

FUSS e.V. (Fachverband Fußverkehr Deutschland; Arndt Schwab):

„Begegnungszonen“ und „Shared Space“ im Vergleich zum Verkehrsberuhigten Bereich bzw. Geschäftsbereich

	Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich (D)	Verkehrsberuhigter Bereich (D)	Begegnungszone (CH)	Shared Space ohne Verkehrszeichen [Naked Street]
Betriebliches Prinzip	Separate Flächen für Fuß- und Fahrverkehr (Trennprinzip)	Mischfläche, von Fußverkehr ganz und bevorrechtigt nutzbar	Mischfläche, von Fußverkehr ganz und bevorrechtigt nutzbar	Fahrbahn mit Mischflächen-Aussehen, am Rand begehbar
Kurzbeschreibung	Innerörtliche Straße mit Trennung in Gehwege und eine Fahrbahn, auf der der Fahrzeugverkehr max. die angeordnete Höchstgeschwindigkeit, hier zwischen 5 und 30 km/h, fahren darf; meist 20 km/h, daher oft „Tempo-20-Zone“ genannt. (Zur Zulässigkeit von Verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen mit 30 km/h vgl. RASSt 06.)	Innerörtlicher Verkehrsraum für alle Verkehrsteilnehmer/innen (Mischfläche), in denen der Fußverkehr Vorrang hat u. der Fahrzeugverkehr nur Schrittgeschwindigkeit fahren darf.	Innerörtlicher Verkehrsraum für alle Verkehrsteilnehmer/innen (Mischfläche), in denen der Fußverkehr Vorrang hat und der Fahrzeugverkehr nur max. 20 km/h fahren darf.	- <i>Theorie</i> : Innerörtlicher Verkehrsraum für alle Verkehrsteilnehmer/innen (Mischfläche gewünscht) ohne Vorgabe irgendeiner Verkehrsregel (keine Vorrang- und Geschwindigkeitsregelung, keine Verkehrszeichen und Markierungen), in dem die Gestaltung zu gegenseitiger Rücksichtnahme führt, der durch ein Netz von schnelleren Straßen umgeben ist und gemeinsam mit den Anlieger/innen entwickelt wird. - <i>Praxis (12/2009)</i> : Gemeinsam mit Anlieger/innen entwickelte Knotenpunkte, Querungsstellen oder Streckenabschnitte im Zuge von Hauptsammel- od. -verkehrsstraßen, die als Schein-Mischflächen ausgeführt werden und keine (*) oder wenige (**) Verkehrszeichen bzw. Fahrbahnmarkierungen (**) haben [s. S. 2]. Es gelten die Standardverkehrsregeln, z.B. Tempo 50 (außer in T.-30-Zonen) und „Rechts-vor-links“!

**FUSS e.V. (Fachverband Fußverkehr Deutschland; Arndt Schwab):
„Begegnungszonen“ und „Shared Space“ im Vergleich zum Verkehrsberuhigten Bereich bzw. Geschäftsbereich**

	Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich (D)	Verkehrsberuhigter Bereich (D)	Begegnungszone (CH)	Shared Space ohne Verkehrszeichen [Naked Street]
Einsatzland/-ort	Deutschland. (Variante „Tempo-30-Zone“ auch in vielen anderen Ländern eingeführt.)	Deutschland; ähnlich auch z.B. in NL („Erf“) und CH („Begegnungszone“, höhere zul. Fahrzeughöchstgeschwindigkeit). In A („Wohnstraße“) und einigen anderen Ländern nur in Wohnquartieren anwendbar.	Schweiz; gleichnamig auch in B (frz. „Zone de rencontre“; fläm.: „Erf“, 2007) u. F (2008). Ähnlich auch in NL („Erf“) und D („Verkehrsber. Ber.“), doch m. niedrigerer Fahrzeughöchstgeschwindigkeit. (Die „Begegnungszonen“ in Frankf./M. sind Verkehrsberuhigte Bereiche.)	Einzelne Orte; Musterprojekte „Shared Space“ bisher v.a. in NL (** = <i>Friesland</i> , insbesondere Haren und Drachten), vereinzelt auch z.B. in GB, DK, B und Deutschland (* = <i>Bohmt</i> , bisl. konsequenteste systematische Umsetzung einer „Naked Street“, obwohl das Amts-/Staatshaftungsrecht in D strenger als in NL ist!).
Geschichte	Aufnahme in die StVO (§45 Abs. 1d) im Zusammenhang mit der Tempo-30-Zonen-Regelung (1990).	Einführ. 1980, Modellproj. ab 1977/78. Internat. erste Regelung, die auf niederl. „Woonerf“ (1976) basiert und außerh. v. Wohnstr. einsetzbar war! Ab 1.9.2009 Einschränkung d. Neueinsatzes in (mehrere Str. umfassenden) „Bereichen“ (s.u.).	Einführung 2002 nach Modellversuchen (v.a. „Flanierzone“ Burgdorf). Nachfolgerin der „Wohnstrasse“ (1979 bis 2003; ebenfalls 20 km/h und Fußverkehrsvorrang, jedoch nur in Wohnquartieren anwendbar; Altbestand nun umbeschildert).	Konzeption durch Hans Monderman (niederländischer Planer, 1945–2008). Ursprünglich „Raum für alle“ („Ruimte voor allen“). 2004 bis 2008 Modellprojekte im EU-Projekt „Shared Space“, dadurch und internationale Popularität.
Zulässige Fahrzeughöchstgeschwindigkeit	30 km/h oder „auch (...) weniger“ (d.h. 5, 10, 15, 20 oder 25 km/h) [StVO; Verwaltungsvorschrift bezüglich voller Zehnerwerte gilt nur für Zeichen 274]. Regelung ist Möglichkeit zur Geschwindigkeitsbeschränkung auch ohne „Gefahrenlage (...), die das Risiko einer Beeinträchtigung der (...) Rechtsgüter [gem. §45 StVO] erheblich übersteigt“ [StVO]!	Schrittgeschwindigkeit [StVO] = 4 bis 7 km/h [Gerichtsurteile]	20 km/h.	- <i>Theorie</i> : Keine Regelung; geringes Tempo durch Gestaltung und Eigenverantwortung - <i>Praxis (12/2009)</i> : o <i>In Bohmt</i> : Geltung der regulären Innerortshöchstgeschwindigkeit von 50 km/h o <i>In Friesland (NL)</i> : Integr. in Tempo-30-Zonen-Regelungen zur Fahrzeughöchstgeschwindigkeit (Behördenforderung bzw. Zufall).

**FUSS e.V. (Fachverband Fußverkehr Deutschland; Arndt Schwab):
„Begegnungszonen“ und „Shared Space“ im Vergleich zum Verkehrsberuhigten Bereich bzw. Geschäftsbereich**

	Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich (D)	Verkehrsberuhigter Bereich (D)	Begegnungszone (CH)	Shared Space ohne Verkehrszeichen [Naked Street]
Verkehrszeichen zur Kennzeichnung	Zeichen (Z.) 274.1 (Tempo-5-, 10-, 15-, 20-, 25- und 30-Zone); Endkennzeichn. grds. m. Z. 274.2.	Zeichen (Z.) 325.1 (im Volksmund fälschlicherweise als „Spielstraße“ bezeichnet); Endkennzeichnung grds. mit Z. 325.2. (ehemals „Z. 326“).	Signal (=Schild) 2.59.5 (wie „Wohnstr.“-Sign. 3.11, aber ohne Ball u. Straßenrand, doch mit integr. „20“); Endkennzeichn. grds. mit Sign. 2.59.6.	Keine spezifische Kennzeichnung (z.B. in Bohmte im Zuge der Landesstr. Z. 307 „Ende der Vorfahrtsstraße“ beschildert).
Bevorrechtigung innerhalb des Geltungsbereiches (incl. Fußverkehrsrechte)	Bevorrechtigung des Fahrzeugverkehrs (Wartepflicht des Fußverkehrs); zwischen Fahrzeugen gilt an Knotenpunkten grundsätzlich ‚Rechts-vor-links‘; Fußverkehr muss vorhandene Bürgersteige/ Gehwege benutzen, Fahrbahn darf nur sehr eingeschränkt, „zügig“ und nicht unbedingt überall begangen werden [StVO]. Wortlaut: „Fußgänger haben die Fahrbahn unter Beachtung der Fahrzeugverkehrs zügig u. auf dem kürzesten Weg quer zur Fahrtrichtung zu überschreiten, und zwar, wenn die Verkehrslage es erfordert, nur an Kreuzungen oder Einmündungen“ [§ 25 Abs. 3 StVO].	Bevorrechtigung des Fußverkehrs (Wartepflicht des Fahrzeugverkehrs, der aber nicht unnötig behindert werden darf); zwischen Fahrzeugen gilt an Knotenp. ‚Rechts-vor-links‘. Fußverkehr darf Verkehrsfläche in ganzer Breite nutzen (auch z. Längsgehen) [StVO]. Wortlaut: „Die Fahrzeugführer dürfen die Fußgänger weder behindern noch gefährden; wenn nötig müssen Fahrzeugführer warten. Fußgänger dürfen den Fahrverkehr nicht unnötig behindern. (...) Fußgänger dürfen die Straße in ihrer ganzen Breite nutzen; Kinderspiele sind überall erlaubt.“ [§42 Abs. 2 StVO + Anlage 3 Abschnitt 4]	Bevorrechtigung des Fußverkehrs (Wartepflicht des Fahrzeugverkehrs, der aber nicht unnötig behindert werden darf); zwischen Fahrzeugen gilt an Knotenpunkten ‚Rechts-vor-links‘. Fußverkehr darf Verkehrsfläche in ganzer Breite nutzen (auch z. Längsgehen). Benützer fahrzeugähnlicher Geräte werden dem Fußverkehr jeweils gleichgestellt [SSV]. Wortlaut: „Strassen (...), auf denen Fussgänger und Benützer fahrzeugähnlicher Geräte die ganze Verkehrsfläche benützen dürfen. Sie sind gegenüber den Fahrzeugführern vortrittsberechtigt, dürfen die Fahrzeuge jedoch nicht unnötig behindern“ [Art. 22b SSV]	- <i>Theorie</i> : Gleichberechtigung und Gleichrangigkeit Aller. - <i>Praxis</i> (12/2009): Weitergelt. d. üblichen Regeln: 1) Bevorrechtig. des Fahrzeugverk.! 2) Zw. Fzgen ‚Rechts-v.-links‘ <i>o In Bohmte</i> : Jurist. auf ganzer Breite „Fahrbahn“ (=„Straße ohne Gehw. u. Seitenstreifen“) m. sehr eingeschränkt. Betretungsrecht f. Fußverk. (§25 StVO, s. links!). <i>o In Friesland (NL)</i> : Punktuell Bevorrecht. d. Fußg. (Zebrastrifen) u. best. Fzg-Ströme v. links (Haifischzahnmarkier. vor Kreisel od. Radfurt). <i>Rechtl. Besonderheit in NL</i> : Verschuldensvermutung von 50-100% f. Kfz-Fahrer/innen bei Unfall m. Fußg./ Radf.!
Bevorrechtigung am Ende des Geltungsbereiches	Z. 274.2 „Ende der Zone mit zulässiger Höchstgeschwindigkeit“ hat keine vorrangregelnde Wirkung an Einmündungen/ Kreuzungen.	Z. 325.2 „Ende e. Verkehrsber. B.“ bedeutet an Einmünd./ Kreuzung Wartepflicht f. ausfahr. Fzge. ggüb. anderen Fzgen + Blinkpflicht (§10 StVO)!	Sign. 2.59.6 „Ende der Begegnungszone“ hat keine vorrangreg. Wirk. an Einmünd./ Kreuzungen (jedoch ein etwaiger Bordstein - Trottoirüberfahrt)!	Ohne besondere Beschilderung gilt an Einmündungen/ Kreuzungen grds. ‚Rechts-vor-links‘!

**FUSS e.V. (Fachverband Fußverkehr Deutschland; Arndt Schwab):
„Begegnungszonen“ und „Shared Space“ im Vergleich zum Verkehrsberuhigten Bereich bzw. Geschäftsbereich**

	Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich (D)	Verkehrsberuhigter Bereich (D)	Begegnungszone (CH)	Shared Space ohne Verkehrszeichen [Naked Street]
Zulässigkeit von Spielen	Verkehrszeichen bewirkt keine Erlaubnis zum Spielen auf der Fahrbahn.	„Kinderspiele“ auf der Verkehrsfläche erlaubt [StVO].	F. Spiele „darf die f. die Fussgänger bestimmte Verkehrsfläche (...) benützt werden“ (gilt allg. in CH) [Art. 46 VRV].	Keine Absicherung etwaiger Kinderspiele auf den Fahrbahnen bzw. Mischflächen.
Einsatzgebiete, Vorgaben	Straßen oder Netzteile (Zonen) in zentralen städtischen Bereichen mit hohem Fußverkehrsaufkommen und überwiegender Aufenthaltsfunktion [StVO], keine Gewerbe- und Industriegebiete [VwV-StVO]; keine Straßen des überörtlichen Verkehrs (d.h. B-, L- u. K-Straßen) und keine Vorfahrtsstraßen (Z. 306) [StVO].	Einzelne Straßen oder Bereiche „mit überwiegender Aufenthaltsfunktion und sehr geringem Verkehr“, die „durch (!) ihre besondere Gestaltung den Eindruck vermitteln, dass die Aufenthaltsfunktion überwiegt und der Fahrzeugverkehr eine untergeordnete Bedeutung hat;“ Lage in T-30-Zonen möglich [VwV-StVO]. Anm.: Keine Beschränk. auf Wohnstr., auch bei Geschäftsstr. u. Plätzen zuläss.	Straßen „innerorts“ „in Wohn- oder Geschäftsbereichen“; theoretisch nur auf „Nebenstrassen mit möglichst gleichartigem Charakter“ zulässig; in der Praxis auch auf Bahnhofsvorplätzen, Vorplätze von Schulen usw. sowie zur Sicherung von Querungen eingesetzt (sehr großer realisierter Einsatzbereich). Zonenhafte Anwendung möglich.	Keine rechtl. Vorgaben; sogar auf klassifiz. Str. eingesetzt (z.B. Kreis- u. Landesstraßen-Ortsdurchf. Bohmte). In den Niederlanden bislang bei stärker befahrenen Str. nur auf kurzen Abschn. eingesetzt (ca. 20 m Länge, meist kombin. m. daneben geschaffenen Maßn. z. Sicherung d. Fußverkehrs, z.B. FGÜ). Zonenhafter Einsatz bislang nur in westfriesischen Dörfern sowie in Bohmte.
Befahrbarkeit	Fahrzeugverkehr muss die Fahrbahn benutzen (Ausnahme: Kinder unter 8 bzw. 10 Jahren m. Fahrrad) [StVO].	Keine Vorgaben mehr seit 1.9.2009 (zuvor gab es Hinw. in VwV-StVO, dass Fahrzeugverkehr baulich von Teilflächen ausgeschlossen werden kann).	Ausleg. f. alle zu zugel. Fzg.-Arten, Fzg.-Verkehr kann baul. v. Teilflächen ausgeschl. werden, zwei Krad oder Fahrräder dürfen nebeneinander fahren.	Keine festen Vorgaben, Fahrzeugverkehr kann baulich von Teilflächen ausgeschlossen werden.
Verkehrsmengen-Vorgaben (Kfz / Rad / Fußgänger/innen)	- <i>Rechtlich:</i> „Durchgangsverk. von geringer Bedeutung“ [VwV-StVO] - <i>Planungstechnisch:</i> (Unverb.) „Entwurfssatz“ f. Anwendung weicher Separation in RAST 06: bis ca. 400 Kfz/ Std (d.h.ca. 4.000 Kfz/ Tag).	- <i>Rechtlich:</i> a) (Einzelne) Straßen: Keine feste Vorgabe. b) Bereiche: „sehr geringe[r] Verkehr“ (incl. Rad-/Fußv.; gilt nur f. Anordnungen seit 1.9.2009) - <i>Planungstechnisch:</i> Wie bei T.-30-Z. (s. links)	Keine festen Vorgaben.	Keine festen Vorgaben. Allerdings ist eine (möglichst „jederzeit“ und auch im Querverkehr gegebene) hohe Fußg.-Dichte wichtig, um rücksichtsvolle Fahr- und Verhaltensweisen der Fahrzeugführer/ innen auszulösen bzw. zu unterstützen.

**FUSS e.V. (Fachverband Fußverkehr Deutschland; Arndt Schwab):
„Begegnungszonen“ und „Shared Space“ im Vergleich zum Verkehrsberuhigten Bereich bzw. Geschäftsbereich**

	Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich (D)	Verkehrsberuhigter Bereich (D)	Begegnungszone (CH)	Shared Space ohne Verkehrszeichen [Naked Street]
Kfz-Höchstmengen, Praxis-Größenordnung	Querschnittsbelastungen von bis zu ca. 6.000 Kfz/ Tag. <i>(Hinweise auf höhere Praxis-mengen bitte an den Verf.!)</i>	Querschnittsbelastungen bis zu ca. 14.000 Kfz/ Tag (Duisburg: Landfermannstr., mit Mittel-trennung, also ca. 7.000 Kfz/ Tag pro Fahrgasse; mäßiges Fußquerverkehrsaufkommen, Fußlängsverkehr in Fahrgasse).	Knotenpunktbelastungen bis zu ca. 10.000 Kfz/ Tag und 10 % Schwerverkehr (Biel/ Bienne: Zentralplatz, ca. 900 Linienbus-se/ Tag, hohes Fußquerver-kehrs- sowie Fahrradauf-kommen von üb. 5.000 R/Tag).	Knotenpunktbelastungen von von ca. 15.000 Fahrzeugen / Tag (Drachten, sehr hohes Fahrradaufkommen von ca. 7.000 Fahrrädern/ Tag) bzw. Querschnitte von ca. 13.000 Kfz/ Tag (Bohmte).
Berücksichtigung von Blinden und stark Sehbehinderten (Planungsoptionen, keine Rechtsvorschriften)	I.d.R. Bordstein vorhanden/ vorgesehen (ertastbar); Rinnen können Farbkontrast aufweisen, sind aber i.d.R. nicht/ kaum ertastbar; Rillenplatten möglich.	Farbkontrast etwaiger Rinnen wäre möglich, aber ggf. miss-verständlich. Einbau kontrast-farbiger Rillenplatten möglich (Bsp. Shared Space in Bohmte)	Farbkontrast etwaiger Rinnen wäre möglich, aber ggf. miss-verständlich. Einbau kontrast-farbiger Rillenplatten möglich (Bsp. Shared Space in Bohmte)	Relativ mustergültige Berück-sichtigung in Bohmte: Kontrast-farbigen Rillenplatten im Sei-tenraum, punktuell Betonung von Querungsstellen
Vereinbarkeit mit LSA (Ampeln)	Nein (außer bestimmte besteh. LSA in vor Nov. 2000 angeord-n. „Tempo-30-Zonen“ [StVO])	Nein [VwV-StVO].	Nicht geregelt, jedoch unüblich und unnötig.	Nein.
Vereinbarkeit mit (andere) Verkehrszeichen sowie Fahrbahnmarkierungen	Etwaige Fahrbahnbegrenzungslinien sind alternativ ausführbar („z.B. als Pflasterlinie“), doch Leitlinien unzulässig [StVO]. Vorfahrtsreg. Zeichen (301, nicht 306) nur z. ÖPNV-Beschleunigung od. Verkehrs-sicherheitserhöhung einsetzbar [VwV-StVO; bez. sich auf T.-30-Z.]. Fußgängerüberwege (Zebrastreifen) in der Regel entbehrlich [R-FGÜ 2001; bez. sich auf T.-30-Z.]. Fahrbahn-mark. m. Wiederhol. d. zul. Höchstgeschw. mögl. [VwV-StVO; bez. sich auf T.-30-Z.].	Weitere Verkehrszeichen sollen nicht angeordnet werden (Ausnahmen: Markierung für ruhenden Kfz-Verkehr [VwV-StVO, s.u.] sowie ggf. Z. 205 „Vorfahrt gewähren“ am Ende, wo zur Klarstellung der ohnehin gegebenen Wartepflicht erforderlich [StVO]).	Weitere Schilder und Verkehrs-einrichtungen nur, wenn aus Sicherheitsgründen erforderlich sowie ggf. zur Regelung für ruhenden Kfz-Verkehr, s.u.; Ein-satzoption von „besonderen Markierungen gemäss den einschlägigen techn. Normen“ zur Betonung des Zonencharakters; Zebrastreifen („Fußgängerstrei-fen“) nicht zulässig (u. unnö-tig). Kombination mit „Fahr-verbotszonen“ möglich (z.B. zur Verlangsamung freigegebenen Fahrzeugverkehre bzw. zur Begrenzung der Kfz-Menge).	- <i>Theorie:</i> Nein. - <i>Praxis (12/2009):</i> Projektwei-se unterschiedlich (kann sich ständig durch Behörden- oder Bürgerschaftsaktivitäten bzw. -forderungen verändern, Tendenz zur Nachrüstung!): o <i>Bohmte:</i> Nein. o <i>Friesland (NL):</i> Ja, u. zwar Ausführung oder Nachrü-stung auf Initiative von Be-hörden („Haifischzahn“-Mar-kierung mit Wartepflicht) oder Bürger/ innen (z.B. Fuß-gängerüberwegbeschilderung und -markierung).

**FUSS e.V. (Fachverband Fußverkehr Deutschland; Arndt Schwab):
 „Begegnungszonen“ und „Shared Space“ im Vergleich zum Verkehrsberuhigten Bereich bzw. Geschäftsbereich**

	Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich (D)	Verkehrsberuhigter Bereich (D)	Begegnungszone (CH)	Shared Space ohne Verkehrszeichen [Naked Street]
Vereinbarkeit mit Radwegen/ Radfahrstreifen	Nein, allenfalls „andere“, d.h. nicht-benutzungspflichtige Radwege und Schutzstreifen wären zulässig [StVO]. I.d.R. nicht nötig.	Nein [VwV-StVO].	„Radstreifen“ sind möglich, z.B. bei Einbahnstraßen mit Fahrrad im Gegenverkehr (Bsp. Lyss); Tempo 20 und Fußverkehrsvorrang gelten auch hier.	- <i>Theorie</i> : Nein. - <i>Praxis (12/2009)</i> : Z.T. bevorrechtigte Furten für Fahrradquerverkehr (Drachten/NL); z.T. Nutz. d. Gehbereiche als (anderer) Radweg (Bohmte).
Regelungen für ruhenden Kfz-Verkehr	Keine besondere Regelung. Einschränkung der Fahrbahnbreite durch Markierung von Parkständen möglich [VwV-StVO; Option bez. sich auf Tempo-30-Zonen].	Parken von Kfz nur auf gekennzeichneten Flächen gestattet [StVO] (Markierung oder Pflasterwechsel [VwV-StVO]); Ein-/Austeigenlassen u. Be-/Entladen grds. überall möglich [StVO]. (Siehe auch: „Weitere Voraussetzungen“)	Parken von Kfz nur auf gekennzeichneten Flächen gestattet (Markierung oder Schilder); Ein-/Austeigenlassen und Be-/Entladen grundsätzlich überall möglich. Ferner Sonderparkrecht bis 2 Stunden f. Schwerbehinderte, auch außerhalb gekennzeichneter Stellplätze.	- <i>Theorie</i> : Regelung durch Gestaltung/Eigenverantwortung. - <i>Praxis (12/2009)</i> : o <i>Bohmte</i> : Ausreichende Stellplatzkapazitäten auf Grundstücken. o <i>Friesland (NL)</i> : Parkverbotszonen-Regelung + baul. Maßnahmen (z.B. Pflanzflächen und Möblierung).
Bauliche Einsatzvoraussetzungen	Einheitl. Erscheinungsbild in der Zone empfohlen, bauliche Geschwindigkeitsdämpfungsmaßnahmen dürfen nicht z. Anwohner-Lärmbelästigung u. Erschwerung von Linienbusverkehren führen [VwV-StVO; Vorgaben bezieh. sich spez. auf T.-30-Z.]. Gehwege sind rechtl. nicht vorgeschrieben. Etwaige Fahrbahnbegrenzungen „können auch mit anderen Mitteln, insbesondere durch Pflasterlinien, ausgeführt sein“ [§39 StVO], normale Markierungslinie ►	Erkennbarkeit des Überwiegens der Aufenthaltsfunktion und der Unterordnung des Fahrzeugverkehrs „durch“ (!) „besondere Gestaltung“. „In der Regel (!) wird ein niveaugleicher Ausbau für die ganze Straßenbreite erforderlich sein“ (Mischverkehrsfläche) [VwV-StVO]. Anm: Die VwV-StVO gestattet also auch die vom Regelfall abweich. Anwendung in Str. m. baulicher Abtrennung der Gehwege durch Bordsteine!	Übergänge vom übrigen Straßennetz in eine Zone müssen deutlich erkennbar sein. Die Ein- und Ausfahrten der Zone sind durch eine kontrastreiche Gestaltung so zu verdeutlichen, dass die Wirkung eines Tores entsteht. Nötigenfalls Einsatz weiterer Gestaltungs- oder Verkehrsberuhigungsmaßnahmen.	Straßenraum soll sich selbst als Raum für Alle erklären, Fahrer/innen zur Verlangsamung bewegen und rücksichtsvolle Abstimmung zwischen den Verkehrsteilnehmer/innen auslösen. Es wird das übliche Instrumentarium eingesetzt: - <i>Allgemein</i> : Niveaugleicher Ausbau und Belagwechsel, - <i>Fallspezifisch</i> : o Fahrdynamisch wirkende Rampen (z.B. Drachten), o Kreisel und Pseudo-Minikreisel (z.B. Bohmte), ►

**FUSS e.V. (Fachverband Fußverkehr Deutschland; Arndt Schwab):
 „Begegnungszonen“ und „Shared Space“ im Vergleich zum Verkehrsberuhigten Bereich bzw. Geschäftsbereich**

	Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich (D)	Verkehrsberuhigter Bereich (D)	Begegnungszone (CH)	Shared Space ohne Verkehrszeichen [Naked Street]
	Z. 295 ist unzulässig [§45 StVO, zumindest in T-30-Z.].			o Vorlagerung kleiner Kreisverkehrsplätze (Senkung v. Kfz-Geschwindigkeiten; z.B. Haren u. Drachten), o Blinden-/Sehbehinderten-Leitstreifen (z.B. Bohnte)
Weitere Voraussetzungen	Anhörung von Straßenbaulastträger u. Polizei [VwV-StVO]; Einvernehmen zwischen Straßenverkehrsbehörde und Gemeinde [StVO]; Antragstellung durch die Gemeinde [VwV-StVO; bezieht sich dort speziell auf T.-30-Zonen]; frühe Erkennbarkeit des Schildes, ggf. beidseitige Anbringung [VwV-StVO].	Anhörung von Straßenbaulastträger und Polizei [VwV-StVO]; Einvernehmen zwischen Straßenverkehrsbehörde und Gemeinde [StVO]; frühe Erkennbarkeit des Schildes, ggf. beidseitige Anbringung [VwV-StVO]. „Z. 325.1 darf nur angeordnet werden, wenn Vorsorge für den ruhenden Verkehr getroffen ist“ [VwV-StVO].	Kurzbericht (Beschreibung der Ziele und angestrebten Nutzungen, Übersichtsplan zur Straßenhierarchie, Beurteilung der Sicherheitslage samt Plan zur Mängelbeseitigung, Tempomessungen, Auflistung der Maßnahmen zur Zielerreichung), Erfolgskontrolle (innen 1 Jahr) und ggf. Umsetzung von Zusatzmaßnahmen bei Nichterfüllung der Ziele.	Planung und Umsetzung im Rahmen intensiver Beteiligung von Bevölkerung und anderen Akteuren erfolgen (als fester Bestandteil der Planungsphilosophie der eigentliche Hauptunterschied zu normalen Verkehrsberuhigungsmaßnahmen sowie „Woonerf“/ „Erf“, Verkehrsberuhigtem Bereich und Begegnungszone).
Bürger- und Betroffenenbeteiligung bei der Planungskonzeption	Verkehrsrechtlich keine Beteiligung, planungsrechtlich nur bei Bebauungsplan- oder Planfeststellungsverfahren im Zusammenhang mit Straßenum- und -neubau.	Verkehrsrechtlich keine Beteiligung, planungsrechtlich nur bei Bebauungsplan- oder Planfeststellungsverfahren im Zusammenhang mit Straßenum- und -neubau.	Planungs- und verkehrsrechtlich grundsätzlich keine Beteiligungspflicht, ggf. aber haushaltsrechtlich; Begegnungszonen oft Gegenstand von Bürgerentscheiden.	Shared-Space-Ansatz legt größten Wert auf frühzeitige, intensive und kontinuierliche Beteiligung und Mitwirkung, weit über das gesetzlich vorgeschriebene Maß hinausgehend.
Umsetzungshemmnisse (Auswahl)	Straßenverkehrsbehörden sind nicht an kommunale Beschlüsse gebunden (auch wenn gerade Zonen-Geschwindigkeitsregelungen ausdrücklich von Gemeinden beantragt werden können).	Hoheitl. Status d. Strverkehrsbeh.; ggf. Konfl. m. Anliegern (Erschließungsbeitr., Kfz-Parken); ggf. Umbaukosten b. Bestandsstr.; fachtechn. unbegründete Begrenzung v. Neuordnung auf Str. m. „sehr geringem Verk.“	Ggf. Konfl. m. Anlieg. (Erschließungsbeitr., Kfz-Parken), ggf. Umbaukosten bei Bestandsstraßen (bei geringem städtebaulichen Anspruch sind jedoch auch kostgünstige Einfachmaßnahmen machbar).	Absicherungsaktivität d. Beh.; ggf. Separation/ Gestaltkonfl. b. Parkdruck; ggf. hohe Umbaukosten b. Bestandsstr.; mangelh. Einpassung in Straßenverkehrsrecht; jurist. Benachteilig./ Schlechterstell. d. Fußverkehrs.

**FUSS e.V. (Fachverband Fußverkehr Deutschland; Arndt Schwab):
 „Begegnungszonen“ und „Shared Space“ im Vergleich zum Verkehrsberuhigten Bereich bzw. Geschäftsbereich**

	Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich (D)	Verkehrsberuhigter Bereich (D)	Begegnungszone (CH)	Shared Space ohne Verkehrszeichen [Naked Street]
<p>Fazit v. FUSS e.V. unter deutschen Einsatzbedingungen (Bezug: RIN = Richtlinie für Integrierte Netzgestaltung, Köln 2008)</p>	<p>Reine Geschwindigkeitsregelung ohne Fußverkehrsvorrang u. andere Sonderrechte.</p> <p><i>Einsatzbereich:</i> RIN-Straßenkategorien HS III, HS IV, ES IV und ES V (jeweils mit Geschäftsbesatz).</p> <p>► Geeignet f. Situationen m. bewusster Beibeh. d. Trennprinzips Fahrbahn / Gehweg, insbes. m. weicher Separation. (Dabei bleiben die Gehwege zumind. juristisch fahrradfrei.)</p> <p>► Aussichtsreiche Möglichkeit z. Anordn. stadtverträgl. Geschwindigkeiten - mit versch. Vorteilen ggü. norm. Strecken-Tempobeschr. m. Z. 274: - Antragsrecht der Gemeinde, - Nichtgeltung der restriktiven Regelungen §45 Abs. 9 u. VwV-StVO zu Z. 274, - ggf. Einsparung weiterer Verkehrszeichen).</p>	<p>Echte Mischverkehrsfläche mit Fußverkehrsvorrang; i.d.R. gute Städtebauoption.</p> <p><i>Einsatzbereiche seit 1.9.2009 bei Neuordnungen:</i></p> <p>a) Einzelne Straßen: RIN-Straßenkategorien ES IV u. ES V; u.U. HS IV.</p> <p>b) Bereiche (mehrerer Str.): RIN-Straßenkategorien ES V u. ggf. ES IV.</p> <p>► Unter alter Rechtslage entstandene Verkehrsber. B. (s.u.) haben Bestandsschutz!</p> <p>► Alte Einsatzfälle m. mittleren bis hohen (Kfz-)Verkehrsmengen haben sich bewährt. Dabei erfolgt oberhalb ca. 400 Kfz/ Std. zwar kein Aufenthalt in den Fahrgassen; dennoch i.d.R. große Nutzen gegeben: - im ges. Bereich „lineare“ Bevorrechtig. u. Absicher. querender Fußg. [quasi breiter, „unsichtb.“ Zebrastreifen] sowie - stadtverträgl. Fahrgeschw.!</p>	<p>Echte Mischverkehrsfläche mit Fußverkehrsvorrang; i.d.R. gute Städtebauoption.</p> <p><i>Potenz. Einsatzber. (D):</i> RIN-Straßenkategor. ES IV u. ES V; u.U. auch HS IV u. HS III (bis ca. 13 .. 15.000 Kfz/Tag); doch in D noch nicht zulässig.</p> <p>Folgerungen für D: ► Einführung der Begegnungszone kann und muss die Lücke schließen, die sich mit der Novelle der VwV-StVO zum 1.9. 2009 ergeben hat: Fehlen einer fußverkehrsfreundl. Mischflächenregelung f. mittel bis stark befahrene Zonen aus mehreren Str. („Bereiche“).</p> <p>► Potenzielle Proj. sind v.a. Plätze und Einkaufsstr. m. städtebaul. Aufwertungsbedarf in Innenstädten, Stadtteil- u. Dorfkernen, die bisl. „normal“ betrieben wurden (50 km/h, Fahrzeugvorrang, Trennprinzip u. z.T. hoher verkehrstechn. Ausstattungsgrad).</p>	<p>Interess. Langfristperspektive m. vorbildl. Partizipation; i.d.R. gute Städtebauoption.</p> <p><i>Potenzieller Einsatzbereich:</i> RIN-Straßenkategorien HS III, HS IV, ES IV u. ES V (bis ca. 13 .. 15.000 Kfz/Tag).</p> <p>► Prinzipiell geeign. v. a. für 2-streifige Hauptstr. m. hoher Fußg.-Dichte. Jedoch vorerst nicht zu empfehlen; u.a. wegen: 1) Weitergelt. Fzg.-Vorrang (!), 2) Rechtseinschränkung (!) und -unsicherheit für Fußverkehr, 3) Wartezeitzunahme u. Unsicherheitsgefühl b. Kindern, Alten, Blinden u. Behinderten, 4) Blickkontakt-Abhängigkeit (Nacht? Getönte Kfz-Scheibe?), 5) Grds. autom. Geltung d. oft zu hohen (Regel-)Höchstgeschwindigk. von 50 km/h (!), 6) Potenzielle Fuß-Rad-Konfl., 7) Bei Parkdruck: Behinderung bzw. Gefährd. d. Fußverkehrs oder sehr starke Möblierung. 8) Widerspruch Bau – Betrieb.</p>
	Erhaltenswert, vereinzelt zu empfehlen	Empfehlenswert, doch erweiterungsbedürftig	Empfehlenswert, Einführung in D erforderlich	Weiterentwicklung beobachten

**FUSS e.V. (Fachverband Fußverkehr Deutschland; Arndt Schwab):
 „Begegnungszonen“ und „Shared Space“ im Vergleich zum Verkehrsberuhigten Bereich bzw. Geschäftsbereich**

	Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich (D)	Verkehrsberuhigter Bereich (D)	Begegnungszone (CH)	Shared Space ohne Verkehrszeichen [Naked Street]
Rechtliche Probleme und Potenziale sowie Weiterentwicklungsansätze	Es besteht ein Klarstellungsbedarf, inwieweit die Vorschriften in der VwV-StVO zu §45 Abs. 1c StVO zu Tempo-30-Zonen f. Zonengeschwindigkeitsregelungen unter 30 km/h gelten, und ferner ob Verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche auch am Rand von Städten sowie in Dörfern eingesetzt werden kann (bisher: „in zentralen städtischen Bereichen“; §45 Abs. 1d StVO).	Die 2009 novell. VwV ist missverständlich formuliert, städtebaulich nicht integriert sowie nicht fußverkehrsfreundl., v.a.: 1) Unklare oder fachtechn. fragwürd. Formulierung (Fußverkehr ist auch „Verkehr“), 2) Fachtechn. fragwürd. Streichung der bisher „maßgebend(en)“ Anordnungsvoraussetzungen/-ziele Verkehrssicherheit u. städtebaul. Aufwertung 3) Fachtechn. fragwürd. Streichung d. Hinw. zur Option fuhrverkehrsfreier Teilflächen (auch als Schutz vor Radverk.), 4) Fachtechn. fragwürd. Einschränkung. neuer zonenhafter Anwend. („Bereiche“ m. großem „Verkehr“) - Widerspruch zum Stand der Technik (RASt 06) u. guten Praxiserfahrungen (z.B.: - <i>Plätze:</i> Brühl, Duisburg, Kevelaer, Speyer, - <i>Querungen:</i> Bensheim, Koblenz, Köln). Zudem: Weiterentwicklungsbedarf b. VwV-StVO. u. RASt bez. Blinden-/Sehbehinderten-Belangen.		Derzeit sind der Verkehrsberuhigte Bereich bzw. die Begegnungszone vorzuziehen, da sie erheblich fußverkehrsfreundlicher sind (und städtebaulich praktisch gleichwertig!). Denn ohne Schild gilt: Fußverkehr ... – muss z.B. bei Dunkelheit „einzeln hintereinander“ gehen (§ 25 StVO), – darf die Fahrbahnmitte nur zum Queren betreten („zügig und auf dem kürzesten Weg quer zur Fahrtrichtung“, § 25 StVO) und – ist wartepflichtig wie auf „normalen“ Straßen. Bei jetziger Rechtslage besteht ein riskanter Widerspruch zw. Bau u. Betrieb: Mischverkehrsflächen-Aussehen einer jur. „Fahrbahn“ (ohne Gehwege)! Die eigentl. angestrebte Gleichberechtigung/ -rangigkeit der Verkehrsteilm. bzw. Regellosigkeit erfordert rechtl. Reformen, die die Standardregeln (zumind. lokal) außer Kraft setzen.

FUSS e.V. (Fachverband Fußverkehr Deutschland; Arndt Schwab):

„Begegnungszonen“ und „Shared Space“ im Vergleich zum Verkehrsberuhigten Bereich bzw. Geschäftsbereich

	Verkehrsber. Geschäftsbere.	Verkehrsberuhigter Bereich	Begegnungszone	Shared Space
Info (Auswahl)	mobilogisch! Nr. 2 / 2008 RASSt 06 §§ 41 und 45 StVO + VwV zu Zeichen 274.1/274.2 und § 45 StVO	mobilogisch! Nr. 2, 3 und 4 / 2008 RASSt 06 § 42 StVO + VwV zu Zeichen 325.1/325.2	mobilogisch! Nr. 3 / 2007 sowie 2 und 4 / 2008 www.begegnungszonen.ch	mobilogisch! Nr. 1, 2 und 3 / 2008 sowie 2 / 2009; Straßenverkehrstechnik Nr. 2, 3 / 2008 und 1 / 2010; §§ 1 und 25 StVO; www.shared-space.org www.keuninginstituut.nl/paginaas/publicaties/ruimte_voor_allen.htm www.bohmte.de www.youtube.com [> Bohmte] www.abs.shared-space.de www.adfc.de/files/2/47/2008013_shared_space.pdf
<p>Vorschlag/ Forderung von FUSS e.V. zur Änderung von StVO / VwV-StVO bezüglich Verkehrsberuhigtem Bereich und Begegnungszone (Mitgliederforum Dresden, März 2009)</p>		<p>Umbenennung von Z. 325.1/325.2 in „Spielstraße“ und Geschwindigkeitsklarstellung</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aufheb. der gleichnamigen „Spielstraße“ (Z 250 + Zusatzschild) • Einzelfallbezogene Anordnungsmöglichk. der zuläss. Höchstgeschw. v. 5 oder 10 km/h • Geschwindigkeitsdarst. auf dem Verkehrszeichen 325.1 / 325.2 (wie b. Begegnungszonenschild in CH; Beibehaltung u. Legaldef. d. „Schrittgeschwindigkeit“) <p>Funktion: Überall Aufenthalt und Spielmöglichkeit</p>	<p>Neueinführung der „Begegnungszone“ in Deutschland</p> <ul style="list-style-type: none"> • Übernahme des französ. Begegnungszonenschilds (Zone de rencontre) • Höchstgeschwindigkeit 20 km/h (Geschwindigkeitsdarst. auf Schild) • Keine Spielerlaubnis für die befahrenen Flächen durch das Schild (davon unabhängige Regelungen vorbehalten, Vorbild Schweiz) <p>Funktion: Überall bevorrechtigte Querung für Fußverkehr</p>	

Hinweise:

- Diese Tabelle vergleicht verschiedene Regelungen mit sehr unterschiedlichen Hintergründen (z.B. Bürgerinitiativen und Wohnstraßen bei Verkehrsberuhigten Bereichen / Begegnungszonen, philosophischen Modelle, Experimente und planerische Zitate zur Anwendung auf Ortsdurchfahrten und Plätzen bei „Shared Space“). Was sie verbindet, sind ähnliche städtebauliche Erscheinungsbilder (funktionale oder zumindest optische Mischfläche oder weiche Separation). Was sie trennt, sind vor allem die stark differierenden Rechte für den Fußverkehr.
- Gestalterische Qualitäten einzelner hier beschriebener Anwendungsfälle wurden bewusst nicht aufgeführt (Objektivierung, Übersichtlichkeit).
- Nicht alle Regelungen sind in jeder Situation angemessen / einsetzbar. Verkehrsberuhigungsmaßnahmen sind einzelfallbezogen festzulegen.
- Die eindrucksvollsten Schweizer Begegnungszonen-Projekte befinden sich außerhalb von Wohngebieten. Sie beruhen auf einer großzügigen Auslegung der relativ engen Rechtsvorschriften - genau wie die entsprechenden Parallelbeispiele deutscher Verkehrsberuhigter Bereiche.
- „Shared Space“ wird uneinheitlich definiert. Ergebnis solcher Planungsprozesse müssen nicht unbedingt Straßen ohne Verkehrszeichen (sog. „Naked Street“ - „Nackte Straße“) sein, doch entspricht diese Ausführungsvar. am ehesten d. Philosophie (im Rahmen d. rechtlich Möglichen).
- Maßstab muss innerorts der Fußverkehr sein bzw. werden. Shared Space erfüllt dieses Anliegen unter den bisherigen rechtlichen Rahmenbedingungen leider nicht, da ohne bestimmte Beschilderungen und Markierungen automatisch ein Regelvorrang für den Fahrzeugverkehr in Kraft tritt und sogar eine Einschränkung der Fußverkehrsrechte gegenüber „normalen Straßen“ erfolgt (für den längs gehenden Verkehr, s. S. 9).
- Überraschenderweise befindet sich das mutigste und konsequenteste Shared Space-Projekt (im Sinne einer „Naked Street“) nicht in den Niederlanden, wo die o.g. Verschuldensvermutung zu Lasten der Kfz-Fahrer/innen sowie eine weniger strenge Amts-/Staatshaftung relativ günstige Voraussetzungen für den Fuß- (und Rad-)verkehr schafft, sondern in Deutschland: Bohmte (leider ein Beispiel mit Rad-Fuß-Konflikten).
- Die bekannten niederländischen Musterbeispiele in Drachten und Haren sind im strengen Sinn keine Shared-Space-Projekte, da die entsprechenden Abschnitte nur sehr kurz sind (ca. 15 bis 40 m Länge) und die unmittelbar anschließenden Straßenabschnitte zumeist konventionelle Ausbau-/Betriebsprinzipien und - eigentlich mit dem Ansatz unvereinbare - Zebrastreifen vorsehen (die zur Sicherung des Fußverkehrs von der beteiligten Bevölkerung eingefordert bzw. von verantwortlichen Behörden eingerichtet worden sind). Darauf wird mit einer Lockerung der offiziellen Definition von Shared Space (durch das gleichnamige Institut) und mit der Betonung des lebendigen Prozesscharakters reagiert.
- Eine interessante Option ist die Kombination verschiedener oben beschriebener Betriebsmodelle bzw. Regelungen innerhalb eines Streckenverlaufs, also eine abschnittsbezogene Differenzierung in Abhängigkeit von der örtlichen Situation (Straßenrandnutzungen und -gestalt). Peripher können dabei eventuell, wo die Fußverkehrsbelange teilträumlich zurücktreten, auch Shared-Space-Abschnitte einbezogen werden.
- Zur fußverkehrsfreundlichen und städtebaulichen Aufwertung von Ortsdurchfahrten, Hauptverkehrsstraßen und Einkaufsstraßen bestehen weitere Instrumente und Alternativen, auf die im Rahmen dieses Vergleiches nicht systematisch eingegangen werden kann (s. RAST 06, orientierend auch EAHV 93; Hrsg.: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen). Aus Fußverkehrsperspektive sind v.a. Mittelstreifen hervorzuheben, die als multifunktionale Querungshilfe dienen (Beispiele: Hennef/Sieg: Frankfurter Str., Ulm: Neue Str., Frauenstr., Donaust. u.a., sowie Wabern/CH und Köniz/CH). Bereits in den 1980er/ 1990er Jahren gab es erfolgreiche Musterprojekte zur städtebaulichen Integration von Ortsdurchfahrten sowie sonstigen Hauptverkehrs- und Einkaufsstr. – nicht zuletzt in Deutschland, oft kombiniert mit Tempo 30 (was allerdings hierzulande im Rahmen der geltenden Rechtsnormen nicht im planerisch erforderlichen Umfang angeordnet werden kann). Dabei wurde jedoch meist der Fußverkehr allenfalls punktuell bevorrechtigt (z.B. durch Fußgängerüberwege), was nicht immer ausreicht.
- Ortsdurchfahrten sowie sonstige Hauptverkehrs- und Einkaufsstraßen weisen den größten Optimierungs- und Verkehrsberuhigungsbedarf auf (Verkehrssicherheit, Lärminderung, Förderung von nicht-motorisiertem Individualverkehr [NMIV] und Nahbereichsaktivitäten etc.).