Merkblatt 2017/01

Begegnungszonen

SVI

Das Merkblatt dient als Anregung für Planende und weitere Interessierte. Es geht auf die Herausforderungen bei der Evaluation, Realisierung und Nutzung von Begegnungszonen ein. Es schlägt Brücken über das Thema Begegnungszonen hinaus und deutet an, welche alternativen Verkehrsregimes in der Evaluationsphase ebenfalls in Betracht zu ziehen sind.

Für die eilige Leserin, den eiligen Leser

Das Merkblatt und der zugehörige Bericht bieten Planenden und weiteren Interessierten rechtliche und verkehrsplanerische Grundlagen für die Evaluation und Umsetzung von Begegnungszonen. Basierend auf einer Vielzahl von Analysen verschiedener Arten von Begegnungszonen in der gesamten Schweiz, wurden Erkenntnisse über Vorgehensweise und Wirkung erarbeitet.

Gestützt auf die gesetzliche Grundlage, nämlich die Verordnung über die Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen, ergeben sich zwei Anwendungsbereiche: Begegnungszonen in Wohnbereichen (z.B. auf Quartierstrassen) und in Geschäftsbereichen (Quartierzentren, Ortskerne, Innenstädte und bei Bahnhöfen). Diese unterscheiden sich in den Realisierungskriterien und den prioritären Nutzungsarten. Es zeigt sich, dass in Bezug auf diese unterschiedlichen Ausprägungen von Begegnungszonen die Bewilligungspraxis schweizweit nicht einheitlich ist.

Abb. 1: Begegnungszone Quartierzentrum Tellplatz Basel:
Entlang einer wichtigen Quartierachse wurde ein grosszügiger Einmündungsbereich mehrerer Erschliessungsstrassen als Begegnungszone ausgestaltet. Dienstleistungsbetriebe und Quartierläden in den Erdgeschossen und die nahegelegene Tramhaltestelle sorgen für regen Fussverkehr.

Impressum

Herausgeber:
SVI Schweizerische Vereinigung der Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten
www.svi.ch

Verfasser des Merkblattes:
Rolf Steiner, verkehrsteiner AG

Genehmigung

Dieses Merkblatt wurde am 30.11.2016 durch den Vorstand der Schweizerischen Vereinigung der Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten genehmigt und zur Veröffentlichung frei gegeben.

Das Merkblatt darf unter Angabe der Quelle vollständig oder auszugsweise kopiert und in Unterlagen sowie Berichte eingefügt werden.

1 Rechtliche Grundlagen

Gemäss Strassenverkehrsgesetz ist die Geschwindigkeit der Motorfahrzeuge auf allen Strassen beschränkt (Art. 32 Abs. 2 SVG). Die zuständige Behörde kann auf Grund eines Gutachtens die Höchstgeschwindigkeit für bestimmte Strecken herab- oder heraufsetzen (Art. 32 Abs. 3 SVG). Die Gründe für eine Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit sind in der Signalisationsverordnung (SVV) abschliessend genannt (Art. 108, Abs. 2 SSV). Nämlich wenn:

- eine Gefahr nur schwer oder nicht rechtzeitig erkennbar und anders nicht zu beheben ist;
- bestimmte Strassenbenützer eines besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutzes bedürfen;
- auf Strecken mit grosser Verkehrsbelastung der Verkehrsablauf verbessert werden kann;
- dadurch eine im Sinne der Umweltschutzgesetzgebung übermässige Umweltbelastung (Lärm, Schadstoffe) vermindert werden kann. Dabei ist der Grundsatz der Verhältnismässigkeit zu wahren.

Die **Gutachtenpflicht** gemäss Art. 32 Abs. 3 SVG wird in Art. 108 Abs. 4 SSV präzisiert. Ein Gutachten klärt ab, ob die Massnahme im Sinne von Art. 108 Abs. 2 SSV nötig, zweck- und verhältnismässig ist oder ob andere Massnahmen vorzuziehen sind. Die Zonensignalisation für Begegnungszonen ist in Art. 22b in Verbindung mit Art. 2a SSV geregelt. Sie ist in Wohn- und Geschäftbereichen nur innerorts und nur auf Nebenstrassen, die einen möglichst gleichartigen Charakter aufweisen, zulässig.

Die Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen regelt die Einzelheiten bei der Anordnung von Begegnungszonen gemäss Art. 22b SSV. Sie legt die Gestaltung des Übergangs in eine Begegnungszone fest und verlangt eine Nachkontrolle nach spätestens einem Jahr. **Der Inhalt des Gutachtens** wird in Art. 3 dieser Verordnung konkretisiert: Es soll die Ziele der Anordnung umschreiben und einen Übersichtplan mit der festgelegten Strassenhierarchie beinhalten. Weiter sind Angaben zur angestrebten Qualität als Wohn-, Lebens- und Wirtschaftsraum und zu deren Nutzungsansprüchen zu machen. Zudem sind mögliche Auswirkungen, insbesondere allfällige negative Folgen einer Begegnungszone auf die ganze Ortschaft bzw. Teile davon, zu schildern.

2 Begegnungszonen in Wohnquartieren

Mit einer Begegnungszone können verkehrsarme Strassen in Wohnquartieren wieder vermehrt zum Verweilen und Spielen genutzt werden. Dies setzt jedoch voraus, dass den Fahrzeuglenkenden stets bewusst ist, in welcher Zone sie sich befinden und dass sie sich dieser Zone entsprechend verhalten, die Geschwindigkeitsbeschränkung beachten und den Zufussgehenden ihren Vortritt gewähren. Um dieses Zonenbewusstsein zu stärken, muss sich das Erscheinungsbild der Begegnungszone optisch gut von den Verhältnissen vor und nach der Zone unterscheiden.

Fallbeispiel A: Wohnquartier

Abb. 2: Begegnungszone auf Quartierstrasse Fichtenweg Bern

Abb. 3: Begegnungszone im Berner Nordquartier
An einer Quartierstrasse ohne Trottoir ist eine Begegnungszone besonders sinnvoll, um Kindern mehr Sicherheit zu bieten.

Fallbeispiel B: Im Umfeld von Schulen

Schulen grenzen oft an verkehrsorientierte Strassen. Teilweise haben sich die Strassen im Umfeld der Schulen aufgrund des weiteren Siedlungswachstums erst nachträglich zu wichtigeren Ortsverbindungs- oder Quartierstrassen entwickelt. Besonders heikel sind Schulanlagen, die sich über zwei Strassenseiten verteilen und wo der Pausenplatz die Strasse mit einschliesst. Gut gestaltete Begegnungszonen können hier eine Lösung bieten. Dabei ist je nach Situation abzuwägen, ob die „Fahrgasse" optisch und taktil erfassbar (Abb. 4) gestaltet werden soll oder ob eine flächige Erscheinungsform à niveau vorzuziehen ist (Abb. 5).

Abb. 4: Begegnungszone beim Schulhaus am Turnweg in Bern
Teile der Quartierbevölkerung wünschten ursprünglich eine vollständige Sperrung und Entwidmung der Strasse. Seit mehreren Jahren wurde in den Pausen die Strasse mittels Fahrverbot und Abspannung gesperrt. Damit sollte den Kindern ein gefahrloses Queren von der Schule (links im Bild) auf den Spiel- und Sportplatz (rechts im Bild) und zurück ermöglicht werden. Da die definitive Sperrung der Strasse wohl bis vor Bundesgericht bekämpft worden wäre, wurde als Kompromiss eine Begegnungszone eingeführt. Dabei wurde die Fahrbahn verengt, aber bewusst optisch ablesbar und mit Niveauunterschied abgetrennt zum Vorplatz gestaltet.

Abb. 5: Begegnungszone beim Schulhaus Hagendorn Cham
Hier wurde zwecks besserer Wahrnehmung der Begegnungszone durch Fahrzeugklenkende eine einheitliche Fläche gestaltet, ohne einen Fahrbahnbereich zu unterschieden.

Der rechtzeitige Einbezug der Betroffenen (inklusive Lehrerschaft) und die regelmässige Schulung von (neuen) Schulkindern und Eltern sowie die Qualitätskontrolle sind im Umfeld von Schulen besonders wichtig. Das Verhalten in der Begegnungszone beim Schulhaus und auf benachbarten Strassen mit anderen Regimes ist mit Unterstützung der Verkehrsinstruktoren der Polizei zu „schulen". Diese Instruktion ist für „neue" Schulkinder jährlich zu wiederholen und auch an Elternabenden zu thematisieren.

Die Bedenken, dass kleine Kinder durch das Regime der Begegnungszone verunsichert oder verwirrt würden und nicht mehr adäquat mit anderen Regimes umgehen könnten (z.B. Tempo 30 ohne Fussgängervortritt), sind ernst zu nehmen. Darum soll kleinen Kindern beim Vorliegen einer klar erkennbaren Fahrbahn und davon abgegrenzter Fussgängerbereiche überall das gleiche beigebracht werden: Vor dem Queren der Fahrbahn zuerst schauen und erst queren, wenn die Räder herankommender Fahrzeuge stillstehen. Bei Begegnungszonen in Wohnquartieren sind die Kinder darauf hinzuweisen, dass sie sich hier zum Spielen auf der Strasse aufhalten, aber Fahrzeuge bei der Durchfahrt nicht ungebührlich behindern dürfen. Viele Städte, zum Beispiel auch Bern, geben bei der Einführung im Quartier „Spielregeln für Begegnungzonen" ab, um Klarheit über die geltenden Regeln zu schaffen.

3 Begegnungszonen in Geschäftsbereichen

In Geschäftsbereichen stehen flächige Querungen und das Flanieren im Vordergrund. Zufussgehende wollen hier die Strasse nicht auf Umwegen queren, sondern den kürzesten Weg zwischen verschiedenen Zielen beidseits der Strasse einschlagen oder einfach nur flanierend die Auslagen betrachten. Die Frequenzen aller Verkehrsmittel und die Nutzungsdichte sind wesentlich höher als in Wohnquartieren. Entsprechend sind auch die Ansprüche der Akteure vielfältiger. Der Raum muss so gestaltet sein, dass er die Durchmischung der verschiedenen Nutzungen und das Einhalten von Tempo 20 fördert. Er hat möglichst allen Ansprüchen gerecht zu werden. Es kann sinnvoll sein, in diesem Fall den Fahrbereich von weitgehend den Zufussgehenden vorbehaltenen Bereichen zu unterscheiden. Dies ist vor allem im Interesse von Sehbehinderten.

Fallbeispiel C: Stadtzentren

Altstadtquartiere grösserer Städte und historische Ortskerne liegen oft in einem Spannungsfeld verschiedener, fast unvereinbarer Nutzungsbedürfnisse. Oft ist eine Fussgängerzone nicht die adäquate Lösung. Hier können Begegnungszonen den Konflikten im Strassenraum entgegenwirken, ohne die Erreichbarkeit für Motorfahrzeuge unnötig einzuschränken.

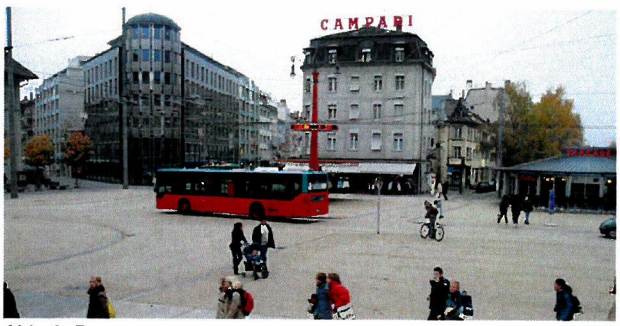

Abb. 6: Begegnungszone Zentralplatz (Innenstadt von Biel)
Die Begegnungszone wird täglich von ca. 1'200 Bussen und ca. 8'000 weiteren Motorfahrzeugen befahren. Es hat sich eine grosse gegenseitige Rücksichtnahme eingespielt. Eine schräggestellte hellgraue Steinplatte bildet eine optisch und taktil erkennbare Abgrenzung vom Fahrbereich gegenüber den Randbereichen, die mehrheitlich den Zufussgehenden vorbehalten sind.

Fallbeispiel D: Historische Ortskerne

Die homogene Struktur historischer Altstädte erlaubt in der Regel, grössere zusammenhängende Flächen unter dasselbe Regime zu stellen. Die leichte Nachvollziehbarkeit und die grosse Präsenz von Zufussgehenden und Velofahrenden stärken das Zonenbewusstsein und erhöhen die Akzeptanz. Auch eine geschickte Materialisierung erhöht das Zonenbewusstsein und hilft die Geschwindigkeit zu reduzieren. Enge Ortsdurchfahrten lassen oft keine Verkehrstrennung zu, da der Platz für Trottoirs und Velostreifen fehlt. Meist befinden sich hier auch Aufenthaltsnutzungen wie Restaurants, Strassencafés und Dorfläden. Begegnungszonen können hier eine adäquate Lösung sein.

Abb. 7a,b: Begegnungszone Via Borghetto Giubiasco (TI)
Im Rahmen der Neugestaltung der Piazza Grande und der Sanierung der Werkleitungen wurde 2005 ein Teil der Via Borghetto im alten Ortskern von Giubiasco zu einer Begegnungszone umgestaltet. Die vollständig neue Gestaltung «von Fassade zu Fassade» ist sehr zurückhaltend. Ein neuer Dorfbrunnen aus Granitplatten, eine gepflasterte Mittelzone mit Kandelabern und Bänken sind die einzigen Gestaltungselemente. Der Dorfbrunnen stellt eine dezente Verkehrsberuhigungsmassnahme dar und hat eine verkehrsorganisatorische Wirkung. Der Verzicht auf offizielle Parkplätze oder Anlieferungsflächen führt dazu, dass effektiv nur zur kurzen Anlieferung von Waren angehalten wird.

Fallbeispiel E: Ortszentren

Quartierzentren in grösseren Städten und Ortszentren von Agglomerationsgemeinden sind oft sehr geeignet für Begegnungszonen. Hier kommt meist auf beschränktem Raum eine Vielzahl von Nutzungen zusammen, welche regen Fussverkehr längs und quer zur Strasse generieren: Läden von Grossverteilern und des lokalen Detailhandels, Restaurants und Take-Aways, Post- und Bankfilialen (inkl. Bargeldautomat) sowie Bushaltestellen. Begegnungszonen helfen hier dank tiefen Geschwindigkeiten allfällige Konlikte zu entschärfen und sichern die Koexistenz der verschiedenen Nutzungen und Verkehrsteilnehmenden.

Abb. 8: Begegnungszone Ortszentrum Bremgarten (BE)

Abb. 9: Begegnungszone Geschäftszentrum Kreuzlingen (TG)

Fallbeispiel F: Bahnhofvorplätze und –strassen

Abb. 10: Begegnungszone beim Bahnhof Delémont (JU)

Abb. 11: Begegnungszone Bahnhof Liestal (BL)
Bahnhofplätze mit kreuz und quer verlaufenden Fussgängerwunschlinien, regem Bus-, Taxi- und Bring-/Holverkehr sind prädestiniert für Begegnungszonen.

Bahnhofvorplätze und -strassen eignen sich aufgrund ihrer Nutzungsmischung gut für Begegnungszonen. Es gilt, die verschiedenen Bedürfnisse der Bahnreisenden und Busfahrenden, des Durchgangsverkehrs, des Bring- und Holverkehrs sowie ansässiger Dienstleistungsbetriebe zu koordinieren. Auf eine zweckmässige Führung des Fahrzeugverkehrs ist dabei besonders zu achten. In der Regel ist es sinvoll, eine (taktil gut erfassbare) Abgrenzung zum hauptsächlichen Geh- und Aufenthaltsbereich des Fussverkehrs zu schaffen.

Es ist kein Zufall, dass ausgerechnet für die erste – damals noch experimentelle – Begegnungszone der Schweiz ein Bahnhofsgebiet ausgewählt wurde: die Burgdorfer «Flanierzone». Seither sind in zahlreichen weiteren Städten und Ortschaften Bahnhofsplätze zu Begegnungszonen geworden.

Fallbeispiel G: Zentrum im Entwicklungsgebiet

Abb. 12: Turbinenplatz im Entwicklungsgebiet Zürich West
Neubauquartiere sind oft von sehr linearem Strassenverlauf geprägt, was dem Einhalten tiefer Geschwindigkeiten nicht gerade förderlich ist. Eine siedlungsorientierte Gestaltung mit verkehrsberuhigenden Massnahmen ist deshalb besonders wichtig.

Neu entstehende Dienstleistungszentren in Umstrukturierungsgebieten sind besonders interessant. Hier bietet sich von Beginn weg die Chance, mit wenig Aufwand eine Begegnungszone einzurichten, da keine bestehenden Gewohnheiten verändert werden müssen. Investoren und Totalunternehmen sehen Begegnungszonen denn auch zunehmend als Chance und Verkaufsargument. Voraussetzung ist, dass reger Fussgänger- und eher untergeordneter Motorfahrzeugverkehr herrscht. Nebst dem Einkaufsverkehr kommen hier auch Bedürfnisse von Arbeitstätigen nahegelegener Betriebe nach Aufenthalt und Flanieren in (Mittags-) Pausen zum Zuge.

Fallbeispiel H: Kerne touristischer Orte

Abb. 13: Begegnungszone Unterdorf Küssnacht am Rigi (SZ)

Tourismusgebiete zeichnen sich ähnlich wie Altstädte durch eine grosse Vielfalt von sich oft konkurrierenden Nutzungen aus. Während Touristen Erholung suchen, flanieren, shoppen und in Strassencafés sitzen oder sich bei Take-Aways verpflegen, möchten Ortsansässige ihre Alltagstätigkeiten möglichst reibungslos und in kurzer Zeit bewältigen und sich mit dem Auto möglichst ungehindert bewegen können.

4 Hinweise zur Umsetzung

Die folgende Auflistung enthält wichtige Aspekte zur Realisierung einer Begegnungszone.

a) Wann ist eine Begegnungszone sinnvoll?

Im Wohnquartier kommen vor allem kinderreiche Strassen mit hohem Bedarf an Spielraum in Frage. In Geschäftsgebieten sind zentrale Bereiche mit dichtem Querungsbedarf Kandidaten für Begegnungszonen. Jede Situation ist aber bedürfnisgerecht zu analysieren. Nicht immer ist es richtig, eine Begegnungszone dort umzusetzen, wo sie als Idee im Raum steht. Kriterien und Argumente für und gegen Begegnungszonen sind in den folgenden Tabellen ausführlich dargestellt.

Kriterien für und gegen Begegnungszonen in Geschäftsbereichen

Kriterium	Spricht eher für eine Begegnungszone	Spricht eher gegen eine Begegnungszone
Fussgänger	Mittlere bis hohe Fussgängerfrequenz Flächiges Querungsbedürfnis; beidseitig publikumsorientierte Nutzungen Mit oder ohne Trottoir Hohes Fussgängeraufkommen Sommer und Winter, tagsüber und abends (a) Bedürfnis nach Aufenthalt und Flanieren im Strassenraum (Zentrumsfunktion) bzw. gute Möglichkeit für eine entsprechende Aufwertung der Zentrumsfunktion	Kaum Fussgängerfrequenzen Geringe Querungsbedürfnisse Stark gebündeltes Querungsbedürfnis (z.B. Ausgang aus wichtigem Gebäude mit regem Publikumsverkehr, daneben geschlossene Wand) Einseitige publikumsorientierte Nutzung Nur saisonales Fussgängeraufkommen (z.B Schwimmbadzugang von Mai bis Sept) Keine Aufenthaltsnutzung oder schlechte Voraussetzungen für eine Aufwertung der Zentrumsfunktion
Verkehrsaufkommen	Siedlungsorientierte Strasse Geringes bis mittleres Verkehrsaufkommen bei 6'000 bis 7'000 Fz/Tag (c) LKW Anteil gering Keine regelmässigen nennenswerten LKW-Manöver im gemeinsam mit Fussgängern genutzten Strassenraum tagsüber.	Deutlich verkehrsorientierte Strasse (b) Verkehrsaufkommen > 10'000 Fz/d Hoher Anteil Durchgangsverkehr Hoher LKW-Anteil
Parkierung	Parkierung hat untergeordnete Bedeutung - wenig Suchverkehr – wenig Parkmanöver Kundenparkplätze entlang der Strasse sind trotzdem möglich, Anordnung Parkplätze mit Zwischenbereichen für Fussgängerquerungen. (d)	Hoher Parkierungsbedarf mit lückenloser Parkanordnung und ohne Möglichkeit zur Neuorganisation
ÖV	Haltestellen liegen innerhalb oder direkt angrenzend an die Begegnungszone und sorgen für hohe Fussgängerfrequenzen und damit eine starke Belebung (e) Mittlere ÖV-Frequenzen (f)	Stark befahrene Haltestellen in der Begegnungszone mit langen und hohen Perronkanten (26cm bis 30cm) die das Queren stark einschränken und eine starke Trennwirkung statt flächigen Querungen bewirken Sehr hohe ÖV-Frequenz (f) Tramlinie ohne Haltestelle Tram

Anmerkungen

Hinweis: Die Kriterienlisten wurden in Zusammenarbeit mit der Arbeitsgruppe Publikationen des SVI weiterentwickelt und entsprechen nicht mehr in allen Details der Fassung im Forschungsbericht.

a) Andernfalls fehlt die Akzeptanz, was Geschwindigkeitsüberschreitungen zu Zeiten mit wenig Fussgängerfrequenz zur Folge haben kann.

b) Alternative Verkehrsregimes mit Verkehrsberuhigungsmassnahmen prüfen.

c) Stadt Zürich, Begegnungszonen in Geschäftsbereichen; Leitfaden; Metron Verkehrsplanung AG, Okt 2010; S. 5

d) Parkierungslösungen mit genügend Lücken finden, die Kunden per Velo und zu Fuss berücksichtigen, da diese bei lückenloser Parkierungsanordnung in hohem Masse gefährdet sind.

e) Haltestellen des öffentlichen Verkehrs in Begegnungszonen bedingen entsprechende Massnahmen (z.B. Anbringen eines Geländers), um genügende Sichtweiten für querende Fussgänger vor und nach dem haltenden Bus zu gewährleisten.

f) Begegnungszonen mit ÖV siehe www.begegnungszonen.ch. Die Erfahrung zeigt, dass der ÖV in der Regel durch die Fussgänger nicht behindert wird. Der Zentralplatz Biel mit ca. 8'000 DTV, davon 1'200 Busse, gilt als sehr erfolgreiches Beispiel, da die Verkehrsabwicklung zu allen Tageszeiten reibungslos verläuft.

Kriterien für und gegen Begegnungszonen in Wohnbereichen

Kriterium	Spricht eher für eine Begegnungszone	Spricht eher gegen eine Begegnungszone
Fussgänger	Mittlerer bis hoher Kinderanteil; erhöhtes Auftreten von Schutzbedürftigen (a) Bedürfnis nach Aufenthalt, Spiel und Sport im Strassenraum Anwohner, die sich für «ihre» Strasse einsetzen	Kleines Auftreten von Schutzbedürftigen Geringes Bedürfnis nach Aufenthalt und Spiel im Strassenraum Genügend in der Nähe liegende und attraktive Aufenthaltsflächen (Grünflächen, Spielplätze, Plätze mit Hartbelag für Ballspiel und für Bewegung mit Velo und fahrzeugähnlichen Geräten) Stark saisonales Bedürfnis (z.B Schwimmbadzugang von Mai bis September) und übrige Zeit kaum Fussverkehr. (b)
Verkehrsaufkommen	Siedlungsorientierte Strasse Geringes Verkehrsaufkommen MIV (max. ca. 1'000 DTV, bzw. 150 Fz in der Spitzenstunde) Ausschliesslich Anwohnerverkehr (c), kaum Durchgangsverkehr Geringer LKW Anteil Keine regelmässigen nennenswerten LKW-Manöver im gemeinsam mit Fussgängern genutzten Strassenraum tagsüber	Deutlich verkehrsorientierte Strasse Erhöhter Anteil an Durchgangsverkehr Mittlerer bis hoher LKW-Anteil LKW-Manöver
Parkierung	Geringer Parkierungsdruck – wenig Suchverkehr – wenig Parkmanöver Parkierung lässt sich so anordnen, dass genügend grosse Zwischenbereiche für Aufenthalt und Spiel frei bleiben (mindestens 25 bis 30 m)	Hoher Parkierungsdruck, beidseits der Strasse lückenlos Parkplätze (d) Keine Möglichkeit zur Neuorganisation der Parkierung und Bereitstellung von Spielraum zwischen den Parkplätzen
ÖV	Kein oder nicht sehr intensiver ÖV (Schulbus oder kleiner Quartierbus)	Buslinie mit mehr als ein bis zwei Kursen pro Stunde
Strassenraum	Enge Verhältnisse Die Strasse unterscheidet sich vom Erscheinungsbild deutlich von der angrenzenden Tempo-30 oder Tempo-50-Strasse (f)	(Zu) Grosse Ausdehnung der vorgesehenen Begegnungszone (e)

Anmerkungen

Hinweis: Die Kriterienliste wurde in Zusammenarbeit mit der Arbeitsgruppe Publikationen des SVI weiterentwickelt und entspricht nicht mehr in allen Details der Fassung im Forschungsbericht.

a) Zum Beispiel Quartierstrasse zwischen zwei Schulhäusern oder Kindergärten, Strasse im Bereich von Alters- und Behindertenheimen etc.

b) Besser lösbar mit temporärer Streckensignalisation 30 km/h während der Saison (oder Zone Tempo 30) und vertikalem Versatz im Bereich Fussgänger- und Velozugang.

c) Auch Anwohnende mit Parkplätzen mit ungenügenden Sichtverhältnissen wegen Hecken, Gartenmauern etc. profitieren von tieferen Geschwindigkeiten.

d) Spielende Kinder sind bei dieser Anlage in hohem Masse gefährdet.

e) Akzeptanz von Autofahrenden wäre fraglich und Geschwindigkeit nur mit häufigen Geschwindigkeitskontrollen durchsetzbar.

f) Wo dies nicht gegeben ist, sind hohe gestalterische Anstrengungen notwendig. Wo dies z.B. wegen Auflagen des Ortsbildschutzes nicht oder nicht in ausreichendem Masse möglich ist, ist auf eine Begegnungszone zu verzichten.

b) Gibt es Alternativen zu Begegnungszonen

In Ortszentren kommen im Rahmen von „generell-50-innerorts" auch verkehrsberuhigende Elemente oder „flächiges Queren" in Frage. Um sichere Verhältnisse zu gewährleisten, sollte dabei in den Hauptverkehrszeiten möglichst eine „Betriebsgeschwindigkeit" von max. 30 km/h erreicht werden. Ausnahmsweise können Ortsdurchfahrten auch in Tempo-30-Zonen benachbarter Quartierstrassen integriert werden (z.B. Köniz Abb. 14).

Allenfalls sind in verkehrsarmen Zentren oder auf Quartierstrassen auch Fussgängerzonen in Betracht zu ziehen.

Abb. 14: Schwarzenburgstrasse Köniz (BE)
Die Hauptstrasse im Ortskern von Köniz wurde in eine Tempo-30-Zone benachbarter Quartierstrassen integriert und erlaubt so flächiges Queren.

Das bisher auch innerorts propagierte Postulat der Funktionstrennung ist auf Innerortsstrassen, die nicht nur verkehrs-, sondern auch nutzungsorientiert sind, oft überholt. Es wird mehr und mehr von der Vorstellung abgelöst, dass eine Funktionsdurchmischung anzustreben ist. Die Koexistenz und die optimale Befriedigung der Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden und Nutzungen werden zum erklärten Ziel. Bei einer Überlagerung von Nutzungsansprüchen muss die Fläche mehrfach genutzt werden können. Das bisherige Prinzip der Verkehrstrennung führt hier nicht zum Ziel, sondern eher zu einer unerwünschten Dominanz des motorisierten Verkehrs.

c) Wie gross darf eine Begegnungszone sein?

Idealerweise bestimmt die Nutzungsstruktur und die städtebauliche Situation die Ausdehnung einer Begegnungszone. Wichtig ist eine hohe Einprägsamkeit, gute Lesbarkeit und Merkbarkeit des Regimes über die gesamte Ausdehnung der Begegnungszone.

d) Wie ist die Begegnungszone zu gestalten?

Wichtig ist, dass mit einer klaren und einprägsamen Gestaltung ein möglichst hohes Zonenbewusstsein herbei geführt werden kann. Damit kann insbesondere sichergestellt werden, dass auch in verkehrsärmeren Zeiten mit wenig „Belebung" der Begegnungszone die Höchstgeschwindigkeit ausreichend eingehalten wird.

Mischverkehr versus deutlich erfassbare Trennung von Fuss- und Fahrverkehr ist eine zentrale Fragestellung, die situationsbezogen unter Abwägen der verschiedenen Randbedingungen zu klären ist. Nach Möglichkeit sind dazu auch die lokalen Fachstellen für hindernisfreies Bauen beizuziehen. In der Regel ist auf Quartierstrassen Mischverkehr anzustreben. Dies erleichtert Spiel und Sport. In Geschäftsbereichen und allenfalls vor Schulen und Bahnhöfen hingegen ist oft eine Trennung des hauptsächlichen Fahr- und damit auch Gefahrenbereichs von den mehrheitlich vom Fussverkehr benutzten Flächen sinnvoll. Die Normen und Arbeitshilfen zu hindernisfreiem Bauen geben hier Hinweise.

Die Voraussetzungen für Mischverkehr sind vor allem dann nicht erfüllt, wenn eher ein höheres Verkehrsaufkommen des MIV und vor allem auch des ÖV vorhanden sind. Mischung von Fuss- und Fahrverkehr von Fassade zu Fassade ist nur dann verantwortbar, wenn alle Personen die ganze Verkehrsfläche sicher nutzen können, auch Menschen mit eingeschränkten Seh-, Hör- und Reaktionsvermögen sowie Kinder.

e) „Spielraum" und Parkierung

Das Parkieren ist in einer Begegnungszone an durch Signale oder Markierung gekennzeichneten Stellen erlaubt. Bei der Anordnung der Parkplätze ist aber sehr sorgfältig vorzugehen. Oft besteht in Wohnquartieren mit Anwohnerparkkarten ein (zu) hoher Druck, auch in Begegnungszonen ausreichend Parkplätze bereit zu stellen und Parkplätze nicht in benachbarte Strassen zu verlagern. Das Prinzip der Begegnungszone darf dabei aber nicht in Frage gestellt werden: Kinderspiel und andere Aktivitäten dürfen durch eine zu dichte Parkplatzanordnung nicht verhindert oder gefährdet werden.

Abb. 15: Spielraum einer Begegnungszone in einem Wohnquartier in Bern

Genügend grosser „Spielraum" ist essentiell. Somit sollte zumindest im Kern einer wohnorientierten Begegnungszone mindestens ein „autoloser" Spielraum von ca. 30 m Länge vorhanden sein, um gefahrenarmes Spielen zwischen den Autos und eine rechtzeitige Erkennung der Kinder sicherzustellen.

f) Bus und Tram in Begegnungszonen

Begegnungszonen und öffentlicher Verkehr schliessen sich nicht aus. Es muss aber sicher gestellt werden, dass auch ÖV-Fahrzeuge nicht schneller als vorgeschrieben verkehren und trotzdem den Fahrplan resp. die Umlaufzeiten mit ausreichender Reserve einhalten können. Da sich in Bezug auf das übergeordnete generelle Vortrittsrecht des Trams eine gewisse Unsicherheit ergeben könnte, ist bei Tramverkehr in der Begegnungszone eher Zurückhaltung zu üben. Mit entsprechender Informationstätigkeit ist aber auch eine Begegnungszone mit Tram möglich. Idealerweise ist die Tramhaltestelle im Zentrum der Begegnungszone, was tiefe Geschwindigkeiten des Trams und regen Fussverkehr sicherstellt.

g) Umsetzung als interdisziplinäre Aufgabe

Je nach Situation können nebst dem Verkehr unterschiedliche Themen – wie soziale oder gesundheitliche Aspekte oder eine Erhöhung der Umgebungsqualität – im Vordergrund stehen. Es ist deshalb wichtig, dass sich Fachleute aus verschiedenen Bereichen am Planungsprozess beteiligen.

h) Orte der Begegnung

Begegnungszonen schaffen Raum für Begegnung. Auf der Strasse treffen Nachbarn aufeinander und Bekannte laufen sich über den Weg. Begegnungszonen geben den Menschen die Möglichkeit, sich bei einem spontanen Treffen in Ruhe austauschen zu können. Damit können sie soziale Banden stärken und nachbarschaftliche Beziehungen fördern. Begegnungszonen können für ein Quartier gar zu einem identitätsstiftenden Element und soziokulturellen Kristallisationspunkt werden.

Abb. 16: Quartierfest Gotthelfstrasse, Bern
Einmal jährlich findet auf der Gotthelfstrasse wie in vielen andern Begegnungszonen ein grosses Strassenfest statt. Dies verbindet Alt und Jung und führt zu einer Vernetzung über den Perimeter der Begegnungszone hinaus. Damit geht die Begegnungszone weit über eine bloss verkehrsorganisatorische Massnahme hinaus. Hier und anderswo ist die Begegnungszone ein eigentlicher soziokultureller Kristallisationskeim, der zum Wohlbefinden und damit zur Sesshaftigkeit der Anwohnenden beiträgt.

i) Wesensgerechte Planung für Menschen zu Fuss

Der diesem Merkblatt zugrundeliegende Forschungsbericht basiert auf folgenden Kerngedanken: Fussgängerinnen und Fussgänger sind nicht einfach «langsamere Verkehrsmittel», die mittels Markierungen und anderer visueller Mittel nach Belieben herumgeführt, kurzfristig «deponiert» oder durch unterirdische Verbindungen geschickt werden können. Sie sind spontan handelnde Menschen, die aufgrund von Sinneseindrücken reagieren, plötzlich stehen bleiben, die Richtung wechseln, etc. Dies bedingt tiefe Geschwindigkeiten von Fahrzeugen im Wechselspiel mit Zufussgehenden. Der zweckmässigen Gestaltung und dem Herbeiführen eines hohen Zonenbewusstseins kommt deshalb grosse Bedeutung zu.

j) Einbezug der Betroffenen / Kommunikation

Eine auf den konkreten Fall zugeschnittene Partizipation der Betroffenen und gute Informationskampagnen können den Planungs- und Umsetzungsprozess insgesamt beschleunigen und erhöhen die Realisierungschancen. Der Einbezug der Bevölkerung ist nicht nur beim Entscheidungsprozess wichtig, sondern auch in der Planungs- und Umsetzungsphase. Damit Begegnungszonen gut akzeptiert sind, müssen Bedürfnisse vieler Akteure (Anwohnende, Gewerbetreibende, Kinder, Menschen mit Behinderungen etc.) ermittelt und weit möglichst berücksichtigt werden.

k) Sorgfältige Implementierung und Nachkontrolle

Eine Begegnungszone ist nicht einfach eine simple Verkehrsanordnung. Sie braucht eine gezielte Implementierung und sorgfältige Kommunikation. Wenn in einer Ortschaft bisher noch keine Begegnungszone realisiert wurde, ist es in der Regel sinnvoll und nötig, mittels gezielter Information in den Lokalmedien oder mit Flugblättern die „Spielregeln" der Begegnungszone zu kommunizieren (Tempo 20, Fussgängervortritt, Spielen erlaubt aber Verkehr nicht ungebührlich behindern u.A.). Es empfiehlt sich somit, nicht einfach nur die neuen Signale aufzustellen, sondern die neue Zone sorgfältig in Betrieb zu nehmen.

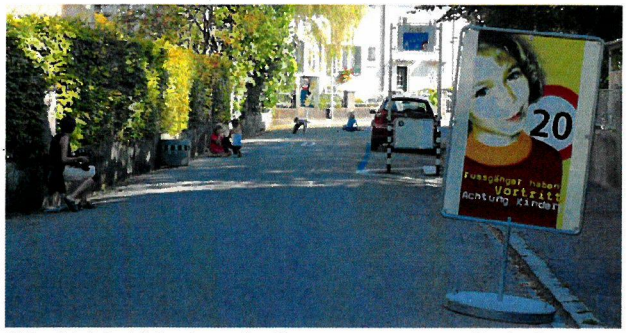

Abb. 17: Inbetriebnahme der Begegnungszone an der Steinerstrasse in Bern
Die Begegnungszone wurde im Sommer 2008 eingeführt. Sie ist ein interessantes Beispiel für die „Inbetriebnahme" einer Begegnungszone. Anfänglich organisierten sich die Eltern und beobachteten im Turnus das Geschehen (links im Bild). Sie stellten einerseits sicher, dass durchfahrende Motorfahrzeuge die spielenden Kinder nicht gefährdeten, dass aber andererseits auch die Kinder die Durchfahrt nicht ungebührlich einschränkten und so eine verträgliche Begegnung möglich war. Nach einigen Wochen vertrauten die Eltern in das Funktionieren der Begegnungszone und hoben die ständige Betreuung auf.

Spätestens nach einem Jahr ist eine Nachkontrolle gemäss Art. 6 der Verordnung über die Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen durchzuführen. Diese oder eine weitergehende „Wirkungsanalyse" überprüft, ob die gesetzten Ziele mit dem Projekt erreicht werden und die Begegnungszone funktioniert. Dies macht erst nach einer gewissen Angewöhnungszeit Sinn. Gegebenenfalls müssen dann Nachbesserungen vorgenommen werden.

Die Wirkungsanalyse sollte sich nicht bloss auf die üblichen verkehrstechnischen Kennziffern – etwa Unfallzahlen und Radarmessungen – beschränken, sondern auch soziale und psychologische Faktoren und entsprechende Zielsetzungen und Kriterien berücksichtigen. Geringere Unfallzahlen oder Geschwindigkeiten sagen wenig über das gute Funktionieren einer Begegnungszone aus. Es muss darüber hinaus eine Aneignung des öffentlichen Raumes durch die NutzerInnen und AnwohnerInnen stattfinden. Ob dies der Fall ist, kann nur durch Beobachtungen, Befragungen und/oder Videoanalysen überprüft werden. Leider liegen erst wenige umfassende Wirkungsanalysen zu Begegnungszonen vor.

5 Ausblick

Sorgfältig gestaltete Begegnungszonen haben sich unterdessen vielenorts bewährt, und zwar sowohl in Wohnquartieren als auch in Geschäftszentren.

Folgende Punkte sind als Fazit der Studie und im Sinne von Wünschen an die Bewilligungsbehörden hervorzuheben:

- Begegnungszonen in Geschäftsbereichen sind unter genau zu definierenden Kriterien und Rahmenbedingungen auch auf Strassen mit verkehrsorientiertem Charakter zuzulassen.
- Begegnungszonen sollen neben der Abwendung von Gefahr auch das konfliktarme Überlagern von vielfältigen Nutzungen im Strassenraum ermöglichen. Dieses Anliegen sollte als Begründung für die generellen Höchstgeschwindigkeiten gemäss Art. 108 SSV aufgenommen werden.
- Es wird vorgeschlagen, dass geplante Begegnungszonen innerhalb einer bestehenden Tempo-30-Zone oder in Wohn- und Neubaugebieten mit vereinfachten Verfahren bewilligt werden können.

Grundlagen

Begegnungszonen - eine Werkschau mit Empfehlungen für die Realisierung (Oktober 2013, SVI2006/002)
http:// www.mobilityplatform.ch

Verkehrsteiner AG, Bern
Rolf Steiner, Christine Zehnder, Aurélie Dubuis, Corinne Grünauer, Jessica Fässler, Jörg Matter, Katja Bessire, Rolf Albisser