

Begegnungszonen

Die Begegnungszone stellt – bezogen auf die zulässige Geschwindigkeit – eine Zwischenform zwischen der Tempo 30-Zone und dem Verkehrsberuhigten Bereich dar. Sie wurde 2002 offiziell in der Schweiz eingeführt und hat mittlerweile auch in Belgien (2005) und Frankreich (2008) Einzug gehalten. Im Frankfurter Westend wurden im August 2008 die ersten „Begegnungszonen“ Deutschlands eingerichtet (Beschilderung über VZ 325).

Ausgangslage

Für reine Wohnstraßen und zentrale Bereiche mit dominierender Aufenthaltsfunktion steht in Deutschland das Instrument des Verkehrsberuhigten Bereiches (VZ 325) zur Verfügung. Mancherorts (z.B. in Brühl und Kevelaer) wird es auch bei hohen Verkehrsbelastungen (8.000 bis 10.000 Kfz pro Tag) eingesetzt, mit der Folge, dass die Kfz-Fahrgeschwindigkeiten deutlich über dem zulässigen Schrittempo liegen ($v_{85}=17$ km/h) und sich nicht mit dem zulässigen Aufenthalt und Kinderspiel vertragen. Seit Neuregelung der VwV-StVO vom 01.09.2009 sind Verkehrsberuhigte Bereiche nur noch für Abschnitte mit überwiegender Aufenthaltsfunktion und sehr geringem Verkehr erlaubt.

Vor diesem Hintergrund scheint für ausgewählte Straßenabschnitte und Plätze mit hohem Kfz-Verkehr und Fußgänger-Querungsbedarf die Forderung nach einem neuen Verkehrszeichen nachvollziehbar, welches die Geschwindigkeit auf 20 km/h reduziert, das Parken auf ausgewiesene Flächen beschränkt und den Fußgängern einen generellen Vorrang einräumt.

Rechtlicher Hintergrund in der Schweiz

In der Schweiz sind Begegnungszonen nur für Wohn- und Geschäftsstraßen, nicht aber für Hauptverkehrsstraßen zulässig. Die Höchstgeschwindigkeit ist auf 20 km/h begrenzt, Fußgänger haben gegenüber dem Fahrverkehr Vorrang und dürfen die gesamte Fahrbahn nutzen und queren, sofern sie den Fahrverkehr nicht unnötig behindern. Die Anlage von Fußgängerüberwegen ist nicht gestattet. Parken ist nur auf ge-

kennzeichneten Flächen erlaubt, Kinderspiel nur im Seitenraum. Eine Niveaugleichheit der Verkehrsflächen ist nicht vorgeschrieben und wird daher nur selten realisiert. Die Übergänge zwischen der Begegnungszone und dem übrigen Straßennetz müssen deutlich erkennbar sein, wobei die Ein- und Ausfahrten kontrastreich zu gestalten sind (Torwirkung). Zur Verdeutlichung des Zonencharakters können innerhalb der Zone Markierungen verwendet werden, zur Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auch bauliche Elemente. Nach einem Jahr muss eine Wirkungskontrolle erfolgen und bei negativem Ausgang eine Nachbesserung der Maßnahmen.

ADAC-Standpunkt

Die Einführung von Begegnungszonen ist in Deutschland nicht sinnvoll. Das deutlich abgestufte Instrumentarium zur Verkehrsberuhigung (Verkehrsberuhigter Bereich mit Schrittempo und Tempo 30-Zone) hat sich weitgehend bewährt und kann örtlich differenziert eingesetzt werden. Anders verhält es sich mit der Schweiz, wo es keine Verkehrsberuhigten Bereiche gibt und die Begegnungszone das stärkste Verkehrsberuhigungsinstrument darstellt. Da dort Fußgängerüberwege nicht angelegt werden dürfen, ist die Anordnung eines generellen Fußgängervortritts nur konsequent.

Begegnungszonen als dritte Säule der Verkehrsberuhigung könnten das Instrument des Verkehrsberuhigten Bereiches weiter verwässern. Schließlich ist noch heute vielen Autofahrern nicht bewusst, wie sie sich dort zu verhalten haben, was an den häufigen Geschwindigkeitsverstößen und Parkverstößen deutlich wird.

Anstelle der Begegnungszonen favorisiert der ADAC den Verkehrsberuhigten Geschäftsbereich. Dieser gewährleistet ein niedriges Geschwindigkeitsniveau (bei entsprechendem Entwurf mit weicher Separation) und eine Beschränkung des Parkens auf ausgewiesene Stellplätze. Fußgänger können durch Überwege bevorrechtigt werden und über Mittelinseln/-streifen zusätzliche Querungsangebote erhalten.