Planungsprozesses, abhängt. All jene, welche schon über das Shared Space Konzept Bescheid wussten und sich im Partizipationsprozess eingebracht haben, haben der Neugestaltung des Straßenbereichs in Gleinstätten eher zugestimmt und waren bzgl. des generellen Konzepts aufgeschlossener und positiv eingestellt.

Meiner Meinung nach ist die Umsetzung in Gleinstätten sehr gut gelungen – sowohl die Planungsphase mit umfassendem Bürgerbeteiligungsprozess, als auch die klare (Neu-) Gestaltung des Bereichs, lassen auf eine Akzeptanz der BürgerInnen und ein Funktionieren des Shared Space schließen.



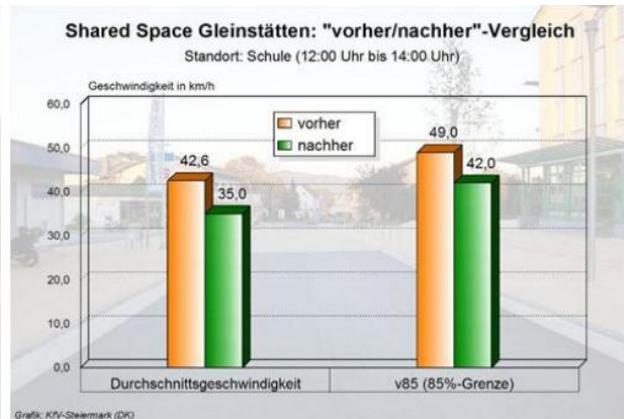
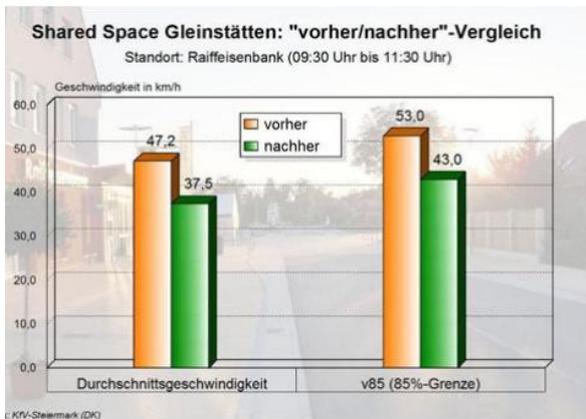
#### Ausgangssituation Gleinstätten

Quelle: bad architects group (2012): Shared-Space-Konzepte in Österreich, der Schweiz und Deutschland, herausgegeben vom Salzburger Institut für Raumordnung und Wohnen (SIR)



### Shared Space Gleinstätten nach Umbau

Quellen: [http://www.zis-p.at/images/de\\_ssp\\_sharedspace\\_gleinstaetten\\_01.jpg](http://www.zis-p.at/images/de_ssp_sharedspace_gleinstaetten_01.jpg) und [http://www.aaps.at/wp-content/uploads/2013/05/glein\\_19.jpg](http://www.aaps.at/wp-content/uploads/2013/05/glein_19.jpg)



### Vorher/Nachher-Vergleich Shared Space Gleinstätten hinsichtlich Verkehrsgeschwindigkeit

Quelle: <http://gleinstaetten.riskommunal.net/system/web/GetDocument.aspx?fileid=614474>

## 6.4. Villach: Bahnhofstraße



### Vorher: Ausgangssituation Villach Bahnhofstraße

Quelle: [http://villach.at/downloads/Anrainerinformation\\_Bahnhofstrasse\\_2012.pdf](http://villach.at/downloads/Anrainerinformation_Bahnhofstrasse_2012.pdf)



**Nachher: Begegnungszone Bahnhofstraße Villach**

Quelle: Eigene Fotos



**Straßenquerschnitt Begegnungszone Bahnhofstraße Villach**

Quelle: [http://villach.at/downloads/Anrainerinformation\\_Bahnhofstrasse\\_2012.pdf](http://villach.at/downloads/Anrainerinformation_Bahnhofstrasse_2012.pdf)

Das Projekt Shared Space in der Villacher Bahnhofstraße wurde im Jahr 2012 umgesetzt. Die Straße teilt sich nun auf in jeweils einen breit angelegten Fuß- und Radweg auf jeder Straßenseite, eine Fahrbahn pro Richtung und einen Mittelstreifen, auf welchem das Halten von Fahrzeugen erlaubt ist. Der Mittelstreifen ist von beiden Seiten aus befahrbar, kann aber ebenso von Fußgängern überquert werden und fungiert in diesem Fall als Querungshilfe.

Die AnrainerInnen wurden in den Planungsprozess mit eingebunden und über das Vorhaben informiert, sowie von Politik und PlanerInnen zu gemeinsamen Diskussionen eingeladen.

An der Umsetzung außerdem beteiligt war der Blinden- und Sehbehindertenverband Kärnten. So wurde die Farbauswahl der Steine, das Material der Bepflasterung, die Poller und das Leitsystem auf die besonderen Bedürfnisse von Blinden und Sehbehinderten abgestimmt, was bei allen Umsetzungen von Begegnungszonen berücksichtigt werden sollte.

## 6.5. Velden: Seecorso

Die Begegnungszone im Zentrum von Velden wurde im Jahr 2014 nach rund einjähriger Umbauzeit eröffnet. Davor war die Entscheidung für eine Neugestaltung und auch funktionelle Änderung des 460 Meter langen Bereichs der Hauptstraße zur Verkehrsberuhigung im Gemeinderat bereits 2009 gefallen und ein langjähriger Planungsprozess folgte. Dem Planungsprozess ging ein intensiver Bürgerbeteiligungsprozess mit Veranstaltungen, Workshops und Einzelgesprächen einher.

Die Möglichkeit zur generellen Umgestaltung bot sich auch aufgrund der Notwendigkeit der Straßensanierung und des Leitungseinbaus. Gestalterisch wurde mit rotem Asphalt und weißen Markierungen gearbeitet, welche lediglich als Designelement dienen. Damit grenzt sich die Begegnungszone optisch sehr vom Rest der Straßen ab. Im Ein- und Ausfahrtbereich der Begegnungszone wurde mit besonderen Mustern gearbeitet, durch welche die FahrzeuglenkerInnen auf Beginn und Ende der Begegnungszone aufmerksam gemacht werden sollen. Im umgebauten Bereich befinden sich außerdem keine Gehsteige mehr und auch die Parkflächen wurden verbannt. Davor besaß die Straße eine trennende Wirkung, welche FußgängerInnen nur an drei Stellen (Zebrastreifen) im gesamten Bereich des Ortszentrums eine Querung ermöglichte.

Das hohe Verkehrsaufkommen auf der Hauptstraße ließ sich aufgrund der fehlenden Möglichkeit zur Umfahrung nicht reduzieren, jedoch hat man als FußgängerIn meines Erachtens nach dennoch ein sicheres Gefühl, wenn man sich entlang der Straße direkt neben den fahrenden Autos bewegt. Vor allem die Plätze sind mit den angelegten Schanigärten durch Einbindung der angrenzenden (vor allem Gastronomie-)Betriebe in den Umsetzungsprozess sehr ansprechend gestaltet.



**Begegnungszone Seecorso Velden**

Quelle: Eigene Fotos



**Begegnungszone Seecorso Velden**

Quelle: Eigene Fotos

## 7. Literatur

**Amt der Steiermärkischen Landesregierung** (2015): Shared Space-Projekt macht Gleinstätten "berühmt", Abrufbar unter: <http://www.verkehr.steiermark.at/cms/beitrag/11337944/11160351/> [Abgerufen am 27.07.2015]

**bad architects group** (2012): Shared-Space-Konzepte in Österreich, der Schweiz und Deutschland, herausgegeben vom Salzburger Institut für Raumordnung und Wohnen (SIR)

**Bernhard, F.** (2015): Vortrag zum Thema „Shared Spaces Feldkirchen/Graz und Gleinstätten“ im Rahmen der Lehrveranstaltung „Seminar zur Verkehrsplanung mit Exkursion“ an der Technischen Universität Wien, vorgetragen am 04.05.2015 in Graz

**Fischer, T.; Falk, H.** (2015): Vortrag zum Thema „Shared Space Sonnenfelsplatz“ im Rahmen der Lehrveranstaltung „Seminar zur Verkehrsplanung mit Exkursion“ an der Technischen Universität Wien, vorgetragen am 04.05.2015 in Graz

**Forschungsgesellschaft Mobilität – FGM gemein. GmbH** (o.J.): Shared Space Österreich. Mobilitätsraum für alle. Informationsbroschüre, erhalten im Rahmen des Vortrages von Fritz Bernhard zum Thema „Shared Spaces Feldkirchen/Graz und Gleinstätten“ im Rahmen der Lehrveranstaltung „Seminar zur Verkehrsplanung mit Exkursion“ an der Technischen Universität Wien, vorgetragen am 04.05.2015 in Graz

**Gosch, E.** (2014): Der Standpunkt. 154. Folge. November 2014. Feldkirchen bei Graz. S. 2f. Abrufbar unter [http://www.oevpfeldkirchen.at/neu/images/images/Standpunkte/154\\_Standpunkt.pdf](http://www.oevpfeldkirchen.at/neu/images/images/Standpunkte/154_Standpunkt.pdf) [Abgerufen am 27.07.2015]

**Grießner, D.** (2014): Velden eröffnet neue Begegnungszone. Abrufbar unter: <http://www.meinbezirk.at/villach/chronik/velden-eroeffnet-neue-begegnungszone-d930480.html> [Abgerufen am 29.07.2015]

**IG-Soziologie-Forschung** (2015): Shared Space in Gleinstätten, Abrufbar unter: <http://ig-soziologie-forschung.at/index.php/forschungsprojekte/88-shared-space> [Abgerufen am 27.07.2015]

**Kleine Zeitung GmbH & Co KG** (2014): Begegnungszone ohne Spaßfaktor. Abrufbar unter: [http://www.kleinezeitung.at/k/kaernten/villach/4149254/Velden\\_Begegnungszone-ohne-Spassfaktor](http://www.kleinezeitung.at/k/kaernten/villach/4149254/Velden_Begegnungszone-ohne-Spassfaktor) [Abgerufen am 29.07.2015]

**Land Kärnten** (o.J.): Begegnungszone Velden am Wörthersee. Abrufbar unter:

[http://www.ktn.gv.at/295957\\_DE-Projekte-Shared\\_Space\\_-\\_Velden](http://www.ktn.gv.at/295957_DE-Projekte-Shared_Space_-_Velden) [Abgerufen am 29.07.2015]

**Lembke, S.** (2015): Auswirkungen der äußeren Strukturen des Straßenraumes auf das Verhalten der Fußgänger. Untersucht am Beispiel des Umbaus der Begegnungszone in der Mariahilfer Straße. Masterarbeit. Institut für Verkehrswissenschaften. Forschungsbereich für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik. Juni 2015. Abrufbar unter <http://www.ub.tuwien.ac.at/dipl/2015/AC12312910.pdf> [Abgerufen am 26.07.2015]

**Marktgemeinde Gleinstätten** (2015): Die Freigabe unserer neu gestalteten Ortsdurchfahrt, Abrufbar unter:

<http://gleinstaetten.riskommunal.net/system/web/GetDocument.aspx?fileid=614474> [Abgerufen am 27.07.2015]

**ORF** (2014): „Shared Space“ in Velden fertiggestellt. Abrufbar unter:

<http://kaernten.orf.at/news/stories/2644319/> [Abgerufen am 29.07.2015]

**Peharz, J.** (2012): Eröffnung Bahnhofstraße Villach, Abrufbar unter:

<http://www.joschis.com/eroffnung-bahnhofstrase-villach-neu/> [Abgerufen am 27.07.2015]

**Pilz, T.; Schwarz, C.** (2012): Shared Space in Villach. Bahnhofstraße. Entwurfsvorstellung am 02. Mai 2012.

Abrufbar unter: [http://villach.at/downloads/Anrainerinformation\\_Bahnhofstrasse\\_2012.pdf](http://villach.at/downloads/Anrainerinformation_Bahnhofstrasse_2012.pdf) [Abgerufen am 27.07.2015]

**Pischounig, R.** (2015): Vortrag zum Thema „Shared Space Bahnhofstraße, Villach“ im Rahmen der Lehrveranstaltung „Seminar zur Verkehrsplanung mit Exkursion“ an der Technischen Universität Wien, vorgetragen am 07.05.2015 in Villach

**Schwab, D.** (2013): Vortrag zum Thema „Strategien für das Zu Fuß Gehen in Österreich, Gestaltung neuer Begegnungszonen. Vorkonferenz zur Walk21, Netzwerktreffen D-A-CH, München 2013. Präsentation abrufbar

unter: [http://www.netzwerk-sharedspace.de/media/Veranstaltungen/2013\\_Muenchen/Schwab-Dieter\\_SHSP\\_GestaltungVerbindet\\_10092013.pdf](http://www.netzwerk-sharedspace.de/media/Veranstaltungen/2013_Muenchen/Schwab-Dieter_SHSP_GestaltungVerbindet_10092013.pdf) [Abgerufen am 26.07.2015]

**Springer, K.** (2013): Tag des weißen Stocks unter dem Motto: Shared Space. Abrufbar unter:

<http://www.meinbezirk.at/villach/leute/tag-des-weissen-stocks-unter-dem-motto-shared-space-d720105.html> [Abgerufen am 27.07.2015]

**Velden Tourismus GmbH; Marktgemeinde Velden** (2014): Begegnungslust. Alle Infos zur Begegnungszone Velden. Informationsbroschüre, erhalten im Rahmen des Vortrages von Günter Ogris zum Thema „Shared Space, Seecorso Velden“ im Rahmen der Lehrveranstaltung „Seminar zur Verkehrsplanung mit Exkursion“ an der Technischen Universität Wien, vorgetragen am 07.05.2015 in Velden