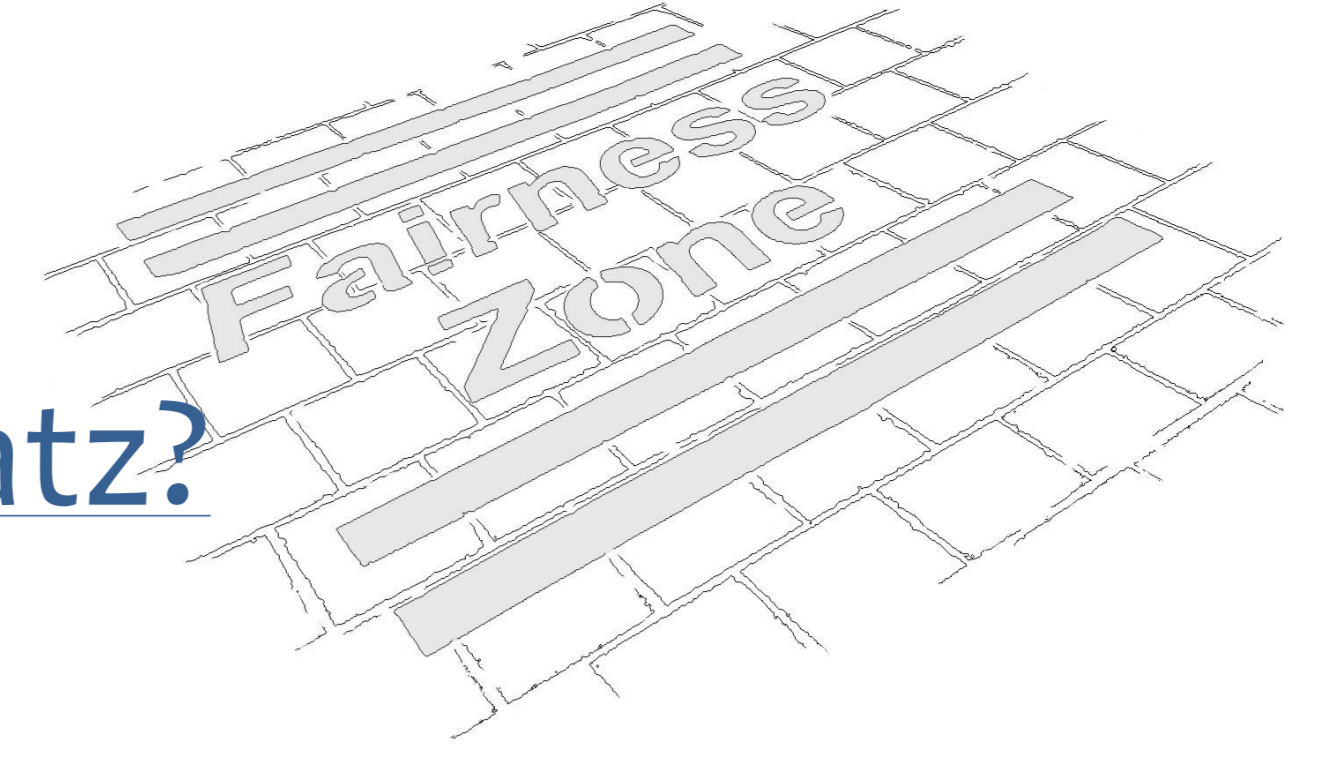
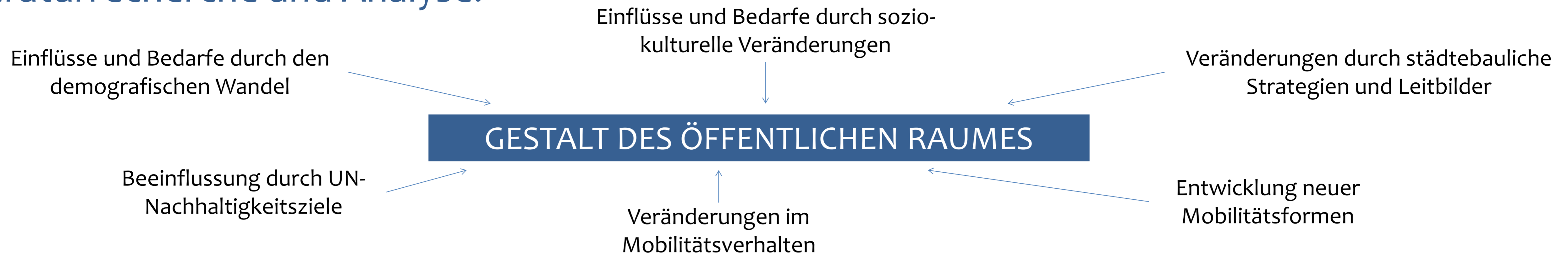


Konfliktsituationen zwischen Rad- und Fußverkehr: „Begegnungszonen“ und „Fairnesszonen“ als Lösungsansatz?



Literaturrecherche und Analyse:



Eine **Fairness-Zone** ist ein Verkehrsbereich, in dem sich die Verkehrsteilnehmenden mit einem besonders rücksichtsvollen „Miteinander“ begegnen sollen. Es handelt sich dabei um eine durch Bodenmarkierungen gekennzeichnete Verkehrsfläche, die diesen „Appell“ und das damit verbundene Motto, welches in diesem Bereich gelten soll, hervorhebt.
Die Fairness-Zone wurde bereits in einigen Städten in Park- und Uferbereichen erfolgreich eingesetzt. Es handelt sich bei der Ausweisung der Zone bzw. der Bodenmarkierungen um kein offizielles Verkehrszeichen, sondern lediglich um einen Hinweis, der die Aufmerksamkeit im Verkehr steigern und an das geltende Motto bzw. den Appell erinnern kann.
Das Beispiel der Fairness-Zone am Donaukanal in Wien (vgl. Kapitel 2) gibt ein gutes Beispiel einer gelungenen und partizipativen Umsetzung.

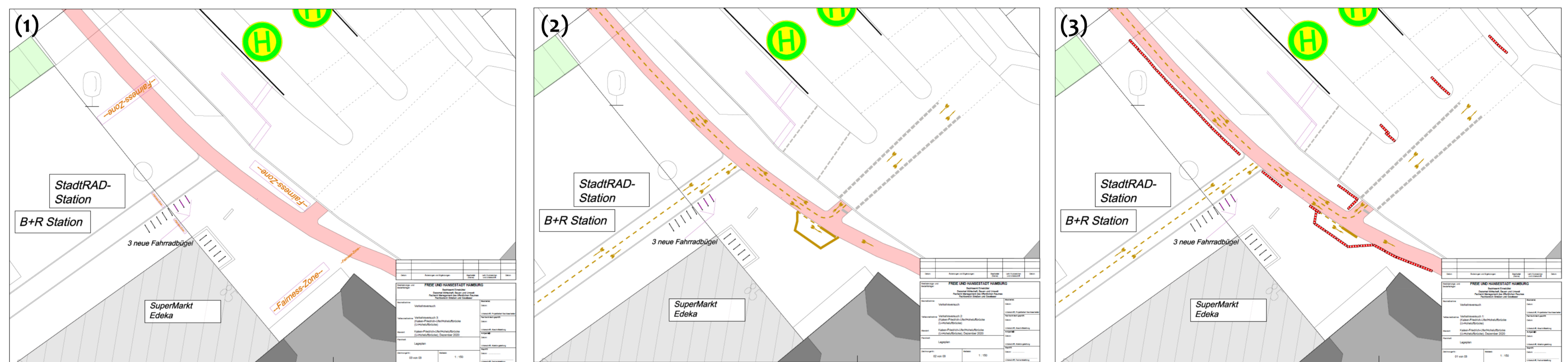
Die **Begegnungszone** wird oftmals – etwas zu Unrecht – mit den in Deutschland gängigen **verkehrsberuhigten Bereichen** verglichen und z.T. gleichgestellt. Die innerhalb des verkehrsberuhigten Bereiches geltenden Verkehrsregeln unterscheiden sich in einigen Punkten von denen der Begegnungszone.
Folgendes gilt in der Begegnungszone:

- Höchstgeschwindigkeit 20 km/h
- Zu Fuß Gehende haben Vortritt
- Zu Fuß Gehende dürfen jedoch die Fahrzeuge nicht unnötig behindern.
- Das Parken ist nur an den durch Signale oder Markierungen gekennzeichneten Bereichen erlaubt.
- Begegnungszonen werden nicht nur in Wohnquartieren sondern in völlig unterschiedlichen Situationen signalisiert und angewandt.

Die Begegnungszone und die Fairness-Zone stellen geeignete Instrumente und verkehrsplanerische Maßnahmen dar, die in konfliktreichen Verkehrsbereichen zu einer funktionierenden Organisation und einem guten Miteinander beitragen können.

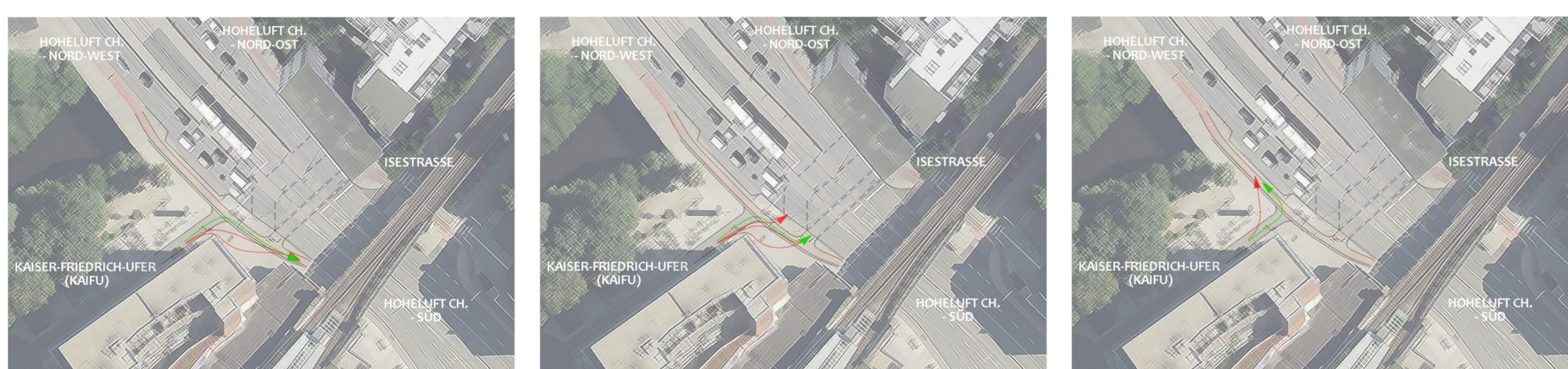
Verkehrsuntersuchung am Standort U-Bahnstation Hoheluftbrücke in Hamburg:

Zur Reduzierung der örtlichen Konfliktpotentiale zwischen Fuß- und Radverkehr wurden am Standort drei Versuchsvarianten erprobt. In einem Zeitraum von jeweils einer Woche wurden folgende Varianten erprobt:

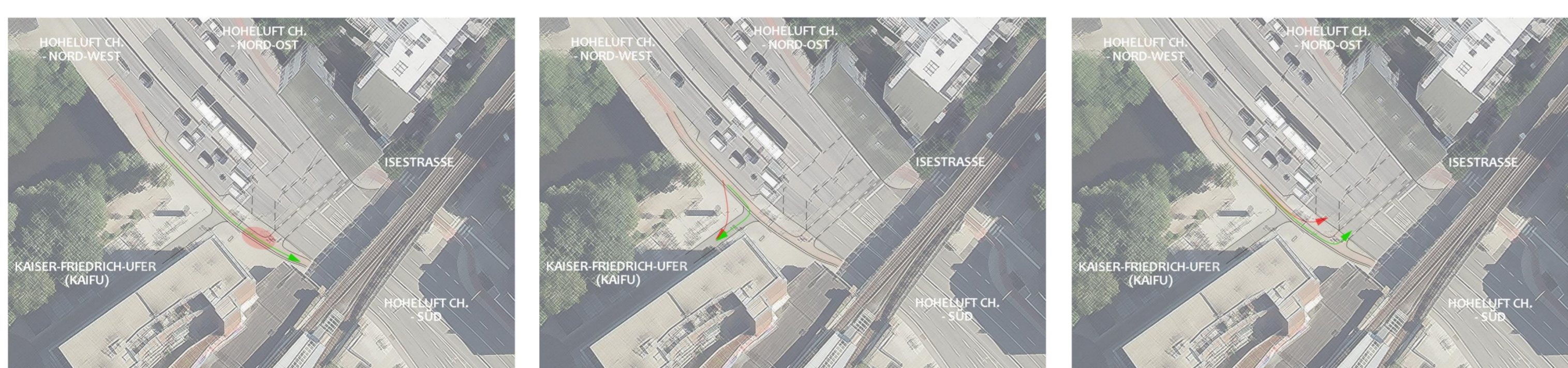


Fairness-Zone (1), zusätzliche Linienmarkierungen für den Radverkehr (2) und bauliche Trennelemente zwischen Fuß- und Radverkehr (3)

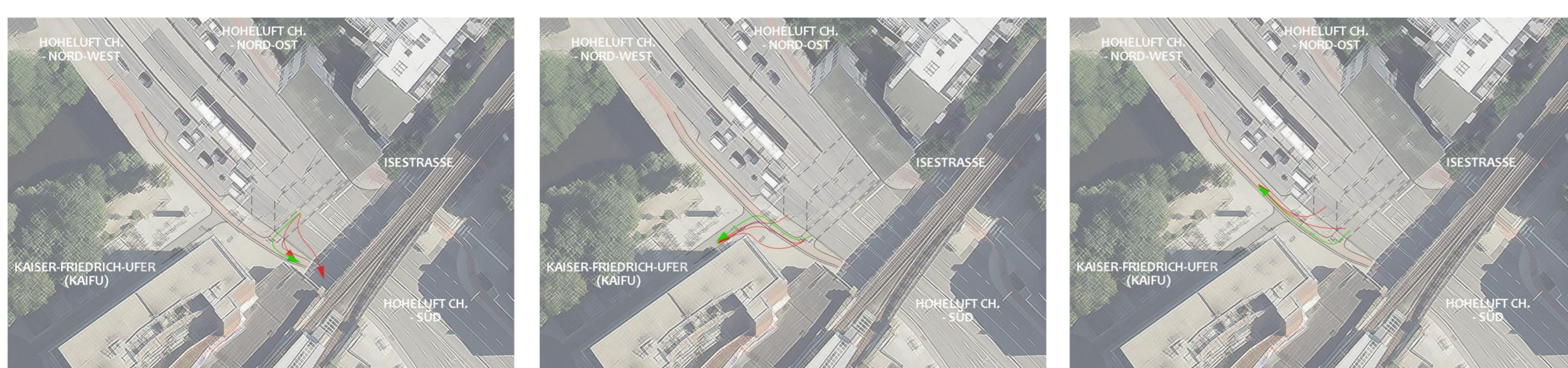
Im Folgenden werden die Wegeverbindungen der Radfahrenden dargestellt:



Wegeverbindungen aus Kaiser-Friedrich-Ufer (KaiFU)



Wegeverbindungen aus Hoheluftchaussee Nord-West (HL-NW)



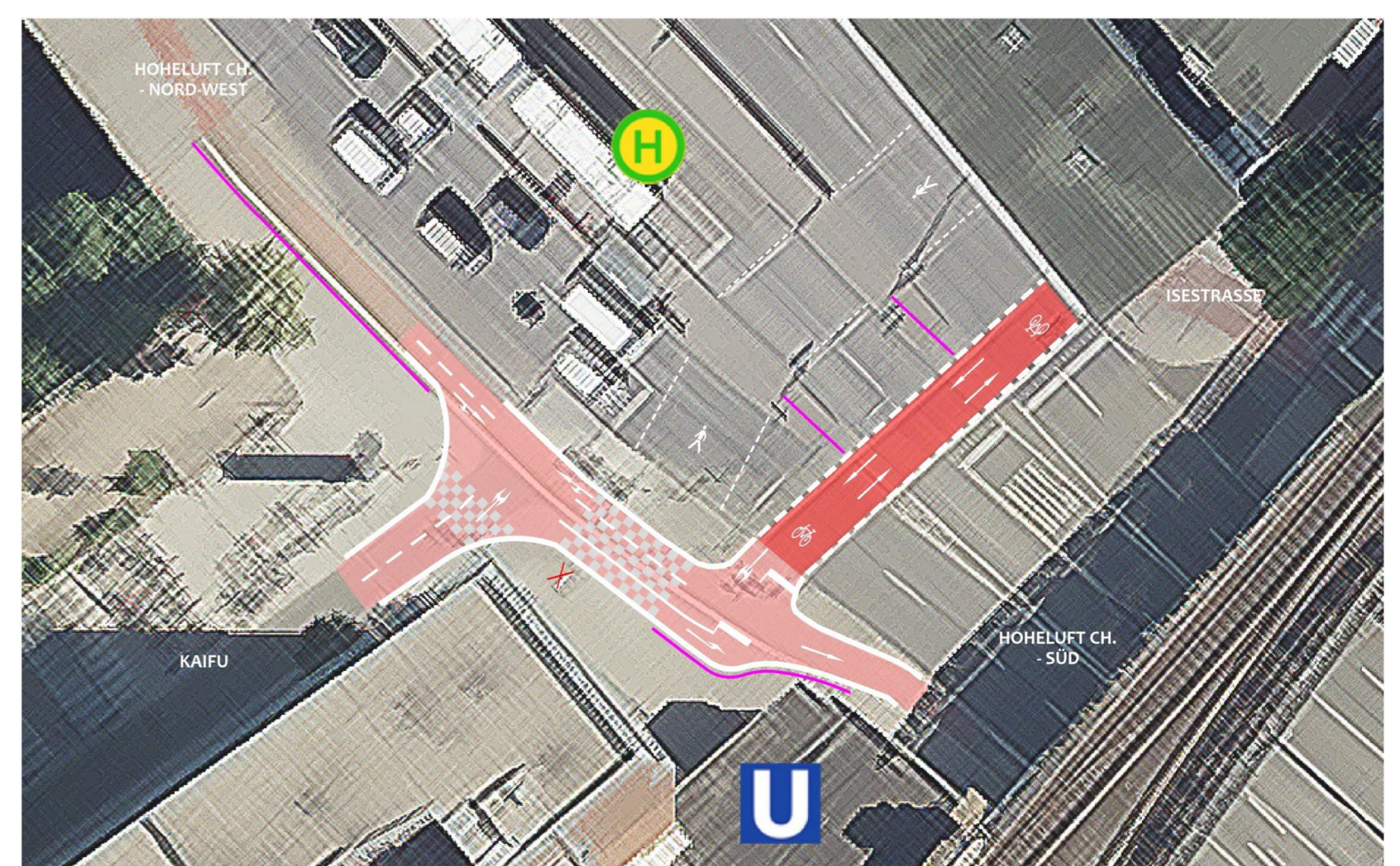
Wegeverbindungen aus Isemarkt bzw. Hoheluftchaussee Nord-Ost (Isemarkt / HL-NO)

Potentielle Konfliktsituationen / Konfliktpotentiale (KP) in Prozent, Vergleich Bestandsanalyse und Versuchsvarianten:

Wegebeziehungen A)	KP Bestand in [%]	KP Fairness-Zone in [%]	+/- in %	KP Variante 2 in [%]	+/- in %	KP Variante 3 in [%]	+/- in %
von nach							
KaiFU HL-Süd	64,3	47,1	-26,7	34,3	-46,6	31,3	-51,4
KaiFU Isemarkt/HL-NO	61,4	56,2	-8,5	41,5	-32,4	30,8	-49,8
KaiFU HL-NW	61,4	51,5	-16,1	37,2	-39,4	13,2	-78,4

Wegebeziehungen B)	KP Bestand in [%]	KP Fairness-Zone in [%]	+/- in %	KP Variante 2 in [%]	+/- in %	KP Variante 3 in [%]	+/- in %
von nach							
HL-NW HL-Süd	5,8	4,5	-22,2	2,1	-64,2	1,4	-75,0
HL-NW KaiFU	61,4	55,1	-10,2	43,7	-28,7	13,8	-77,6
HL-NW Isemarkt/HL-NO	58,1	36,4	-37,3	21,6	-62,8	18,4	-68,2

Wegebeziehungen C)	KP Bestand in [%]	KP Fairness-Zone in [%]	+/- in %	KP Variante 2 in [%]	+/- in %	KP Variante 3 in [%]	+/- in %
von nach							
Isemarkt/HL-NO HL-Süd	16,4	17,0	3,9	13,6	-17,1	5,0	-69,5
Isemarkt/HL-NO KaiFU	62,1	49,3	-20,6	38,6	-37,9	18,0	-71,0
Isemarkt/HL-NO HL-NW	58,3	47,9	-17,8	20,4	-65,1	9,4	-83,9



Fazit:

Rückblickend auf die Forschungsfrage lässt sich feststellen, dass einzelne Elemente von Begegnungs- und Fairness-Zonen zu konfliktreduzierenden Lösungsansätzen beitragen können.

Die folgende Planskizze bündelt die Erkenntnisse aus den Verkehrsbeobachtungen. Sie stellt die Grundlage für die weiteren Planungsansätze dar. (Linienführung des Radverkehrs, Fairness-Zone bzw. Querungsbereiche für den Fußverkehr sowie bauliche Trennungen bzw. Zaunelemente)