

Praxis-Beispiel ZONEN MIT TEMPOBESCHRÄNKUNG



Erstellt am 15.03.2004
Aktualisiert am 09.06.2006 durch



Mobilité piétonne
Association suisse des piétons

www.fussverkerh.ch



Unterstützt von: **energie schweiz**

Mobilservice Praxis
c/o beco Berner Wirtschaft
Immissionsschutz
Laupenstrasse 22, 3011 Bern
Fon 031 633 58 61

Geschäftsstelle: Karin Magnollay
praxis@mobilservice.ch
www.mobilservice.ch

Übersicht



Fussgängerzone



Begegnungszone



Tempo-30 Zone

Die Beruhigung des Verkehrs in Wohnquartieren, Dorf- und Stadtzentren bildet einen zentralen Bestandteil jeder kommunalen Verkehrsplanung. Sicherere Strassen für alle VerkehrsteilnehmerInnen, weniger Lärm, gestalterisch aufgewertete Strassenräume und eine angenehme Atmosphäre sorgen insgesamt für mehr Wohn- und Lebensqualität. Seit 2002 sind in der Schweiz neue gesetzliche Bestimmungen in Kraft, welche die Einführung von Tempo-30-Zonen erleichtern und neu die Begegnungszone (Fussgängervortritt und Tempo 20) ermöglichen.

Die Regelung für die Einrichtung von **Fussgängerzonen** ist unverändert geblieben. Nach wie vor können Fussgängerzonen ohne spezielles Gutachten und ohne Nachkontrolle angeordnet werden. Ausnahmsweise zugelassene Fahrzeuge dürfen nur im Schritt-Tempo fahren. Zufussgehende haben stets Vortritt.

Der Kenntnisstand über **Tempo-30-Zonen** ist mittlerweile gross, und immer mehr Gemeinden führen solche Zonen ein. Es zeigt sich, dass es sinnvoll ist, Tempo-30-Zonen in den Gemeinden möglichst flächendeckend umzusetzen. Es existieren zahlreiche Arbeitshilfen und Umsetzungsbeispiele (vgl. Literaturliste). Darum wird der Fokus im Folgenden auf die Begegnungszone gelegt.

Die **Begegnungszone** ist seit dem 1. Januar 2002 zugelassen. Mit der Begegnungszone wird den Fussgängerinnen und Fussgängern in Wohn- und Geschäftsbereichen die Verkehrsfläche zum Flanieren und Einkaufen, für Spiel und Sport und als Begegnungsstätte zur Verfügung gestellt. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 20 km/h und die Fussgängerinnen und Fussgänger haben gegenüber dem Fahrverkehr Vortritt. Sie können jederzeit und über-

all die Fahrbahn queren, dürfen jedoch die Fahrzeuge nicht unnötig behindern. Das Parkieren ist nur an den durch Signale oder Markierungen gekennzeichneten Stellen erlaubt.

Begegnungszonen erfreuen sich einer zunehmenden Beliebtheit. «Fussverkehr Schweiz» betreibt die Website www.begegnungszonen.ch, auf welcher ein grosser Teil der in der Schweiz bestehenden Begegnungszonen erfasst ist. Die Seite liefert zahlreiche Informationen und soll sowohl Fachleuten dienen, die sich mit Verkehrsfragen beschäftigen, als auch denjenigen Bevölkerungskreisen, die an der Erarbeitung von Verbesserungsmöglichkeiten im Verkehrsbereich interessiert sind.

Beschrieb



Kramgasse, Bern (Bild: Stadtplanungsamt Bern)

Hintergrund

Im Zuge der stark anwachsenden Motorisierung hat der Strassenraum in den vergangenen Jahrzehnten durch den fahrenden und stehenden Autoverkehr seine ursprüngliche Funktion als Lebens- und Wirtschaftsraum vielerorts verloren. Deshalb ist insbesondere in Quartieren die Wohnqualität gesunken, und die Verkehrssicherheit auf der als Aufenthaltsraum oder Spielplatz genutzten Strasse hat sich verschlechtert. Dank Zonen mit Tempobeschränkung (Tempo-30- und Begegnungszonen) können diese negativen Auswirkungen wirkungsvoll korrigiert werden: Es kann sowohl eine höhere Sicherheit im Verkehr erzielt als auch eine bessere Lebens- und Wohnqualität für die Anwohnenden geschaffen werden. Der Bund, insbes. das zuständige Bundesamt für Strassen ASTRA, sieht im Rahmen seiner Verkehrssicherheitspolitik (via sicura) die vermehrte Einführung von Verkehrsberuhigungsmassnahmen als wichtigen Beitrag auf dem Weg zur Vision eines Strassenverkehrs ohne Tote und Schwerverletzte (Vision Zero).

Auch im Rahmen der Agglomerationspolitik wird mit der verstärkten Koordination von Siedlung und Verkehr der Gestaltung der Strassenräume eine wichtige Funktion beigemessen. Es ist vorgesehen, dass entsprechende Massnahmenpakete, so z.B. die Einrichtung von Tempo30- und Begegnungszonen, vom Bund mitfinanziert werden.

Mit dem Bestreben nach mehr Sicherheit, Bewegungsfreiraum und Lebensqualität in dicht bebauten Wohnquartieren wurde in der Schweiz Anfang der 80er-Jahre nach niederländischem Vorbild die "Wohnstrasse" eingeführt. Ziel der Einrichtung von Wohnstrassen war es, einen gleichberechtigten und vielfältig nutzbaren Strassenraum zu schaffen, der die Trennung der Verkehrsarten aufhebt und dem Fussverkehr Priorität einräumt. Die gesamte Verkehrsfläche sollte als Mischverkehrsfläche besonders gestaltet und dem Fussverkehr für Spiel und Sport und als Begegnungsstätte zur Verfügung gestellt werden.

Trotz der grundsätzlich positiven Einstellung gegenüber Wohnstrassen und einem anfänglichen Boom konnte sich diese Art der Verkehrsberuhigung nur unzureichend durchsetzen. Der langwierige Prozess bis zur Bewilligung wirkte abschreckend, und die aufwendigen baulichen Massnahmen zur Aufwertung der Lebens- und Aufenthaltsqualität in Wohngebieten erwiesen sich als zu kostenintensiv.

Im Rahmen des Schweizer Energiesparprogramms Energie 2000 wurde im Jahr 1995 Burgdorf als Fussgänger- und Velomodellstadt der Deutschschweiz auserkoren. Im Bahnhofquartier richtete die Gemeinde daraufhin eine «Flanierzone» als Pilotprojekt ein. Ziel war es, zur Fussgängerzone eine Alternative zu entwickeln, die den FussgängerInnen unter angepasster Zulassung des motorisierten Verkehrs das «Flanieren» in attraktiver Geschäftsumgebung ermöglicht. Nach anfänglicher Skepsis und Kontroversen stiess der Versuch bei den Verkehrsteilnehmenden und auch bei den Gewerbetreibenden auf eine positive Resonanz. Er zeigte, dass nicht nur in Wohngebieten, sondern auch in stark durchmischten, innerörtlichen Gebieten sichere und attraktive Verhältnisse für den Fussverkehr geschaffen und gleichzeitig der Fahrverkehr zugelassen werden können. Mit der Änderung der Signalisationsverordnung Ende 2001 wurden die früheren Wohnstrassen aufgehoben und die Burgdorfer «Flanierzone» zur ersten Begegnungszone in der Schweiz umbenannt. Seit dem 1. Januar 2002 sind Begegnungszonen in der Schweiz zugelassen.

Angebot

Gemeinden und Kantone stehen, neben der Fussgängerzone, im Wesentlichen zwei Regimes zur Beruhigung des Verkehrs zur Auswahl: die Tempo-30- und die Begegnungszone. Diese beiden Zonen müssen den gesetzlichen Vorschriften entsprechen, die der Bund 2002 zur weiteren Förderung verkehrsberuhigter Zonen geändert resp. neu eingeführt hat.

Dabei wurde die Errichtung von Zonen mit Tempobeschränkung grundsätzlich vereinfacht, indem Kantonen und Gemeinden bei der Anordnung von flankierenden Massnahmen grösstmögliche Freiheit gelassen wird. Statt detaillierten Weisungen sieht die entsprechende Verordnung nur noch minimale Vorgaben vor. Die Kantone sind indes angehalten, die Wirkung der realisierten Massnahmen jeweils innerhalb eines Jahres zu überprüfen. Eine Tempo-30-Zone kann auf Nebenstrassen in Quartieren oder Siedlungsbereichen realisiert werden, in Ausnahmefällen (Ortszentren, Altstadtgebiet) auch auf Hauptstrassen. Grundsätzlich gilt das Prinzip des Rechtsvortritts. Zugleich dürfen die Zufussgehenden die Strasse überall queren, da keine Fussgängerstreifen vorgesehen sind. Sie sind dabei aber nicht vortrittsberechtigt. In der Begegnungszone haben Fussgängerinnen und Fussgänger Vortritt, die Höchstgeschwindigkeit für alle Verkehrsteilnehmenden beträgt 20 km/h. Die Begegnungszone löste Anfang 2002 die Wohnstrasse in der eidgenössischen Gesetzgebung ab und kann sowohl in Ortszentren als auch in Wohngebieten eingeführt werden.

Trotz der neuen gesetzlichen Spielräume müssen Gemeinden für die erfolgreiche Realisierung von Zonen mit Tempobeschränkungen folgende zentrale Punkte beachten:

- Sie müssen Kriterien definieren, nach welchen sie die geeigneten Gebiete für Begegnungs- und Tempo-30 Zonen festlegen.
- Sie müssen wirksame flankierende Massnahmen treffen, da sie bei einer allenfalls negativ ausfallenden Nachkontrolle die Zone nachrüsten müssen.
- Sie müssen innerhalb der Gemeinde mit Bürgerinnen und Bürgern, Institutionen und Organisationen eine gute Kommunikation und einen engen Kontakt pflegen.

Erfahrungen

Richtig konzipiert, sind Zonen mit Tempobeschränkung sehr wirkungsvoll. Die Erfahrung zeigt jedoch, dass erfolgreiche Verkehrsberuhigungen nicht nur technischer, sondern auch sozialer Natur sind. Insbesondere ist für die optimale Umsetzung und Nutzung der Instrumente der Verkehrsberuhigung ein Zusammenwirken aller Beteiligten (Bund, Kantone, Gemeinden, Institutionen, Bevölkerung) anzustreben. Dabei bilden offene Information und Mitsprachemöglichkeiten die Basis für das notwendige Vertrauen unter allen Beteiligten. In Ortszentren erfordert die erfolgreiche Umsetzung eine breite Abstützung über politische und ideologische Grenzen hinweg.

Im Bereich der Verkehrssicherheit haben sich Zonen mit Tempobeschränkung bewährt: Sie vermeiden nicht nur Unfälle, sondern vermindern auch solche mit schweren Verletzungsfolgen. Flankierende, der Situation angepasste Massnahmen wie die Gestaltung der Zonen oder die Sensibilisierung der Bevölkerung sind für die Sicherheit von grosser Bedeutung. Letzteres, die Information und Kommunikation eines langsamen Miteinanders und gegenseitiger Rücksichtnahme, muss kontinuierlich erfolgen, sind doch für viele VerkehrsteilnehmerInnen die Regeln einer neuen Verkehrskultur gewöhnungsbedürftig.

www.begegnungszonen.ch

Die Begegnungszone darf als Erfolgsgeschichte bezeichnet werden. Wurden in der Schweiz innerhalb von 20 Jahren bloss 90 Wohnstrassen (in einem Dutzend Gemeinden) gebaut, sind seit 2002 bereits bald 300 Begegnungszonen neu eingerichtet worden. «Fussverkehr Schweiz» dokumentiert die Entwicklung auf der Homepage www.begegnungszonen.ch. Das Ziel ist, die Begegnungszone weiter bekannt zu machen. Die Dokumentation liefert an der Umsetzung beteiligten Stellen und Personen in anschaulicher Form Grundlagen und Informationen. Die Liste gibt eine Übersicht über die in der Schweiz vorhandenen Begegnungszonen. Sie wird laufend ergänzt.

Gemäss Kenntnissen von «Fussverkehr Schweiz» sind mittlerweile in insgesamt 138 Gemeinden mindestens 280 Begegnungszonen (BGZ) in Kraft und 70 weitere in Planung. Tatsächlich dürften es noch etliche mehr sein – es ist «Fussverkehr Schweiz» aus Ressourcengründen nicht möglich, eine systematische Vollerhebung vorzunehmen.

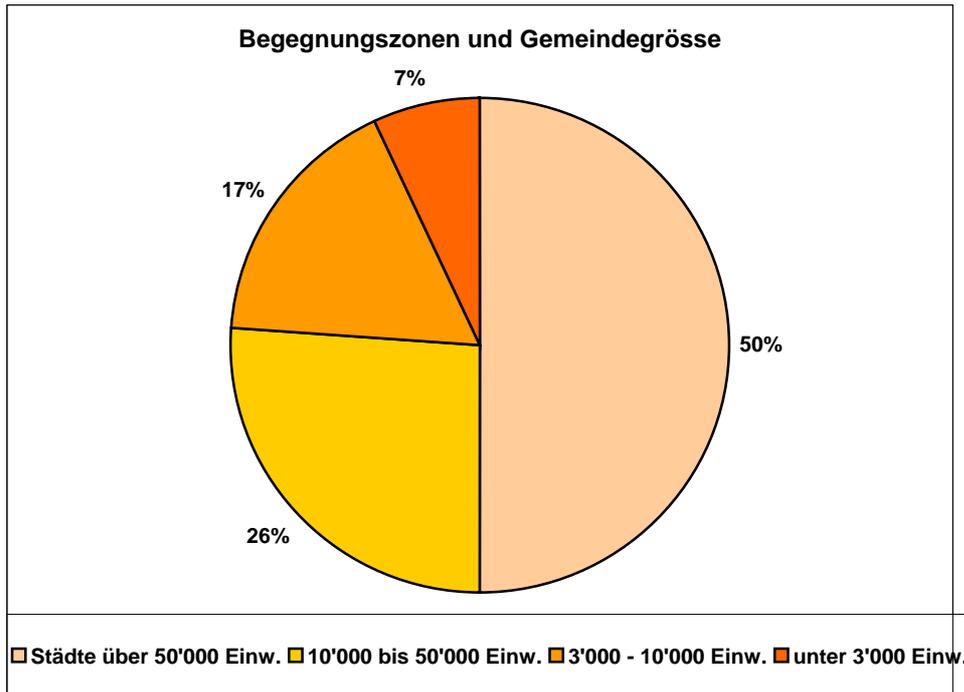
Spitzenreiterinnen bei der Errichtung von Begegnungszonen sind die Städte Zürich, Bern, Lausanne, Basel, St.Gallen und Genf:

	BGZ total	davon BGZ bis 2002 (ehem. Wohnstrasse)	BGZ seit 2002, geplant oder in Kraft
Zürich	51	22*	29
Bern	38		
Lausanne	33	30	3
Basel	31	10	21
St.Gallen	26	12	14
Genf	13		

* In Zürich wurden aus 34 ehemaligen Wohnstrassen 22 Begegnungszonen

Rund die Hälfte der erhobenen Begegnungszonen sind mit weiteren Angaben dokumentiert, wobei der Detaillierungsgrad je nach Zone unterschiedlich ist. Mittels einer Suchfunktion kann die Liste nach verschiedenen Kriterien durchsucht werden.

Von den ca. 350 auf www.begegnungszonen.ch erfassten Zonen liegen 50% in Städten mit über 50'000 EinwohnerInnen. Der Rest verteilt sich wie folgt auf die Gemeindegrössen:



Begegnungszonen werden also v.a. in städtischen Zentren eingerichtet. Doch gibt es zunehmend auch ländliche Gemeinden, die Begegnungszonen einrichten.

Bei der Erfassung werden die Begegnungszonen einem oder mehreren Quartiertyp(en) zugeordnet (es sind also Mehrfachnennungen möglich).

- 100 BGZ liegen in Wohnquartieren
- 23 BGZ liegen in Geschäftsquartieren
- 6 BGZ liegen bei Schulen
- 12 BGZ liegen an Bahnhöfen (Bahnhofplätze / Bahnhofstrassen)
- 16 BGZ liegen in Altstadtsituationen

In 15 Begegnungszonen ist öffentlicher Verkehr vorhanden: Baar, Baden, Bern, Biel, Brugg, Burgdorf, Delémont, Grenchen, Lyss, Männedorf, Romanshorn, Sursee, Yverdon. Es zeigt

sich, dass Befürchtungen bezüglich Behinderung des öffentlichen Verkehrs durch FussgängerInnen nicht eingetroffen sind. In Biel beispielsweise kommen die Busse heute besser über den Centralplatz, weil ihnen die FussgängerInnen freiwillig den Vortritt lassen.

Begegnungszonen eignen sich für Gebiete mit schwachem, mittlerem und hohem Verkehrsaufkommen. Mit der Einrichtung einer Begegnungszone kann die Flächenaufteilung zu Gunsten der FussgängerInnen verbessert werden, ohne die Kapazitäten für den Fahrverkehr zu verringern, denn bei tieferen Geschwindigkeiten nimmt die Kapazität einer Strasse zu. Dies kann am Beispiel des Zentralplatzes in Biel aufgezeigt werden. Trotz 12'000 Fahrzeugen, davon 1'000 Busse, verläuft die Verkehrsabwicklung zu allen Tageszeiten reibungslos.

Ort	DTV*	Spitzenstunde
Biel Zentralplatz	12'000	
Aarberg, Stedtli	7000	680
Burgdorf Bahnhofquartier	6000	
Grenchen Zentrum	4850	
Sursee Stadthof / Bahnhofstrasse	4500	320
Sion, Place du Midi	4200	
Romanshorn, Alleestrasse	4000	
Romanshorn, Zentrum	4000	
Giubiasco	2000	
Herisau, Schmiedgasse bis Neue Steig, äussere Schmiedgasse	1600	120
Altstätten, Altstadt	1600	70
Herisau Obstmarkt - Kirche - Platz	1540	120
Cossonay Bourg ancien	1000	270
Laufenburg	1000	
Grenchen Bahnhof Süd	1000	150
Münchwilen	500	50
Köniz, Niederwangen	200	25
Zürich Lerchenberg	150	20
Köniz, Mittelhäusern	80	

*DTV = Durchschnittlicher Tagesverkehr (Fahrzeuge / Tag)

Beispiele

A) Begegnungszonen in Wohnquartieren

Insbesondere in Wohngebieten erfüllt der Strassenraum für Kinder eine wichtige Funktion. Er ist Spielraum und Ort für Begegnungen. Es ist für die körperliche und soziale Entwicklung von Kindern zentral, dass sie sich von Erwachsenen unbegleitet im Aussenraum aufhalten, spielen und Kontakte zu anderen Kindern knüpfen können.

In Wohnquartieren ist die Begegnungszone eine Fortsetzung der Wohnstrasse. Neu ist, dass das Verfahren gegenüber früher vereinfacht wurde und dass es keine Beschränkungen betreffend Grösse der Zone und Verkehrsaufkommen mehr gibt. Diese Vereinfachung hat einen Schub ausgelöst, der beispielsweise in Bern zu einer starken Zunahme von Begegnungszonen in Wohngebieten geführt hat.

Zu beachten ist bei der Einrichtung von Begegnungszonen in Wohnquartieren, dass Flächen zum Spielen mit Sorgfalt geplant werden. Dazu sind insbesondere Bereiche zu schaffen, die frei von parkierten Autos sind.

25 Begegnungszonen in Wohnquartieren sind auf der Webseite www.begegnungszonen.ch dokumentiert. (Suche anklicken und nach Rubrik „Wohnquartier“ suchen.)

Beispiel Bern

In Bern gibt es 36 Begegnungszonen in Wohnquartieren. Mit einem einheitlichen Konzept werden die Begegnungszonen gestaltet. Dazu gehören neben den Eingangstoren auch grüne Markierungen (Füsse und Streifen). Sie verstärken den Aufenthaltscharakter des Strassenraumes für die Anwohnenden.



Falkenhöheweg, Bern



Werkgasse, Bern

Beispiel Zürich, Lerchenberg

Der Verkehrsraum der Wohnsiedlung Lerchenberg stammt aus den 60er-Jahren und ist auf eine klare Verkehrstrennung ausgelegt. Die bekannten Schwächen dieses Prinzips sind die räumliche Dominanz des Autoverkehrs, die nicht immer angepasste Fahrweise und daraus folgend die Gefahren für alle Verkehrsteilnehmenden. Zudem fehlten wichtige Fussverkehrsbeziehungen (Wunschlinien). Die private Bauherrschaft (Baugenossenschaft Hagenbrünneli) setzte auf eine massvolle, kleinräumige und übersichtliche Umgestaltung. In der Analysephase konnten mit einer Bewohnerumfrage (Fragebogen an alle Haushaltungen) verschiedene Schwachstellen eruiert und die von Bauherrschaft und Planungsteam gemachten Beobachtungen bestätigt werden.

An zwei wichtigen, zuvor für den Fussverkehr ungenügend gestalteten, respektive fehlenden Wunschbeziehungen wurden die Fahrbahnflächen auf Trottoirniveau angehoben. Dadurch sind zwei neue Platzflächen entstanden, die mit einem Farbauftrag versehen und mit einer Rundbank ausgestattet sind. Auf die Verbreiterung der eher schmalen Trottoirs wurde verzichtet, weil die Strasse nach der Umgestaltung und Signalisation als Begegnungszone von den FussgängerInnen mitbenutzt werden soll.

Das Modell ist übertragbar auf andere "autogerechte" Siedlungen und Wohnquartiere. Durch die Umgestaltung wird das Auto nicht aus dem Wohnumfeld verbannt – die Parkieranlagen sind nach wie vor komfortabel anzufahren – aber die Strassenräume sind viel angenehmer und sicherer für Velos und namentlich für FussgängerInnen.



Baugenossenschaft Hagenbrünneli, Lerchenberg, Zürich

B) Begegnungszonen im Umkreis von Schulen

In der Umgebung von Schulhäusern ist das Thema Verkehrssicherheit besonders aktuell. Kinder sollen ihren Schulweg selbständig zurücklegen können und das Schulhaus ohne Gefährdung erreichen können. Oft wird zu diesem Zweck eine Tempo-30 Zone signalisiert. Grundsätzlich können im Bereich von Schulen auch in Tempo-30 Zonen Fussgängerstreifen angebracht werden. Wenn aber der Schutz mit einzelnen Fussgängerstreifen nicht gewährleistet werden kann, weil beispielsweise keine Trottoirs vorhanden sind oder mehrere Querungsstellen dicht auf einander folgen, so bietet sich die Einrichtung einer Begegnungszone an. Damit kann die Verkehrssicherheit weiter erhöht werden, und die FussgängerInnen haben auf der ganzen Fläche den Vortritt.

Beispiel Thayingen

An der Reckenstrasse ist vor dem Schulhaus auf einer Länge von ca. 90 Metern eine Begegnungszone signalisiert.



Thayingen, Reckenstrasse

Weitere Begegnungszonen im Umfeld von Schulen gibt es in Hallau, Halten, Horw, Sursee und Wil. Sie sind in der Dokumentation www.begegnungszonen.ch zu finden.

C) Begegnungszonen auf Bahnhofplätzen

Die Möglichkeit, in zentralen, innerstädtischen Gebieten und Altstadtssituationen Begegnungszonen zu signalisieren, besteht erst seit der Anpassung 2002. Diese Situationen werden deshalb ausführlicher dokumentiert.

Beispiel Genf: Begegnungszone mit Tram und Bus

Nach dem tief greifenden Umbau des Bahnhofplatzes wurde heftig über das "richtige" Verkehrsregime vor dem Bahnhof Genf-Cornavin debattiert.

Schliesslich war die Einrichtung einer Begegnungszone mehrheitsfähig.

Den Taxis ist die Zufahrt erlaubt. Zudem müssen die aus dem unterirdischen Parkhaus ausfahrenden Autos den Platz am Rande queren. Auch die Trams fahren in diesem kurzen Bereich durch die Begegnungszone. Die Koexistenz zwischen Fussgängerinnen, Velofahrern, Taxis, Bussen, Trams und den aus dem Parkhaus ausfahrenden Autos funktioniert weitgehend ohne Probleme. Die Zahl der Unfälle konnte auf ein Drittel gesenkt werden. Auch die Zeitung Quotidiens Genevois, zuvor eine der schärfsten Kritikerinnen der Begegnungszone, hat ihre Meinung geändert und steht heute positiv zum neuen Regime. Dieser Meinungsumschwung zeigt, dass die Akzeptanz von Begegnungszonen stark zugenommen hat.



Der ganze Platz zwischen Bahnhof und der neuen Tramstation ist Begegnungszone. Als zusätzliches gestalterisches Element sind die wichtigsten Querungsbereiche für die Fussgänger mit blauen Streifen hervorgehoben.



Trams zirkulieren auch in der Begegnungszone. Sie haben Vortritt gegenüber den Fussgängerinnen und Fussgängern, was auf einer besonderen Tafel erklärt wird.



Mitten auf dem Bahnhofplatz liegt die Ausfahrt aus dem unterirdischen Parkhaus. Die verkehrstechnisch schwierige Situation kann dank der Begegnungszone gelöst werden.

Beispiel Grenchen: Begegnungszone Bahnhof Süd

Die Stadt Grenchen hat 2004 in Zusammenarbeit mit den Busbetrieben Grenchen BGU und den SBB den Bereich vor dem Bahnhof Süd zur Begegnungszone umsignalisiert. Der bis zu diesem Zeitpunkt bestehende Zustand entsprach bereits weitgehend den Zielsetzungen der Begegnungszone. Die Begegnungszone wurde mit bescheidenem Aufwand als Provisorium gestaltet und rasch umgesetzt. Bei niedriger Fussgängerfrequenz werden eher zu hohe Geschwindigkeiten beobachtet; ein Problem, das auch bei anderen Begegnungszonen vorhanden ist und für das Lösungen gefunden werden müssen.



Grenchen, Bahnhof Süd

Weitere Bahnhofplätze mit Begegnungszonen gibt es in Baar, Baden, Burgdorf, Delémont, Lyss, Männedorf, Romanshorn, Wald (ZH), Yverdon und Zug. Sie sind in der Dokumentation www.begegnungszonen.ch zu finden.

D) Begegnungszonen in Geschäftsquartieren

In vielen Ortszentren mittlerer und kleinerer Gemeinden bestehen Geschäfts- und Einkaufsbereiche, die stark auf motorisierte Kundschaft ausgerichtet sind. Gleichzeitig ist eine relativ hohe Fussgängerfrequenz zu verzeichnen. Für die Fussgänger besteht ein flächiger Querungsbedarf, liegen doch die Geschäfte meist beidseits der Strasse. Mit einzelnen Fussgängerstreifen kann der Querungsbedarf nicht gedeckt werden. Aus Gründen der Verkehrssicherheit ist eine niedrige Geschwindigkeit des Fahrverkehrs von Vorteil. Viele Gemeinden haben zudem in diesen Bereichen gestalterische Defizite.

Grundsätzlich ist auch die Einführung einer Fussgängerzone zu prüfen. Diese tragen zu einer wesentlichen Attraktivitätssteigerung des Zentrums bei. In vielen Gemeinden kommt dies jedoch nicht in Frage, da die Zufahrten zu den Liegenschaften sowie die Parkplätze nicht verlegt werden können. Mit dem Regime der Begegnungszone können daher gleich mehrere Ziele erfüllt werden.

- gestalterische Aufwertung
- Beibehaltung der Zufahrtsmöglichkeiten
- Fussgängervortritt und Ermöglichung der flächigen Querung
- Verkehrsberuhigung und Erhöhung der Verkehrssicherheit

Beispiel "Flanierzone" Burgdorf

In vielen Gemeinden ist mit Opposition von Seiten des Gewerbes zu rechnen. Auch in Burgdorf erforderte die Einrichtung des – damals noch als Flanierzone bezeichneten Regimes – viel Überzeugungsarbeit. Nach kurzer Zeit sahen aber auch ehemalige Kritiker des Regimes, dass die befürchteten Einnahmeausfälle ausblieben und im Gegenteil mit der Attraktivitätssteigerung für alle Verkehrsteilnehmenden auch für die Einkaufsgeschäfte positive Effekte ausgelöst werden konnten. Die Fuss- und Velomodellstadt Burgdorf als Pioniergemeinde hat in der Folge Dutzende von Besuchergruppen (GemeindevertreterInnen, Gewerbetreibende, Verbände usw.) empfangen, und von den positiven Erfahrungen berichten können. Auch viele andere Gemeinden haben seither ähnliche Erfahrungen gemacht.



Burgdorf, Lyssachstrasse



Eingang Begegnungszone, Poststrasse

Beispiel Grenchen: Begegnungszone im Zentrum

Im Gebiet Solothurnstrasse, Bettlach- und Centralstrasse und Kirchgasse ist seit 2002 eine Begegnungszone in Kraft. Zuvor durchquerten täglich über 14'000 Fahrzeuge auf bis zu vier Spuren das Zentrum von Grenchen. Die Stadt wurde von der Strasse durchschnitten. Mit dem Bau der Autobahn nutzte die Gemeinde die Chance: In enger Kooperation mit dem Kanton Solothurn wurde als flankierende Massnahme Gestalt und Betrieb der Strassen im Zentrum so verändert, dass die Reduktion des Fahrverkehrs nachhaltig gesichert werden kann und ein fussgängerfreundlicher städtischer Lebensraum eingerichtet werden konnte. Heute beträgt der durchschnittliche Tagesverkehr ungefähr 4850 Fahrzeuge. Die Unterführung wurde geschlossen und eine attraktive Platzgestaltung vorgenommen. Als Folge der Investitionen in den öffentlichen Raum haben auch die Liegenschaftsbesitzer entlang der Strasse ihre Gebäude renoviert. Die zuvor bestehenden Verslummungstendenzen konnten gestoppt und wieder neue attraktive Läden angesiedelt werden.

Ladengeschäfte und Strassencafés nutzen die neuen, breiten Trottoirs für ihre Auslagen und Aussenbestuhlung. Bei den Autofahrenden ist die Akzeptanz unterschiedlich, in der Regel wird der Fussgängervortritt aber gewährt. Unfälle mit FussgängerInnen sind bisher nicht zu verzeichnen.

Die Gemeinde musste sowohl beim Gewerbe als auch gegenüber der Bevölkerung viel Überzeugungsarbeit leisten. Die intensive Öffentlichkeitsarbeit erleichterte den Planungs- und Realisierungsprozess:

- 2001: Präsentation der Projektideen an der Gewerbeausstellung; Umfrage und Wettbewerb.

- April 2002: Baubeginn auf der Hauptachse im Zentrum von Grenchen, gleichzeitig mit Eröffnung der Autobahn. Informationstafeln bei Baustellen, Materialbemusterungen. Einbezug des Gewerbeverbandes: Besichtigung der Begegnungszone Burgdorf, gemeinsame Erarbeitung von Wettbewerbsmaterial.
- November 2002: Fertigstellung des Herzstückes. Einführung der Begegnungszone mit Plakaten, Werbematerial und Medienarbeit.
- Ende 2003: Fertigstellung der Abschnitte bis zu den beiden anschliessenden Kreuzungen.

In der Begegnungszone ist auch öV (diverse Buslinien) vorhanden.



Grenchen, Bettlachstrasse



Grenchen, Solothurnstrasse

Beispiel Biel

Der Zentralplatz ist der Kreuzungspunkt der grossen Raumachsen, ein Verkehrsknotenpunkt und bedeutender Identifikationsort im Zentrum der Stadt. Der Platz mit einer Ausdehnung von 55m x 70m wird täglich von bis zu 12'000 Fahrzeugen befahren. An Werktagen queren 5000 – 6000 Velos und 1200 Busse mit insgesamt 25'000 bis 30'000 Personen an Bord den Platz. Im Durchschnitt steigen täglich 5500 PassagierInnen ein und aus.

1997 wurde ein Studienauftrag durchgeführt. Ziel war, einerseits die Achse Bahnhof - Zentralplatz - Altstadt aufzuwerten und andererseits die längst fällige Verbindung zum See herzustellen. Der Zentralplatz sollte ein neues, städtebaulich hochstehendes Erscheinungsbild als zentraler öffentlicher Platzraum mit vielfältigen Nutzungen und Funktionen erhalten. Von 1997 bis 2000 fanden die Planung und Projektierung statt. Der Umbau dauerte von Juli

2001 bis April 2002: Der Platz wurde im Frühling 2002 eröffnet und die Begegnungszone im Dezember 2002 in Betrieb genommen.

Der rechteckige Platz mit hellem, gelblichem Asphaltbelag, begrenzt durch ein breites Betonband, erscheint als grosszügig dimensionierte Ganzheit. Die sparsame Möblierung mit mobilem Grün, einem historischen Brunnen, Bänken und einer ehemaligen Tramstation mit Uhr sowie die sanften Übergänge zwischen Fahrbahn und den dem Fussverkehr vorbehaltenen Flächen, unterstützen diese Wirkung. Trotz relativ hohen Fahrzeugfrequenzen ist es gelungen, für FussgängerInnen einen sicheren und attraktiven Platz mit hoher Aufenthaltsqualität zu schaffen. Die 85%-Geschwindigkeit von 24 km/h wird von den zuständigen Stellen als tolerierbarer Wert betrachtet.

Hervorzuheben sind die positiven Erfahrungen mit dem öffentlichen Verkehr. Die Busbetriebe waren zunächst skeptisch, dass ein Miteinander zwischen den Bussen und den FussgängerInnen funktioniert, und es wurde befürchtet, die überall querenden FussgängerInnen könnten den Busbetrieb behindern. Nun zeigt sich aber, dass die FussgängerInnen oft den Bussen freiwillig den Vortritt lassen. Der Gesamtverkehr fliesst gleichmässiger, so dass die Busse heute besser vorwärts kommen als dies beim alten Verkehrsregime der Fall war.



Biel, Zentralplatz



Weitere Begegnungszonen in Geschäftsquartieren gibt es in Altstätten, Baden, Bern, Bülach, Cossonay, Einsiedeln, Herisau, Laufen, Lyss, Romanshorn, Schaffhausen, Sion, Solothurn, St.Gallen, Sursee und Wald. Sie sind in der Dokumentation www.begegnungszonen.ch zu finden.

E) Begegnungszonen in Altstadtsituationen

Viele historische Städtchen haben ihre Zentrumsbereiche als Fussgängerzone ausgeschildert. Andere haben den motorisierten Verkehr mit (Teil-) Fahrverboten belegt oder aber es führt eine Zufahrt durch den Kern, die nicht unterbunden werden kann. Zudem muss auch der Anlieferverkehr gewährleistet werden können.

Mit dem Regime Begegnungszone kann in vielen Fällen den vielseitigen Anforderungen am Besten entsprochen werden. Besonders hervorzuheben sind die Situationen, wo sich (Teil-) Fahrverbote und Begegnungszonen überlagern. Gerade in Altstadtsituationen ist der zugelassene Anlieferverkehr zu gewissen Tageszeiten sehr dicht. Auch in diesen Zeiten muss ein funktionierendes stadtverträgliches Regime etabliert werden können.

Beispiel Solothurn

Seit dem 24. April 2006 ist die gesamte Altstadt Solothurns als Begegnungszone signalisiert. Je nach Tageszeit gelten jedoch nach wie vor Zufahrts- oder Durchfahrtsbeschränkungen. Die Begegnungszone hat sich als Instrument zur Förderung von belebten und attraktiven Innenstädten ausserordentlich bewährt. Im Fall der Begegnungszone Altstadt Solothurn wurden die zahlreichen Anliegen der verschiedenen Interessengruppen erfolgreich in ein einziges Konzept integriert.



Begegnungszone Altstadt Solothurn

Weitere Begegnungszonen in Altstadtsituationen gibt es in Aarberg, Altstätten, Bern, Bülach, Burgdorf, Cossonay, Einsiedeln, Herisau, Laufen, Liestal, Romanshorn, Schaffhausen, St.Gallen und Wald. Sie sind in der Dokumentation www.begegnungszonen.ch zu finden.

Fazit

In einer Begegnungszone ist (fast) alles möglich. Durch das tiefe Geschwindigkeitsniveau der Fahrzeuge und den Fussgängervortritt wird es möglich, den Strassenraum wieder als Aufenthaltsraum zu nutzen. In Innenstädten kommt dies den BesucherInnen zu Gute, die in Ruhe flanieren, einkaufen oder die Umgebung betrachten können. In Wohnquartieren können die NachbarInnen miteinander schwatzen und – ganz im Sinne der ursprünglichen Wohnstrasse – die Kinder wieder im Freien spielen. Voraussetzung ist allerdings eine gute Gestaltung.

Profil

Verkehrsmittel

- ✓ Fussverkehr
- ✓ Veloverkehr
- Kombinierte Mobilität
- ✓ Öffentlicher Verkehr
- ✓ Motorisierter Individualverkehr
- ✓ Güterverkehr

Verkehrszweck

- ✓ Arbeitsverkehr
- ✓ Einkaufsverkehr
- ✓ Freizeitverkehr
- ✓ Geschäftsverkehr
- ✓ Serviceverkehr
- ✓ Schulverkehr

Wirkungsbereich

- Mobilitätsdienstleistungen
- Marketing
- ✓ Verkehrs- und Siedlungsplanung
- Fahrzeuge und Ausrüstung

Geeignete Gemeindegrösse

- ✓ < 5'000 EinwohnerInnen
- ✓ 5'000 – 10'000 EinwohnerInnen
- ✓ 10'000 – 20'000 EinwohnerInnen
- ✓ > 20'000 EinwohnerInnen

Geeigneter Gemeindetyp

- ✓ Stadt / Agglomeration
- ✓ Wohngemeinde ausserhalb von Agglomerationen
- ✓ Arbeitsplatzintensive Gemeinde
- ✓ Ländliche Gemeinde
- ✓ Touristische Gemeinde

Realisierungszeit

- 6 Monate
- ✓ 1 Jahr
- ✓ 2 Jahre
- 5 Jahre

Investitionskosten

- gering (< Fr. 10'000.--)
- ✓ mittel (Fr. 10'000.-- - Fr. 50'000.--)
- ✓ hoch (> Fr. 50'000.--)

Jährliche Betriebskosten

- ✓ gering (< Fr. 5'000.--)
- ✓ mittel (Fr. 5'000.-- - Fr. 20'000.--)
- hoch (> Fr. 20'000.--)

Wirkung

Umwelt

Lärm- und Luftbelastung sowie der Energieverbrauch werden reduziert, Strassenräume können mit entsprechenden Gestaltungselementen - insbesondere bei Begrünungen - eine Aufwertung der Umweltqualität erfahren.

Gesellschaft

Die Strassen werden für die schwächeren VerkehrsteilnehmerInnen (Zufussgehende und Velofahrende) sicherer, die Wohn- und Lebensqualität von Anwohnenden wird verbessert. Strassen erhalten ihre angestammte Funktion als Aufenthalts- und Begegnungsort im Wohnquartier zurück.

Wirtschaft

Verkehrsberuhigte Zonen in Ortszentren führen zu höheren Umsätzen des örtlichen Gewerbes. Volkswirtschaftliche Kosten sind aufgrund der geringeren Unfallzahlen rückläufig.

Werkzeugkasten

Vorgehen

1. Erwirken eines politischen Grundsatzentscheides zu Gunsten von Zonen mit Tempobeschränkung mit groben Zielvorstellungen. Die Initiative kann von der Bevölkerung, von Quartierorganisationen, aus dem Parlament, aus politischen Kommissionen etc. kommen.
2. Kontaktaufnahme mit der kantonalen Bewilligungsbehörde. Da jeder Kanton bei der Bewilligung von Zonen mit Tempobeschränkung eigene Verfahren und Kriterien anwendet, sind Vorabklärungen sinnvoll.
3. Erarbeiten eines Gesamtkonzeptes (Strategie), das Gebiete, Strassenkategorien (z.B. Unterscheidung in verkehrs- und siedlungsorientierte Strassen), Zonensignalisation, Finanzen, Marketing, Realisierungsprogramm etc. umfasst. Ev. erster Einbezug betroffener Bevölkerungsgruppen.
4. Kreditbegehren gem. Realisierungsprogramm an die zuständige politische Behörde.
5. Kontaktaufnahme mit den betroffenen Bevölkerungsgruppen mit Gewährung von Anhörung und Mitsprache
6. Erarbeiten der Detailplanungen durch eine(n) VerkehrsplanerIn
7. Marketingkonzept und Etablierung des Marketings als kontinuierliche Langzeitaufgabe
8. Umsetzung (Signalisation und Bau)
9. Evaluation (Geschwindigkeitsmessungen, Unfälle etc.)
10. Nachrüstung bei negativ ausfallender Nachkontrolle oder bei neu gewonnenen Erkenntnissen

Finanzierung

Die Kosten für Konzeption und Umsetzung von Zonen mit Tempobeschränkung tragen grundsätzlich die Gemeinden. Im Rahmen der Agglomerationsprogramme soll eine Co-Finanzierung durch den Bund ermöglicht werden. Für allfällige weitere Finanzierungsmöglichkeiten sind die zuständigen kantonalen Fachstellen zu kontaktieren.

Marketing

Für die Akzeptanz verkehrsberuhigter Zonen in Quartieren und Ortszentren kommt dem Marketing zentrale Bedeutung zu. In der Planungsphase sind die Bevölkerung, Quartierorganisationen, Gewerbevereine, etc. aktiv in den Prozess einzubeziehen. Nur mit dieser Basisarbeit kann eine breite Abstützung erreicht werden. Die verkehrsberuhigten Regimes sind zudem für viele VerkehrsteilnehmerInnen – insbesondere bei der Begegnungszone mit Vortritt für Zufussgehende – gewöhnungsbedürftig. Konflikte, wie sie dadurch entstehen, können mit kontinuierlicher Kommunikation und Information minimiert werden.

Weitere Informationen

Weiterführende Links:

- Fussverkehr Schweiz: www.begegnungszonen.ch; www.fussverkehr.ch
- Verkehrs-Club der Schweiz VCS: www.tempo30.ch, www.verkehrsclub.ch
- Touring Club Schweiz TCS: www.tcs.ch
- Beratungsstelle für Unfallverhütung, bfu: www.bfu.ch
- Fussgänger- und Velomodellstadt Burgdorf: www.modelcity.ch

Weitere Literatur und Downloads:

- Signalisationsverordnung SSV, Änderungen vom 28.09.01 (www.admin.ch/ch/d/as/2001/2719.pdf)
- Verkehrsregelnverordnung VRV Verordnung über die Tempo 30-Zonen und die Begegnungszonen vom 28.09.01 (www.admin.ch/ch/d/as/2002/149.pdf)
- Innerorts Verkehrsberuhigung. Informationsbroschüre des Bundesamtes für Strassen ASTRA, 2003, inkl. kantonale Fachstellen (www.mobilservice.ch/pdf/astra.pdf)
- Kinderleicht Begegnungszonen und Tempo 30-Zonen einführen. Verkehrs-Club der Schweiz VCS und Fonds für Verkehrssicherheit, 2002 (www.tempo30.ch)
- Tempo 30 in Quartieren. Merkblatt der Beratungsstelle für Unfallverhütung bfu. (www.mobilservice.ch/pdf/bfu.pdf)
- Häufig gestellte Fragen zu Tempo 30. bfu, 2004. (www.bfu.ch/sd/tools/tempo30_d.pdf)
- Sicherheit in Quartieren. Dokumentation des Touring-Club der Schweiz TCS. Bezugsquelle: TCS Genf, Tel. 022 417 27 27. (www.tcs.ch)
- Natürlich unterwegs. Schlussbericht der Fussgänger- und Velomodellstadt Burgdorf, Phase 1 (1996-2001). Bezugsquelle (Bestellung): www.modelcity.ch/content/publikationen.html, Kurzfassung (Download): www.modelcity.ch/publications/kurzfassung_web_dt.pdf

Kontaktadressen und Bezugsquellen:

- Kantonale Fachstellen resp. Bewilligungsinstanzen: www.mobilservice.ch/pdf/astra.pdf (auf Seite 32/33)

Stadt Zürich
Dienstabteilung Verkehr, Verkehrsplanung
Ruedi Schildknecht
Postfach
8021 Zürich

Fussverkehr Schweiz
Klosbachstr. 48
8032 Zürich
043 488 40 30
info@fussverkehr.ch

Fussgänger- und Velomodellstadt Burgdorf
Stadtbauamt Burgdorf
Aline Renard
Postfach 514
3401 Burgdorf
Tel: 034 429 42 31 / aline.renard@burgdorf.ch

Fragen Sie auch die Vertreter von Mobilservice PRAXIS Ihres Kantons um Rat:

www.mobilservice.ch/de/praxis/beratung/kanton.asp

Verantwortlich für die Ausarbeitung dieses Praxis-Beispiels:

Kanton Bern
beco / Immissionsschutz
Laupenstrasse 22
3011 Bern
Hotline: 031 633 58 61 oder hotline.bern@mobilservice.ch