

MEHR FARBE FÜR MEHR ACHTSAMKEIT

**Einsatz von Farbe zur Erhöhung
der Aufmerksamkeit im Straßenverkehr**



© CentralTAlliance/istock by Getty Images

Leitfaden für Gemeinden



AUFMERKSAMKEITS-FÖRDERNDE STRASSEN GESTALTUNG MIT FARBIGEM DESIGN

Der öffentliche Raum in Ortsgebieten ist häufig auf den motorisierten Straßenverkehr ausgerichtet und damit für das Zufußgehen im Ort wenig attraktiv. Darüber hinaus wird Kindern oder anderen ungeschützten Verkehrsteilnehmenden im Verkehrsalltag oft zu wenig Aufmerksamkeit geschenkt. Gegenseitige Rücksichtnahme ist jedoch essenziell für ein gutes Miteinander im Straßenverkehr.

Kostengünstig zu mehr Verkehrssicherheit

Um die Geschwindigkeit zu reduzieren, werden herkömmlich baulich-technische Maßnahmen (z. B. Bodenschwellen) eingesetzt oder Tempoanzeigen installiert. Grundsätzlich können mit baulich-technischen Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung die größten Effekte erzielt werden. Farbige Markierungen auf der Fahrbahn sind zwar kein gleichwertiger Ersatz dafür, stellen aber in bestimmten Fällen eine kostengünstige Ergänzung oder Alternative dar, um das Aufmerksamkeitslevel aller Verkehrsteilnehmenden zu steigern sowie Kfz-Geschwindigkeiten zu reduzieren. Dies wurde in einem ersten Pilotversuch in Perchtoldsdorf 2022 getestet, der vielversprechende Ergebnisse zeigte.

Vielseitig einsetzbar

Die Einsatzmöglichkeiten von farbiger Straßengestaltung sind vielfältig und hängen von der jeweiligen Zielsetzung ab. Besonders bei Abschnitten mit einem erhöhten Geschwindigkeitsniveau kann durch eine optische Einengung der Fahrbahn eine Reduktion der gefahrenen Kfz-Geschwindigkeiten erzielt werden. Ein anderer Anwendungsbereich von farbigen Designs ist die optische Betonung bestimmter Bereiche wie z. B. Kreuzungsplateaus. Auch in Begegnungszonen oder Wohnstraßen kann farbiges Design für eine bessere Wahrnehmung eingesetzt werden.



Umsetzungsmöglichkeiten in Ihrer Gemeinde

Dieser Leitfaden soll Gemeinden beim Einsatz von farbigen Markierungen unterstützen. Falls Sie zusätzliche Hilfestellung benötigen, steht Ihnen auch die NÖ Verkehrsberatung (post.ru7@noel.gv.at) kostenlos zur Verfügung.

Dieser Leitfaden ist wie folgt gegliedert: Nach einem allgemeinen Teil zu den Eckpunkten der Planung und Finanzierung folgt die Darstellung des Pilotversuchs in Perchtoldsdorf.

Diese betreffen zwei unterschiedliche Anwendungsmöglichkeiten, die jeweils mit den darauf abgestimmten Designvorschlägen vorgestellt werden:

- Punktuelle Bereiche wie Kreuzungen oder Schulumfelder
- Straßenabschnitte in Längsrichtung wie z. B. Ortsdurchfahrten

Zusätzlich wird eine dritte Anwendungsmöglichkeit von farbigen Designs in der Straßengestaltung anhand eines Beispiels aus Graz vorgestellt:

- Begegnungszonen und Wohnstraßen



WELCHE VORTEILE BIETET DER EINSATZ VON FARBE IN DER STRASSEN GESTALTUNG?

- Hat einen ähnlich geschwindigkeitsreduzierenden Einfluss wie mobile Tempoanzeigen.
- Ist kurzfristiger und mit geringerem Aufwand umsetzbar als eine bauliche Maßnahme.
- Kann sowohl punktuell als auch für längere Straßenabschnitte Verwendung finden.
- Je nach Zielsetzung können unterschiedliche Designs gewählt werden.
- Sensible Bereiche wie z. B. Schulumfelder können gestalterisch betont werden.

ECKPUNKTE FÜR DIE UMSETZUNG VON FARBIGEN MARKIERUNGEN

Bei der Anbringung farbiger Markierungen sind unterschiedliche Aspekte zu berücksichtigen. Die folgenden Hinweise sollen für Sie bei der praktischen Umsetzung in Ihrer Gemeinde eine Unterstützung sein.

Erhebung des aktuellen Geschwindigkeitsniveaus

Sollte das Ziel verfolgt werden, mit farbigen Markierungen eine Geschwindigkeitsreduktion zu erwirken, ist es ratsam, vorab das Geschwindigkeitsniveau im vorgesehenen Straßenabschnitt zu erheben. Je nach Ausgangswert sind unterschiedlich hohe Geschwindigkeitsreduktionen zu erwarten. Die folgenden Werte¹ (österreichisches Mittel) können zur Einordnung des aktuellen Geschwindigkeitsniveaus gegenüber der Sollgeschwindigkeit dienen:

30 km/h: $v_{85}^2 = 41,0$ km/h

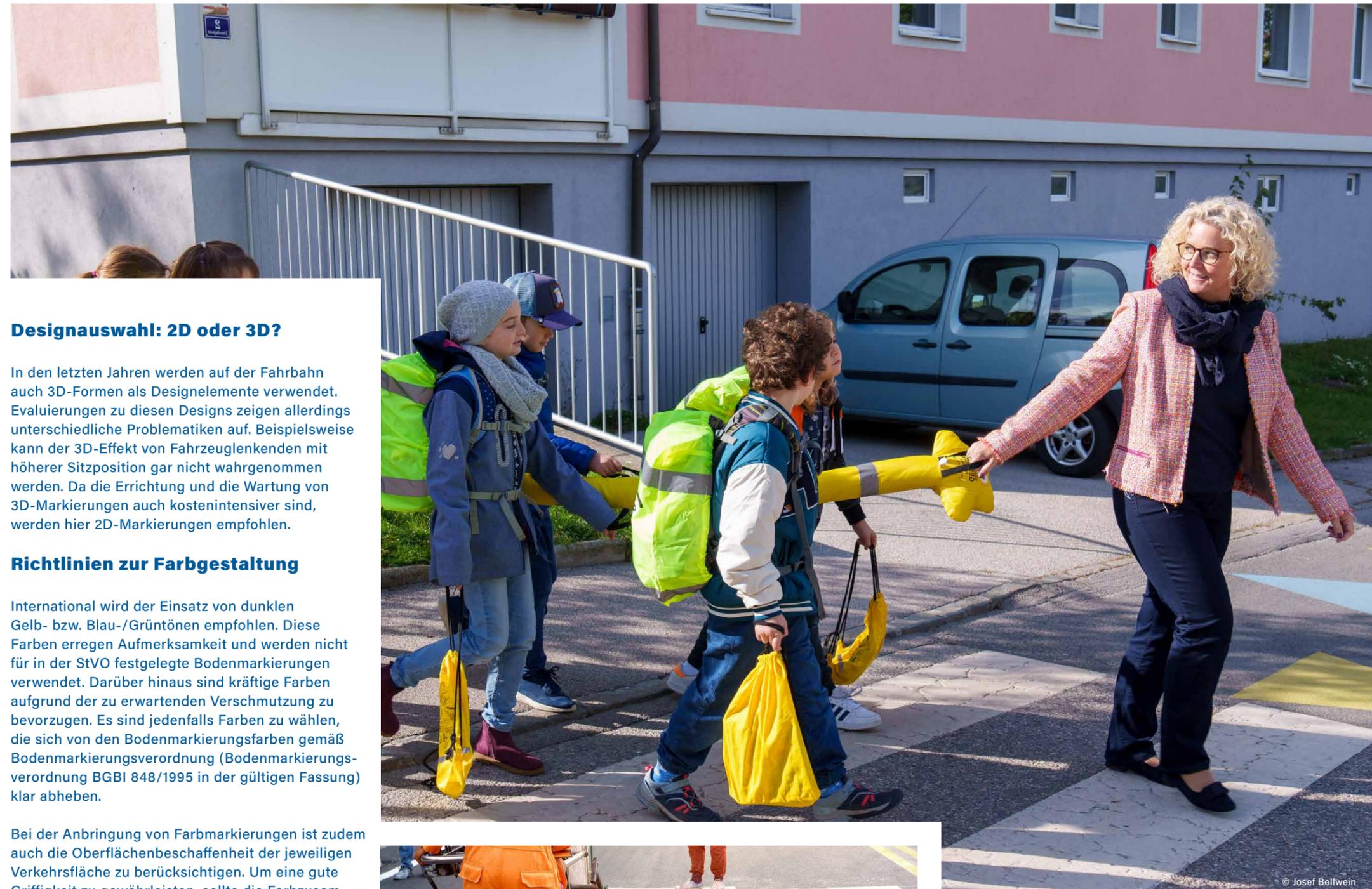
40 km/h: $v_{85} = 46,8$ km/h

50 km/h: $v_{85} = 56,0$ km/h

Es ist zu beachten, dass die Anbringung von farbigen Designs an Unfallhäufungsstellen keine geeignete Maßnahme darstellt.

Erforderliche Genehmigungen

Neben den technischen und planerischen Vorarbeiten ist das Aufbringen von Markierungen mit dem Straßenerhalter und der zuständigen Behörde abzustimmen. Werden im Zuge der Aufbringung der farbigen Markierungen auch StVO-konforme Markierungen aufgebracht, entfernt oder verändert, ist zusätzlich der Amtssachverständige für Verkehrstechnik beizuziehen. In der Regel wird die Einholung eines verkehrstechnischen Gutachtens vor Aufbringung der Bodenmarkierung zweckmäßig sein. Die farbigen Markierungen selbst sind grundsätzlich nach der StVO nicht verordnungspflichtig. Im Pilotprojekt Perchtoldsdorf wurde eine Bewilligung gemäß § 82 StVO („Benützung der Straße zu verkehrsfremden Zwecken“) seitens der Gemeinde auf Basis eines Gutachtens eines Sachverständigen erteilt.



Designauswahl: 2D oder 3D?

In den letzten Jahren werden auf der Fahrbahn auch 3D-Formen als Designelemente verwendet. Evaluierungen zu diesen Designs zeigen allerdings unterschiedliche Problematiken auf. Beispielsweise kann der 3D-Effekt von Fahrzeuglenkenden mit höherer Sitzposition gar nicht wahrgenommen werden. Da die Errichtung und die Wartung von 3D-Markierungen auch kostenintensiver sind, werden hier 2D-Markierungen empfohlen.

Richtlinien zur Farbgestaltung

International wird der Einsatz von dunklen Gelb- bzw. Blau-/Grüntönen empfohlen. Diese Farben erregen Aufmerksamkeit und werden nicht für in der StVO festgelegte Bodenmarkierungen verwendet. Darüber hinaus sind kräftige Farben aufgrund der zu erwartenden Verschmutzung zu bevorzugen. Es sind jedenfalls Farben zu wählen, die sich von den Bodenmarkierungsfarben gemäß Bodenmarkierungsverordnung (Bodenmarkierungsverordnung BGBl 848/1995 in der gültigen Fassung) klar abheben.

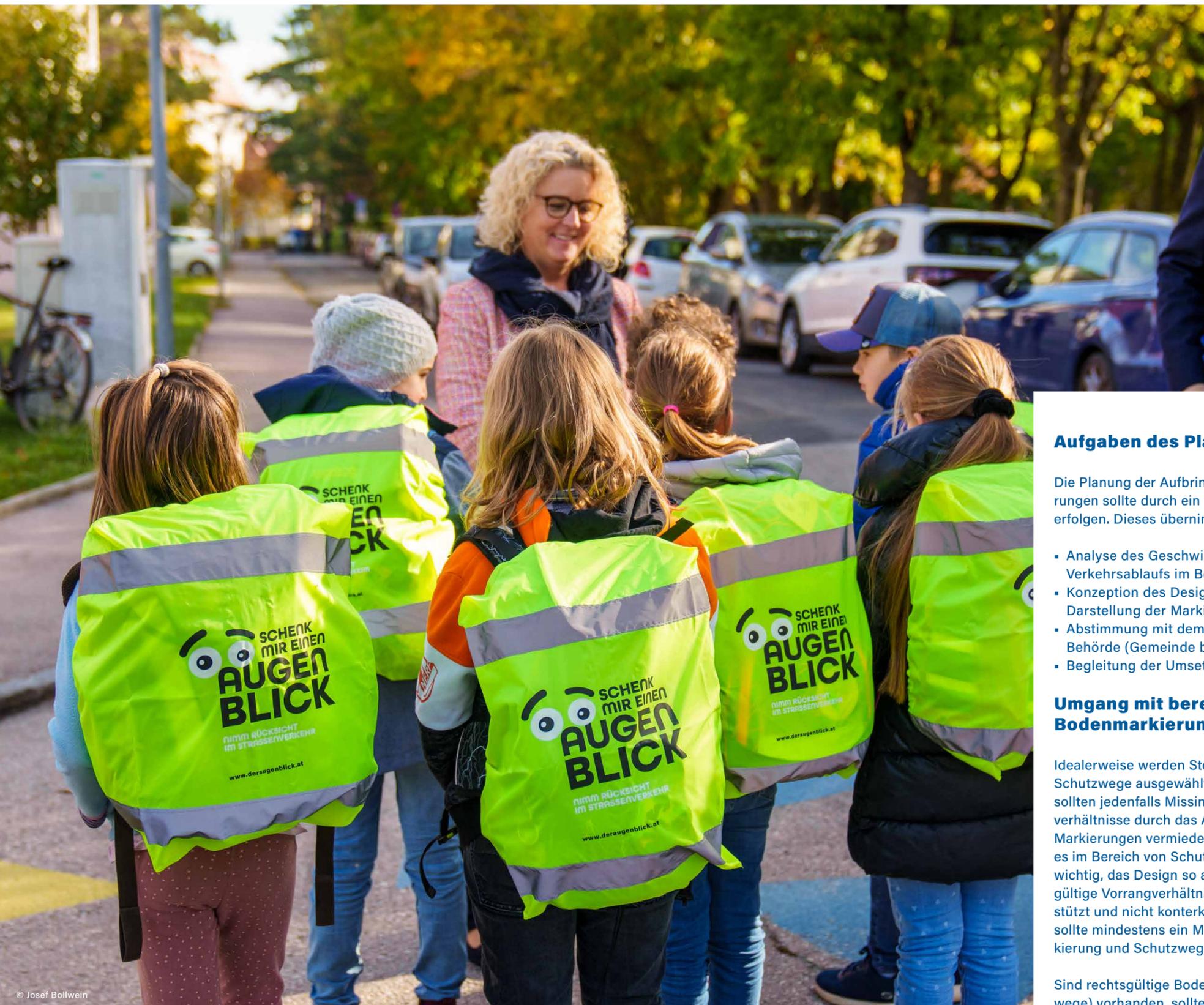
Bei der Anbringung von Farbmarkierungen ist zudem auch die Oberflächenbeschaffenheit der jeweiligen Verkehrsfläche zu berücksichtigen. Um eine gute Griffbarkeit zu gewährleisten, sollte die Farbzusammensetzung gemäß der ONR 22441 Klasse S 1 erfolgen.

Es gibt unterschiedliche Möglichkeiten, farbige Markierungen aufzubringen (Klebefolie, Farbe, Kaltplastik). Je nach Gegebenheit kann die geeignete Methode mit der Bodenmarkierungsfirma vereinbart werden.

¹ Erhebungen des KFV (2021), Rund 11 Mio. Messungen an 110 Standorten.

² Anmerkung: Die v_{85} ist jene Geschwindigkeit, die von 85 % der Kfz-Lenkenden nicht überschritten wird.





Kostenabschätzung

Die Kosten der Markierungen sind abhängig von der Größe des Straßenabschnitts, dem gewählten Muster und dem vorhandenen Untergrund (Rauheit und Körnung des Belages). Im Jahr 2022 lag der Quadratmeterpreis für Kaltplastikfarbe zwischen 40 € und 50 €. Eine beispielhafte Kostenabschätzung findet sich bei den jeweiligen angeführten Anwendungsmöglichkeiten (siehe S. 13 und 14).

Begleitende Kommunikation

Erfahrungsgemäß stoßen neue Maßnahmen bei einzelnen Bewohnern und Bewohnerinnen fallweise auch auf Kritik. Bestimmte Vorurteile können jedoch bereits im Vorfeld mit Fakten entkräftet werden. Beispielsweise wurde im Pilotversuch von Personen aus der Gemeinde befürchtet, dass durch die farbigen Markierungen die Rutschgefahr erhöht würde. Tatsächlich konnte auf den farbigen Markierungen die Griffbarkeit verbessert werden.

Allgemein empfiehlt es sich, die Bürger und Bürgerinnen vorab über anstehende Planungen oder neue Maßnahmen zu informieren. Wichtig ist dabei zu begründen, warum diese Maßnahme sinnvoll ist und welche Ziele damit angestrebt werden. Dafür können unterschiedliche in der Gemeinde zur Verfügung stehende Kommunikationskanäle verwendet werden.

Erfolgsmessung

Wenn überprüft werden soll, ob die Maßnahme die gewünschte Wirkung erzielt, muss vor dem Auftragen der Markierungen eine Basiserhebung (z. B. Geschwindigkeitsmessung) erfolgen. Dadurch kann ein möglicher Vorher-Nachher-Unterschied festgestellt werden.

Aufgaben des Planungsbüros

Die Planung der Aufbringung von farbigen Markierungen sollte durch ein fachkundiges Planungsbüro erfolgen. Dieses übernimmt folgende Aufgaben:

- Analyse des Geschwindigkeitsverhaltens und Verkehrsablaufs im Bestand
- Konzeption des Designvorschlags und planliche Darstellung der Markierungen
- Abstimmung mit dem Straßenerhalter und der Behörde (Gemeinde bzw. Bezirkshauptmannschaft)
- Begleitung der Umsetzung

Umgang mit bereits vorhandenen Bodenmarkierungen

Idealerweise werden Stellen ohne bereits vorhandene Schutzwege ausgewählt. Falls dies nicht möglich ist, sollten jedenfalls Missinterpretationen der Vorrangverhältnisse durch das Anbringen von farbigen Markierungen vermieden werden. Im Besonderen ist es im Bereich von Schutzwegen bzw. Querungsstellen wichtig, das Design so auszugestalten, dass rechtsgültige Vorrangverhältnisse an Querungsstellen unterstützt und nicht konterkariert werden. Beispielsweise sollte mindestens ein Meter Abstand zwischen Markierung und Schutzweg eingehalten werden.

Sind rechtsgültige Bodenmarkierungen (z. B. Schutzwege) vorhanden, sollten diese in jedem Fall nachmarkiert und farbige Bodenmarkierungen gegebenenfalls etwas abgerückt markiert werden, sodass die Erkennbarkeit nicht beeinträchtigt wird.

PILOTVERSUCH IN PERCHTOLDSDORF

Die Gemeinde Perchtoldsdorf wurde seitens der NÖ Verkehrsberatung als Pilotgemeinde für den Einsatz aufmerksamkeitsfördernder Straßengestaltung mit farbigem Design empfohlen. Im Zuge einer Verkehrsberatung der NÖ.Regional hat sich herausgestellt, dass von der Gemeinde schon sehr viele bauliche Maßnahmen getroffen wurden, es aber in einigen Bereichen noch immer Probleme mit zu hohen Geschwindigkeiten gab. Zwei dieser Bereiche wurden im Zuge des Pilotprojekts³ untersucht. Die wissenschaftliche Begleitung und Evaluierung des Versuchs umfasste verkehrstechnische Erhebungen (Geschwindigkeitsmessungen, Beobachtungen) sowie Online-Befragungen jeweils vor und nach der Farbaufbringung. Für die Evaluierung wurde ein Vorher-Nachher-Untersuchungsdesign eingesetzt, wobei sowohl kurzfristige Effekte (Nachher I, unmittelbar nach der Farbaufbringung) als auch langfristige Effekte (Nachher II, ein Jahr nach der Farbaufbringung) gemessen wurden.

Für den Pilotversuch, der aus zwei Phasen bestand, untersuchte man zwei ausgewählte Straßenabschnitte, die unterschiedliche Charakteristika aufweisen:

- Der erste Standort entsprach der Typologie einer Ortsdurchfahrt, bei der durch die Markierungen eine optische Einengung der Fahrbahn und damit vor allem eine Reduktion der Fahrzeuggeschwindigkeiten erzielt werden sollte.
- Beim zweiten Standort handelte es sich um ein Kreuzungsplateau, welches sich in der Nähe mehrerer Schulen befand. Hier sollte das farbige Design in erster Linie die Aufmerksamkeit auf ungeschützte Verkehrsteilnehmende erhöhen und die Geschwindigkeiten der Fahrzeuge drosseln.

An beiden Standorten beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit 40 km/h.

Temporeduktion und verbesserte Wahrnehmung

Im langfristigen Vorher-Nachher-Vergleich zeigten sich durchwegs positive Veränderungen hinsichtlich der subjektiven Geschwindigkeitswahrnehmung und der Rücksichtnahme auf Zufußgehende. Die Geschwindigkeitsmessungen zeigen eine langfristig wirksame Reduktion des Geschwindigkeitsniveaus in beiden Straßenabschnitten um 2–3 km/h. Auch der Anteil jener Kfz-Lenkenden, die das Geschwindigkeitslimit von 40 km/h überschreiten, konnte durch die farbigen Markierungen um bis zu 12 % verringert werden. Auf Seite 10 werden dazu ausgewählte Ergebnisse im Detail dargestellt.

Subjektive Geschwindigkeitswahrnehmung

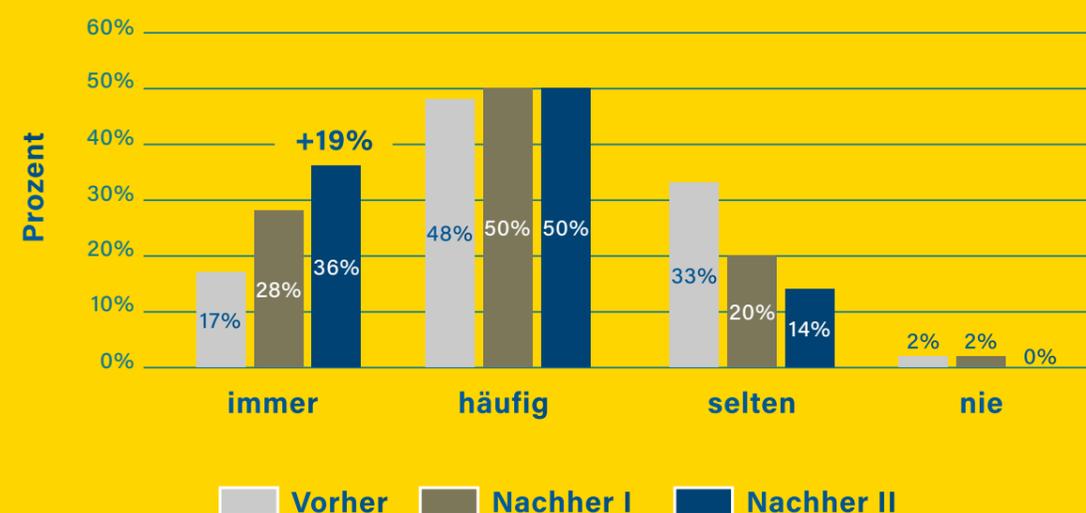
- Der Anteil jener, die die gefahrenen Kfz-Geschwindigkeiten beim Standort „Ortsdurchfahrt“ als zu hoch empfinden, reduzierte sich um 6 %.
- Beim Standort „Kreuzungsplateau“ zeigt sich ein ähnliches Bild. Der Anteil derer, die die gefahrenen Geschwindigkeiten als zu hoch empfinden, sank signifikant um 8 %.

Miteinander von Zufußgehenden und Kfz-Lenkenden im Kreuzungsbereich

- Ein Jahr nach Aufbringen der Markierung ist der Anteil jener Befragten, die denken, dass Kfz-Lenkende vor Schutzwegen immer für Zufußgehende anhalten, signifikant gestiegen (von 17 % auf 36 %).



ANTEIL JENER BEFRAGTEN, DIE MEINEN, Kfz-LENKENDE HALTEN AN SCHUTZWEGEN AN



³ Der Pilotversuch, der von der Radland Niederösterreich GmbH finanziert und vom KFV (Kuratorium für Verkehrssicherheit) in Kooperation mit con.sens mobilitätsdesign durchgeführt wurde, fand im Rahmen der niederösterreichischen Verkehrssicherheitskampagne „Schenk mir einen Augenblick“ statt.

Geschwindigkeitsmessungen v85

- Beim Standort „Ortsdurchfahrt“ zeigt sich im langfristigen Vorher-Nachher-Vergleich eine Geschwindigkeitsreduktion bei v85 um 2 km/h.
- Beim Standort „Kreuzungsplateau“ ließ sich bei v85 eine langfristige Geschwindigkeitsreduktion von 2 km/h bzw. 3 km/h messen (zwei Messstandorte).

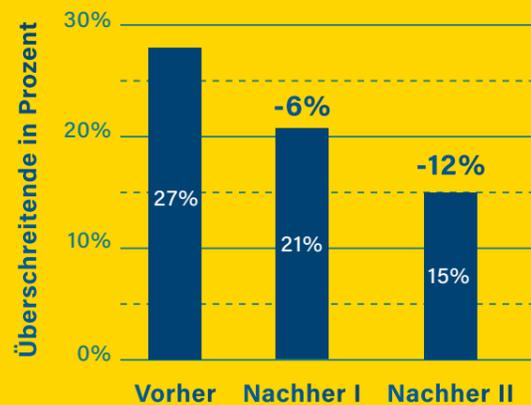
Anteil der Lenkenden, die das Geschwindigkeitslimit von 40 km/h überschreiten

- Sowohl beim Standort „Ortsdurchfahrt“ als auch beim Standort „Kreuzungsplateau“ ist der Anteil der Lenkenden mit überhöhter Geschwindigkeit um 12 % zurückgegangen.

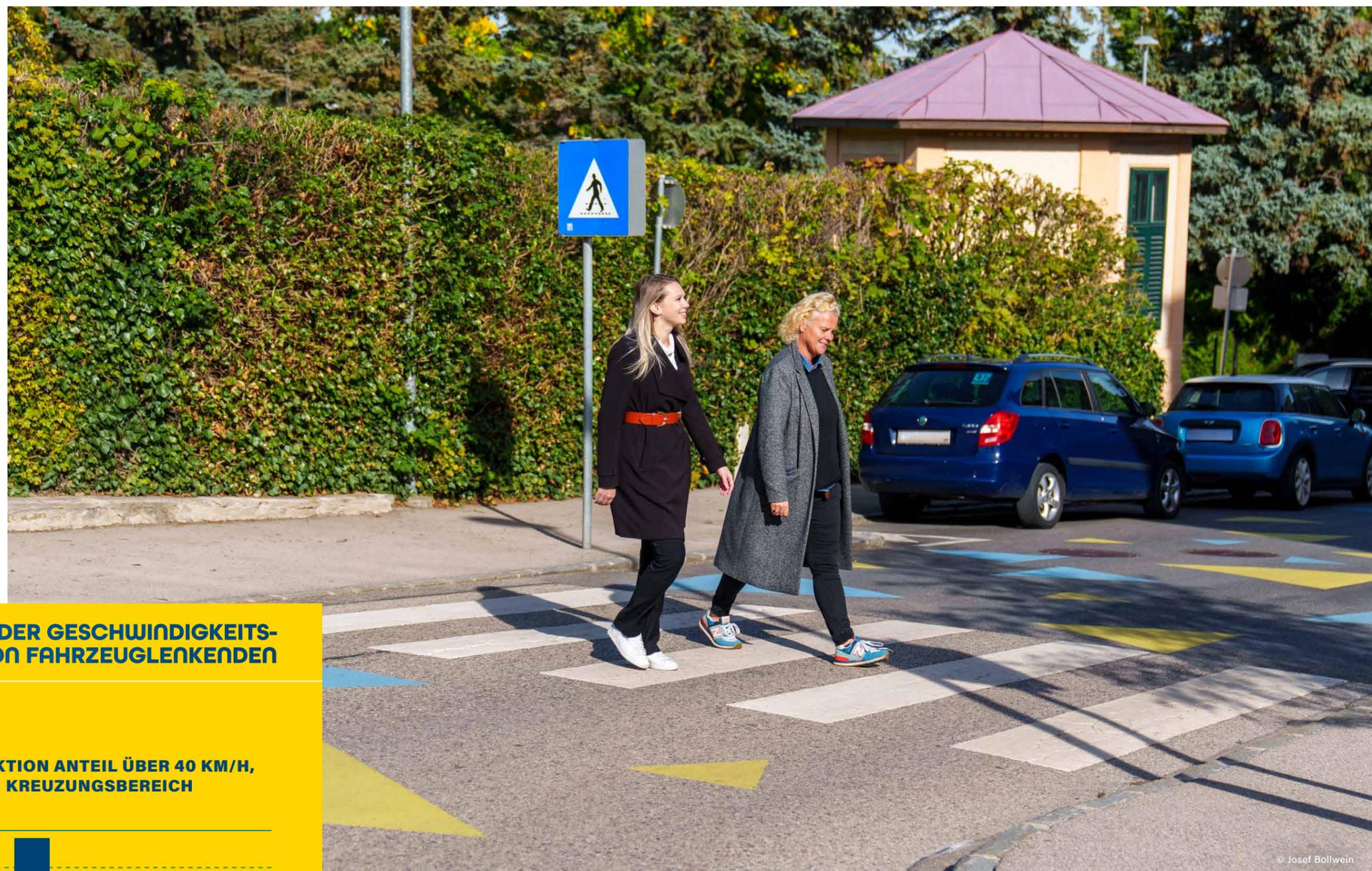
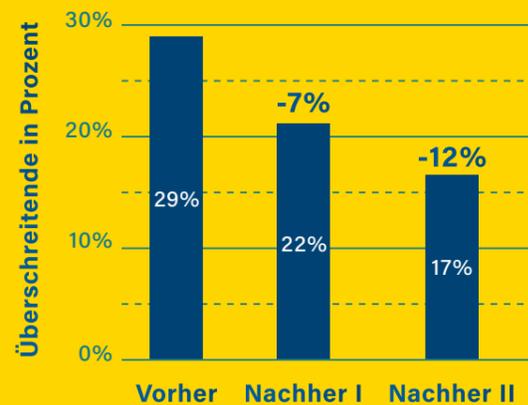


ENTWICKLUNG DER GESCHWINDIGKEITS-ÜBERSCHREITUNGEN VON FAHRZEUGLENKENDEN

REDUKTION ANTEIL ÜBER 40 KM/H, ORTSDURCHFART



REDUKTION ANTEIL ÜBER 40 KM/H, KREUZUNGSBEREICH



© Josef Bollwein

Effektive Alternative zu mobilen Geschwindigkeitsanzeigen

Ähnliche Ergebnisse wie im Pilotprojekt können auch durch mobile Geschwindigkeitsanzeigen in 40 km/h-Zonen erzielt werden. Dennoch ist hervorzuheben, dass sich die beobachteten Geschwindigkeitsreduktionen als besonders nachhaltig erwiesen haben. Langfristig konnten zum Teil sogar noch stärkere Effekte festgestellt werden. Die geschwindigkeitsreduzierende Wirkung

bleibt also auch ein Jahr später noch erhalten oder ist sogar stärker als unmittelbar nach dem Aufbringen der Markierungen.

Die Ergebnisse der Evaluierungsstudie deuten darauf hin, dass Farbmarkierungen einen Beitrag zur Geschwindigkeitsreduktion im Ortsgebiet sowie zur Sensibilisierung leisten können. Für eine Generalisierung der Ergebnisse sind weitere Versuche mit farbigen Markierungen erforderlich.

FARBIGE BODENMARKIERUNGEN AN KREUZUNGEN

Geeignete Kreuzungen

Die Anwendung farbiger Markierungen ist für Kreuzungen ohne Ampelregelung gedacht. Das Kreuzungsplateau sollte nicht Teil einer Begegnungszone oder Wohnstraße sein (siehe dazu die Empfehlungen für Begegnungszonen auf Seite 17).

Erzielbare Effekte

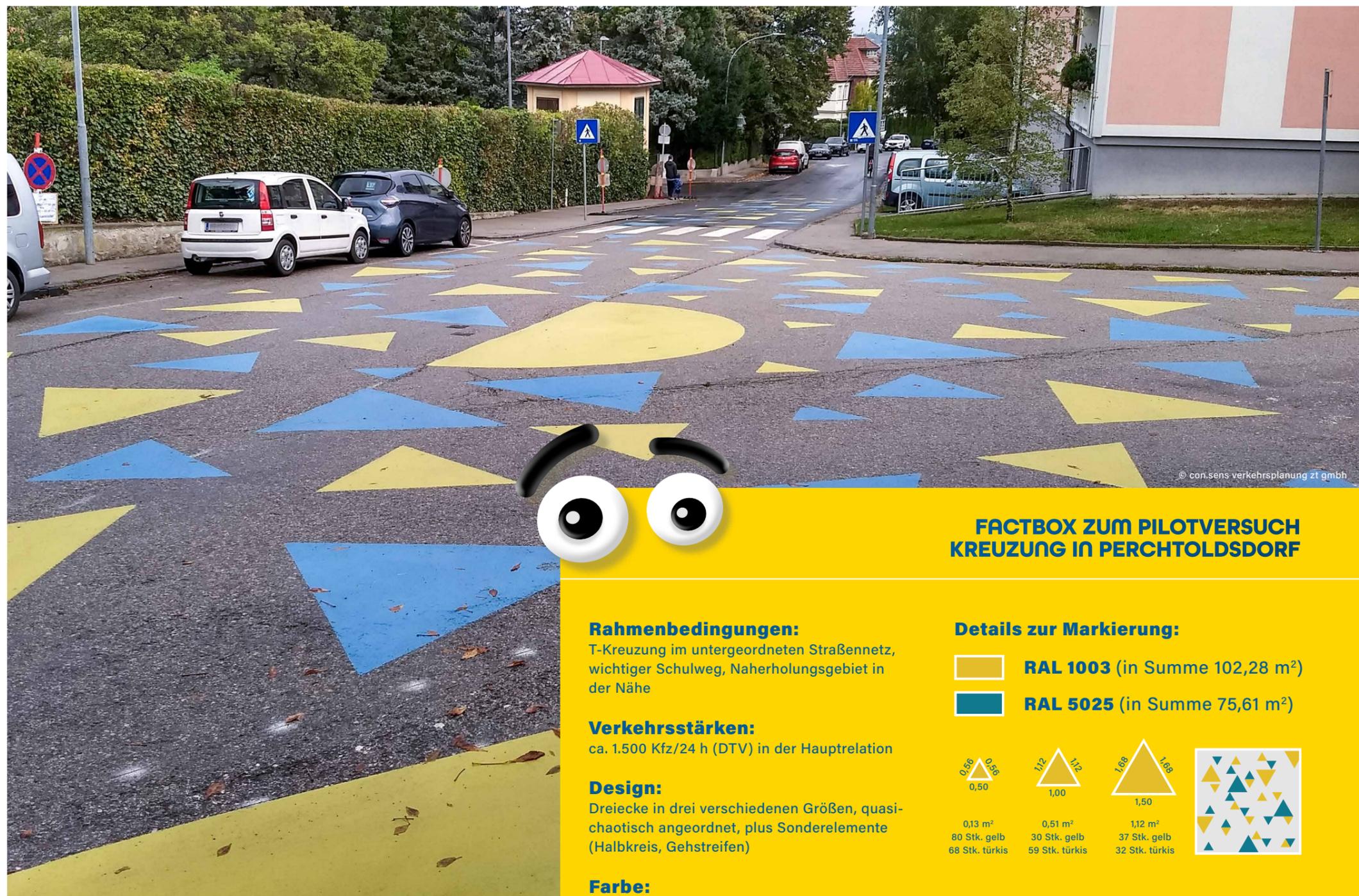
- Steigerung der Aufmerksamkeit, besonders bei Fahrzeuglenkenden
- Reduktion der gefahrenen Geschwindigkeiten
- Betonung neuralgischer Stellen im Straßenverlauf (z. B. unübersichtliche Kreuzungsplateaus)
- Bewusstsein schaffen, dass auch andere Verkehrsteilnehmende diesen Straßenbereich benutzen.

Zu vermeidende Effekte

- Veränderung des Querungsverhaltens von Zufußgehenden: Bei Vorhandensein von regulären Querungsstellen (wie z. B. Schutzwegen) dürfen die farbigen Markierungen nicht zu einem Queren der Fahrbahn abseits der Querungsstellen verleiten.
- Übermäßige Ablenkung der Verkehrsteilnehmenden, welche zu einer Missachtung von Verkehrsregeln führt (Verkehrszeichen, StVO-konforme Markierungen etc.).

Worauf ist zu achten?

- Auf Kreuzungsplateaus außerhalb von Begegnungszonen ist bei der Wahl der Designs darauf zu achten, dass diese das Betreten oder sogar Spielen auf der Fahrbahn nicht fördern. Die Anwendung runder Designelemente außerhalb von Wohnstraßen und Begegnungszonen wird deshalb nicht empfohlen.
- Sind rechtsgültige Bodenmarkierungen (z. B. Schutzwege) vorhanden, sollten diese in jedem Fall nachmarkiert und farbige Bodenmarkierungen gegebenenfalls etwas abgerückt markiert werden, sodass die Erkennbarkeit nicht beeinträchtigt wird.



© con.sens verkehrsplanung zt gmbh

FACTBOX ZUM PILOTVERSUCH KREUZUNG IN PERCHTOLDSDORF

Rahmenbedingungen:

T-Kreuzung im untergeordneten Straßennetz, wichtiger Schulweg, Naherholungsgebiet in der Nähe

Verkehrsstärken:

ca. 1.500 Kfz/24 h (DTV) in der Hauptrelation

Design:

Dreiecke in drei verschiedenen Größen, quasi-chaotisch angeordnet, plus Sonderelemente (Halbkreis, Gehstreifen)

Farbe:

zwei unterschiedliche Farben (RAL 1003 und RAL 5025⁴)

Material:

Kaltplastik

Markierte Fläche:

ca. 180 m²

Markierungskosten (Herbst 2022):

ca. 7.120 € bis 9.400 € (exkl. MwSt.)

Details zur Markierung:

 **RAL 1003** (in Summe 102,28 m²)

 **RAL 5025** (in Summe 75,61 m²)



Weitere mögliche Designs

Im Zuge der Vorstudie zum Pilotprojekt haben sich folgende Designs ebenfalls als geeignet herausgestellt:

Dreiecke



Spitze Ovale



⁴ Die im Pilotversuch eingesetzten Farben weichen von den vorgeschlagenen Farben ab, da diese zum benötigten Zeitpunkt nicht erhältlich waren.

FARBIGE MARKIERUNGEN BEI ORTSDURCHFARTEN

Geeignete Straßenabschnitte

Der Typus „Ortsdurchfahrt“ umfasst langgezogene Hauptverkehrsstraßen im Siedlungsgebiet mit zumeist breiter Fahrbahn. Häufig sind hier höhere Verkehrsstärken und erhöhte Geschwindigkeiten zu beobachten. Die Straße stellt oftmals eine Barriere für Fußgänger dar, die quer über die Straße gehen möchten. Das Radfahren im Mischverkehr ist auf solchen Straßen häufig nicht sehr angenehm. In kleinen Gemeinden entspricht diesem Typ zumeist die Hauptstraße durch den Ort. In größeren Gemeinden können auch mehrere Straßen diesen Charakter aufweisen. Die Straßen sollten jedenfalls nicht Teil einer Begegnungszone sein (siehe dazu die Empfehlungen für Begegnungszonen, S. 17).

Erzielbare Effekte

- Optische Einengung der Fahrbahn
- Steigerung der Aufmerksamkeit bei Fahrzeuglenkenden
- Reduktion der Kfz-Geschwindigkeiten

Zu vermeidende Effekte

- Missinterpretation als Radfahr- oder Mehrzweckstreifen
- Missinterpretation als vermeintlich bevorrangte Querungsstelle für Fußgänger im Falle quer zur Fahrbahn aufgebracht farbiger Elemente

Worauf ist zu achten?

- Die Breite der am Fahrbahnrand aufgetragenen Markierungen ist in Abhängigkeit zur Fahrbahnbreite zu wählen. Nur bei einer ausreichend breiten Markierung können die gewünschten Effekte erzielt werden.
- Im betreffenden Straßenabschnitt sollten keine Sperrlinien, Leitlinien (Mittelmarkierung) oder Warnlinien (Mehrzweckstreifen) markiert sein bzw. sollten diese zuvor entfernt werden, damit keine Missinterpretationen entstehen.
- Quer über die Fahrbahn aufgetragene flächige Markierungen sind zu vermeiden, da diese mit bevorrangten Querungsstellen für Fußgänger verwechselt werden könnten.
- Breite bunte Streifen am Fahrbahnrand sind mit viel Bedacht zu wählen, da diese als Radfahrstreifen missinterpretiert werden könnten, dafür aber nicht die erforderliche Breite aufweisen. Alternativ sind dreieckige anstelle von streifenförmigen Designelementen zu bevorzugen.

FACTBOX ZUM PILOTVERSUCH ORTSDURCHFART IN PERCHTOLDS DORF

Rahmenbedingungen:

Gemeindestraße, Hauptverkehrsstraße mit lokalem Durchzugsverkehr, Wohngebiet

Verkehrsstärken:

ca. 7.500 Kfz/24 h (DTV)

Design:

Dreiecke gleicher Größe, 25 cm abgerückt vom Fahrbahnrand, Entfernung der bestehenden Mittelmarkierung (Leitlinie)

Farbe:

zwei unterschiedliche Farben (RAL 1003 und RAL 5025)

Material:

Kaltplastik

Markierte Fläche:

ca. 170 m²

Markierungskosten (Herbst 2022):

ca. 6.520 € bis 8.150 € (exkl. MwSt.)

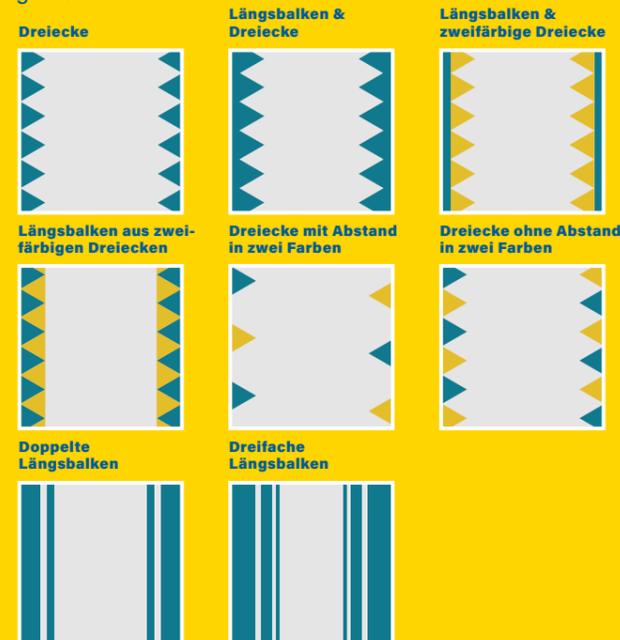
Details zur Markierung:

 **RAL 1003** (in Summe 81,60 m²)

 **RAL 5025** (in Summe 80,92 m²)

Weitere mögliche Designs

Im Zuge der Vorstudie zum Pilotprojekt haben sich folgende Designs ebenfalls als geeignet herausgestellt:



Erkenntnis aus Pilotversuch:

Die Dreiecke sollten größer ausgeführt werden als beim Pilotversuch, damit sie deutlicher in Erscheinung treten.



0,68 m²
120 Stk. gelb
119 Stk. türkis



FACTBOX ZU EINEM BEISPIEL IN GRAZ, LEINPLATZ



FARBIGE MARKIERUNGEN IN BEGEGNUNGZONEN UND WOHNSTRASSEN

Rahmenbedingungen:

Randbereiche eines zentralen Platzes, Begegnungszone

Gewähltes Design:

Einfarbige Kreise unterschiedlicher Größe
(50 cm, 100 cm, 145 cm und 460 cm Durchmesser)

Mögliche Designs:

In Begegnungszonen oder Wohnstraßen können auch Kreisdesigns eingesetzt werden, da eine gemeinsame Benutzung der Fahrbahn durch alle Verkehrsteilnehmenden vorgesehen ist. Auch großflächige bzw. vollflächige Designs sind möglich.

Einfarbige Kreise



Zweifarbige Kreise



Geeignete Örtlichkeiten

Begegnungszonen und Wohnstraßen sollten neben ihrer Kundmachung mit Verkehrszeichen jedenfalls auch so gestaltet werden, dass sie für alle Verkehrsteilnehmenden intuitiv als Mischverkehrsfläche wahrgenommen werden. Hierzu können auch farbige Markierungen einen Beitrag leisten. Vor Umsetzung einer Begegnungszone ist die Eignung gem. RVS-Arbeitspapier Nr. 27 bzw. dem Leitfaden Verkehrsberuhigung 2017 des Landes Niederösterreich zu prüfen. Die NÖ Verkehrsberatung (post.ru7@noel.gv.at) steht hierbei unterstützend zur Verfügung.

Erzielbare Effekte

- Steigerung der Aufmerksamkeit, besonders bei Fahrzeuglenkenden
- Reduktion der gefahrenen Geschwindigkeiten
- Betonung der Nutzung der Fahrbahn auch durch Zufußgehende
- Kennzeichnung der Fahrbahn als Mischverkehrsfläche, auf welcher sich Zufußgehende, Radfahrende und Kfz-Lenkende gleichberechtigt bewegen

Zu vermeidende Effekte

- Vermeintliche Kenntlichmachung von Verkehrsflächen, welche nur von einer Verkehrsart genutzt werden und dem Mischverkehrsprinzip widersprechen (z. B. angedeuteter Radfahrstreifen).

Worauf ist zu achten?

- In Begegnungszonen sollten keine StVO-konformen Bodenmarkierungen aufgebracht werden (Schutzwege, Leitlinien etc.), da diese dem Mischverkehrsprinzip widersprechen.
- Farbige Markierungen können auch großflächig bzw. vollflächig aufgebracht werden. Dabei ist jedoch darauf zu achten, dass das Erscheinungsbild nicht durch Abnutzung leidet.
- Das Design farbiger Markierungen in Begegnungszonen muss den örtlichen Gegebenheiten und erwünschten Effekten angepasst werden.
- Die Ausgestaltung der farbigen Markierungen muss für alle Verkehrsteilnehmenden (auch Kinder, mobilitätseingeschränkte Personen etc.) gut erfassbar und lesbar sein.



© CentralITAlliance/Stock by Getty Images



Der Pilotversuch wurde von der Radland Niederösterreich GmbH im Rahmen der Verkehrssicherheitskampagne „Schenk mir einen Augenblick“ finanziert und vom KFV (Kuratorium für Verkehrssicherheit) in Kooperation mit con.sens verkehrsplanung zt gmbh durchgeführt.

Impressum:

Herausgeber und Medieninhaber: Radland Niederösterreich GmbH, Werkstättenstraße 13, 3100 St. Pölten.
Für den Text verantwortlich: KFV (Kuratorium für Verkehrssicherheit). **Autorinnen und Autoren:** Mag.^a Eva Aigner-Breuss, Mag.^a Anita Eichhorn – KFV, DI Michael Skoric, DIⁱⁿ Yasmin Haase – con.sens verkehrsplanung zt gmbh
Konzept und Layout: REICHLUNDPARTNER, Promenade 15b, 4020 Linz.