



Begegnungszonen

Mindestkriterien zur Nutzbarkeit für blinde und sehbehinderte Personen aus Sicht des KMS

Begegnungszonen sind Bereiche im Straßenraum, in denen die Verkehrsfläche von allen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern gemeinsam genutzt werden soll. Ziel ist es, die Nutzungsqualität des jeweiligen Straßenbereichs zu steigern und ihn so besonders für Fußgängerinnen und Fußgänger einladend zu gestalten. Das Konzept sieht vor, dass Verkehrsregeln weitgehend durch gegenseitige Rücksichtnahme ersetzt werden. Blinde Menschen und Menschen mit Sehbehinderungen sind hier mit einer Situation konfrontiert, in der die Orientierung und in der Folge die sichere und komfortable Nutzung erschwert bis unmöglich sind. Sie werden dadurch in ihrer selbständigen und selbstbestimmten Mobilität massiv eingeschränkt und sind im Straßenverkehr einer deutlich erhöhten Unfallgefahr ausgesetzt.

Um dieser Situation vorzubeugen ist im Zuge der Planung und Ausführung auf die folgenden sieben Kriterien der Barrierefreiheit zu achten. Diese sind analog für alle Formen gemeinsam genutzter Verkehrsflächen (Shared Space, verkehrsberuhigte Zonen etc.) anzuwenden.

Grundlagen der barrierefreien Gestaltung von Straßenraum sind der RVS 02.02.36 und der ÖNORM B 1600 sowie den Richtlinien, auf die darin verwiesen wird, zu entnehmen.

1. Vorrang für Fußgänger/innen (auch bei Gleichberechtigung der restlichen Verkehrsteilnehmenden)

Begründung: Fußgänger/innen sind die schwächsten Verkehrsteilnehmer/innen und dadurch der größten Gefahr ausgesetzt.

2. Effektive Maximalgeschwindigkeit 20 km/h

Begründung: Bei höheren Geschwindigkeiten ist die Gefährdung der Fußgänger/innen zu groß.

3. Trennung von Bereichen für Fahrzeuge und Bereichen für Fußgänger

a) Klare Definition von Bereichen, die ausschließlich für Fußgänger vorgesehen sind

Begründung: Für blinde und sehbehinderte Menschen, aber auch für viele andere Verkehrsteilnehmer/innen wie z.B. Kinder, ist es unbedingt erforderlich, dass es einen bestimmten Bereich gibt, in dem sie sicher sein können, dass sie nicht mit Fahrzeugen rechnen müssen.



- b) Taktile und visuell deutlich wahrnehmbare Abgrenzung zwischen „Fahrfläche“ (=Bereich, der außer von Fußgänger/innen auch von Fahrzeugen genutzt werden kann) und Fußgängerbereich

Begründung: Damit diese unterschiedlich zu nutzenden Flächen sowohl für alle Fußgänger/innen als auch für alle Fahrzeuglenker/innen eindeutig mit ihren Abgrenzungen identifizierbar sind, müssen sie sowohl visuell (z.B. unterschiedliche Farbgebung) als auch taktil (z.B. Flachbordsteinkante) erkenn- und unterscheidbar gestaltet werden.

4. Verortung des Leitsystems:

- a) Anfang und Ende der Begegnungszone müssen durch eine Auffanglinie am Gehsteig über die gesamte Gehsteigbreite deutlich taktil und visuell gekennzeichnet sein.

Begründung: Die Situationsänderung in der Verkehrsorganisation muss für blinde Menschen klar erkenntlich sein. Mithilfe der Auffanglinie können sie das durch die Begegnungszone führende Leitsystem auffinden.

- b) Eindeutige Führung entlang der Hauptgehlinien (z.B. bei längs ausgerichteten Begegnungszonen mit „Fahrfläche“ in der Mitte: durchgehende Leitlinie an beiden Seiten der „Fahrfläche“ in deren Längsrichtung, d.h. parallel dazu)

Begründung: Die Führung entlang einer Gehlinie ist zur räumlichen Orientierung erforderlich.

- c) Sichere Querung der Fahrbahn an folgenden Stellen:

- im Bereich von Straßeneinmündungen
- in Bereichen, wo zum Erreichen einer Station eines öffentlichen Verkehrsmittels die Querung erforderlich ist

Anmerkungen:

„Sichere Querung“ bedeutet in dem Fall (d.h. wenn alle anderen Mindestkriterien eingehalten sind), dass Querungspunkte klar definiert und visuell und taktil gut wahrnehmbar sind (z.B. durch eine Abzweigung im Leitsystem in Richtung „Fahrbahn“ und ein Sperrfeld parallel zur „Fahrbahn“ an deren Rand). Der zu querende Bereich darf dabei eine Breite von 5 m nicht überschreiten.

Begründung: Die Definition der Querungspunkte ermöglicht es in Kombination mit der ebenso deutlich definierten Abgrenzung zwischen den Flächen unterschiedlicher Nutzung ein Ausrichten quer zur „Fahrfläche“. So kann die Querungsabsicht signalisiert und anhand der Verkehrsrgeräusche der richtige Zeitpunkt zum sicheren Queren identifiziert werden.

Im Kreuzungsbereich sind zur Absicherung der Eckbereiche Poller vorzusehen. Diese sind mit ausreichendem Kontrast zur Umgebung auszuführen oder zu markieren.



Begründung: Beim Queren muss der/die Fußgänger/in die Möglichkeit haben, sich wie oben beschrieben sicher quer zur Fahrbahn zu auszurichten bzw. räumlich zu orientieren. Die Poller stellen eine Absicherung gegenüber abbiegenden Fahrzeugen dar. Die visuell gut wahrnehmbare Ausführung dient auch der Sichtbarkeit für die Fahrzeuglenker/innen.

Sofern Geschwindigkeiten von mehr als 20 km/h erlaubt sind (z.B. zu querende einmündende Straßen) sind Fußgängerübergänge mit akustischen VSLA vorzusehen.

Begründung: Bei höheren Geschwindigkeiten ist die Gefährdung beim Queren ohne Ampelregelung zu groß.

5. Ausführung des Leitsystems

- d) Taktile gut wahrnehmbar (Ausführung lt. ÖNORM V 2102-1)
- e) Visueller Kontrast $K \geq 30$
- f) Freihalten von Hindernissen
- g) Halteverbot im Bereich des Leitsystems
- h) Definierte und extra ausgewiesene Park-/Halteplätze für Liefertätigkeiten etc.

Begründung: Das Leitsystem dient gleichermaßen der Orientierung von sehbehinderten Menschen, die primär den (reduzierten) Sehsinn nutzen, und blinden Menschen, die fast ausschließlich andere Sinne als den Sehsinn nutzen. Daher muss das Leitsystem so ausgeführt sein, dass es sowohl gut sichtbar als auch gut tastbar ist. Das Freihalten des Leitsystems von Hindernissen aller Art (Möblierung, Schilder, abgestellte Autos und Fahrräder etc.) ist Voraussetzung für die Nutzbarkeit.

6. Niveauunterschiede und –sprünge wie Stufen, Terrassierungen etc. müssen so **abgesichert** sein, dass Sturz- und Stolpergefahr minimiert sind.

7. Konsultation der Blinden- und Sehbehindertenorganisationen im Zuge der Planung und Ausführung

Begründung: Auch bei Einhaltung der Kriterien ergeben sich bei jeder Begegnungszone individuell verschiedene Situationen, die abgeklärt werden müssen.



Dieses Papier repräsentiert die abgestimmte Position der Interessenvertretung blinder und sehbehinderter Menschen in Österreich. Es handelt sich dabei um keine Auskunft im Sinne einer rechtsverbindlichen allgemeinen Zusage der Barrierefreiheit bzw. der Erfüllung von Normen.

Kontakt:

KMS Koordination

+43 1982 75 84 – 203

office@kms.or.at

www.kms.or.at

Wien, am 31.03.2015

Komitee für Mobilität sehbeeinträchtigter Menschen Österreichs (KMS)

Das KMS ist eine österreichweite organisationsübergreifende Arbeitsgemeinschaft der Vereine Blickkontakt - Interessensgemeinschaft sehender, sehbehinderter und blinder Menschen, Blinden- und Sehbehindertenverband Österreich (Vorsitz 2015), Hilfsgemeinschaft der Blinden und Sehschwachen Österreichs und Österreichische Blindenwohlfahrt.