

Artikel für die Zeitschrift „die Gemeinde“ 3/02

Begegnungszone – Zone der friedlichen Koexistenz

Seit dem 1. Januar 2002 können Kantone und Gemeinden Zonen mit Tempobeschränkung einfacher einführen. Die Wohnstrassen wurden von der Begegnungszone abgelöst, in denen Tempo 20 und Fussgängervortritt gilt. Die Modellstadt Burgdorf hat Vorarbeit geleistet.

«Es hat ein Wandel im Denken stattgefunden: Man weiss heute, dass eine strikte Trennung von Fahrverkehr und Fussverkehr in Dorf- und Quartierzentren weder sinnvoll noch machbar ist. Fussgänger und motorisierter Verkehr können die selben Flächen benutzen, wenn die Fahrgeschwindigkeit herabgesetzt wird». Diese Feststellung macht Thomas Schweizer, Geschäftsleiter von «Fussverkehr Schweiz», dem Fachverband der Fussgängerinnen und Fussgänger. «Die Koexistenz von Fussgängern und rollendem Verkehr ist möglich, wenn einerseits durch Gestaltung und Signalisation ein tiefes Geschwindigkeitsniveau erreicht wird und andererseits den Fussgängern den Vortritt einräumt wird». Schweizer sieht die Entwicklung zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs auch im Rahmen der neuen Urbanität: «Urbane Zentren brauchen Fussgänger. Nur Strassen die begangen werden, sind belebte Strassen. Strassen, die nur befahren werden, sind ohne Leben».

Die Bedeutung des Fussverkehrs

Mit 29 Minuten Unterwegszeit sind die eigenen Füsse das wichtigste Verkehrsmittel, wenn die Zeit betrachtet wird, die für die tägliche Mobilität aufgewendet wird. Dieser Wert wurde im Rahmen des Mikrozensus 2000, einer repräsentativen Umfrage des Bundesamtes für Statistik und des Amtes für Raumentwicklung ermittelt. Während 25.8 Minuten sitzt ein durchschnittlicher Einwohner oder eine Einwohnerin hinter dem Steuer. Knapp 10 Minuten verbringen wir im Öffentlichen Verkehr, fast gleich viel Zeit sitzen wir als Mitfahrer in einem Auto.

Auch bezüglich Wegetappen nimmt der Fussverkehr einen Spitzenplatz ein. 40% aller Wegetappen werden zu Fuss unternommen, 6% mit dem Velo und 11% mit dem ÖV. Mehr als die Hälfte aller Wegetappen werden also mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt.

Einzig bei den zurückgelegten Distanzen kann der Fussverkehr nicht ganz mithalten. Immerhin 626 km legt aber eine Person im Jahr zu Fuss zurück.

Die zunehmende Zahl von lokalen und regionalen Projekten zur Förderung des Fussgängerverkehrs machen deutlich, dass das Bewusstsein für den Fuss- und Veloverkehr seit den

neunziger Jahren zunimmt. Im Rahmen der Luftreinhaltung gibt es in verschiedenen Gemeinden und in einigen Kantonen Bestrebungen, den Fuss- und Veloverkehr zu fördern.

Tempo 20 und Fussgängervortritt

Seit dem 1. Januar 2002 gelten neue Regelungen im Strassenverkehrsrecht. Sie sind ein Teil eines Gesamtkonzepts. Mit der Revision der Signalisationsverordnung (SSV) und der Schaffung der Departementsverordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen wird das Alternativkonzept des Bundes zur Initiative des Verkehrsclubs der Schweiz „Strassen für alle“ in die Tat umgesetzt. Mit den Neuerungen wird die Einrichtung von Tempozonen vereinfacht. Anstelle der bisherigen Wohnstrassen werden Begegnungszonen eingeführt, in denen Tempo 20 und Fussgängervortritt gilt. Diese Zonen können im Gegensatz zu den bisherigen Wohnstrassen auch in Quartieren mit überwiegend gewerblicher Nutzung eingeführt werden.

Die alten Weisungen wurden durch die neue Departementsverordnung ersetzt, in der nur noch minimale Vorgaben festgelegt sind. Kantone und Gemeinden haben bei der Anordnung von flankierenden Massnahmen zur Verkehrsberuhigung grösstmögliche Freiheiten. Nach spätestens einem Jahr sind die realisierten Massnahmen von den Kantonen auf ihre Wirksamkeit zu überprüfen. Zu wenig wirksame Massnahmen müssen nachgebessert werden.

Begegnungszonen (Tempo 20, Fussgängervortritt) sind nicht mehr nur in Wohngebieten zulässig, sondern neu auch in gewerblich genutzten Gebieten. Auf Hauptstrassenabschnitten sind sie jedoch nicht zulässig. Hauptstrassenabschnitte dürfen ausnahmsweise auch in Tempo-30-Zonen einbezogen werden. Dies bei besonderen örtlichen Verhältnissen (z.B. in einem Ortszentrum oder in einem Altstadtgebiet) und wenn die Voraussetzungen nach Artikel 108 SSV zur Reduktion der Höchstgeschwindigkeit auf 30km/h gegeben sind. Tempo-40-Zonen werden bis spätestens Ende 2003 aufgehoben und durch eine andere Verkehrsordnung ersetzt.

Begegnungszonen in Orts- oder Quartierzentren

Die Begegnungszone ist gewissermassen der Kompromiss zwischen der lärmigen Durchgangsstrasse, auf der Fussgänger und Velofahrer um ihr Leben bangen müssen und der klassischen Fussgängerzone, wo es nur Fussgänger gibt und die Detaillisten um ihre Kundschaft bangen.

Man hat gesehen, dass die klassische Fussgängerzone für Gebiete mit hohem Anteil an motorisierten Kunden Probleme gibt. Die Fachleute sind aber überzeugt, dass Fussgängerzonen nach wie vor sinnvoll sein können - zum Beispiel in kleineren Gebieten in einer Altstadt und an Orten, wo eine Zufahrt bis vor die Ladentüre nicht unbedingt notwendig ist.

Wichtig ist, dass Begegnungszonen gestaltet werden. Das haben die Erfahrungen in Burgdorf gezeigt. Man hat zuerst geglaubt, dass es mit Informationen auf Tafeln und in Broschüren zu machen ist. Das ist nicht möglich – es braucht zusätzlich bauliche Massnahmen. Die

baulichen und gestalterischen Massnahmen bremsen den rollenden Verkehr und bringen gleichzeitig die heute gefragte urbane Atmosphäre. Thomas Schweizer: „Die Begegnungszone ist auch eine Antwort auf die wachsende Zahl von Shoppingcentern im Grünen; in den Dörfern hat man gemerkt, dass man etwas unternehmen muss, wenn die Kaufkraft nicht verloren gehen soll.“

In einem gewissen Sinn ist die Begegnungszone auch ein Abschied von perfekten Lösungen. Es hat sich gezeigt, dass es nicht möglich ist, eine perfekte Begegnungszone zu bauen, die dann für die Ewigkeit gilt. Das Gesetz verlangt deshalb eine Evaluation nach einem Jahr und dann die nötigen Anpassungen. „Es ist in diesem Bereich nicht möglich, alles bis ins Detail im Voraus zu planen“, stellt Schweizer dazu fest. „Man baut, macht Erfahrungen und bessert dann aufgrund der Erfahrungen nach. Mit diesem Vorgehen kann man auch Geld sparen“.

Begegnungszonen in Wohnquartieren

Begegnungszonen eignen sich auch in Wohnquartieren, vor allem dort, wo auf den Strassen gespielt wird, wo die Strassen zugleich Aufenthaltsräume für Kinder und Erwachsene sind. Der Vortritt für Fussgänger sichert die Priorität des Aufenthalts gegenüber dem Recht, die Strasse als Verkehrsachse zu nutzen. Die baulichen Anforderungen sind nicht mehr so hoch wie bei der früheren Wohnstrasse – damit ist sie auch billiger als die Wohnstrasse. Die Wohnstrasse ist im Grunde genommen an der kostspieligen Ausstattung gescheitert.

Begegnungszonen bei Schulhäusern

Im Bereich von Schulen reicht die Signalisation von Tempo 30 oft nicht. Die Signalisierung einer Begegnungszone hilft, das Tempo des Autoverkehrs weiter senken. Da Kinder die Gefahren des Verkehrs noch weniger gut einschätzen können, haben sie einen erhöhten Anspruch auf sichere Verkehrswege. Mit der Begegnungszone wird das Schulareal besser mit den umliegenden Quartieren verknüpft und die Schulwege sicherer.

Begegnungszonen in Bahnhofquartieren

Das dritte Einsatzgebiet sind Bahnhofquartiere. Bei den Bahnhöfen herrscht starker Zu- und Wegverkehr und gleichzeitig gibt es regen Fuss- und Veloverkehr. Das sind die Voraussetzungen für eine Begegnungszone. Bei einem Bahnhof ist eine getrennte Verkehrsführung oft kaum machbar.

Ein wichtiger Schritt für die Fussgänger

Fussgängerzonen und Wohnstrassen hatten bis anhin einen schweren Stand. Werden die neuen gesetzlichen Grundlagen für die Begegnungszonen einen eigentlichen Fussgänger-Boom auslösen? Thomas Schweizer ist überzeugt, dass in der Schweiz ein Bedarf an neuen Verkehrsregimes besteht. „Die Schweiz ist europäisch gesehen sehr zurückhaltend und we-

nig innovativ im Bereich Verkehr. Die Begegnungszone ist so gesehen ein grosser Schritt.“ Aus der Sicht des Fussverkehrs sind aber weitere Schritte nötig – beispielsweise bei den vortrittsberechtigten Strassen.

Schweizer ist aber überzeugt, dass viele Planer und Gemeinden auf die seit 1. Januar gültigen Änderungen im Gesetz gewartet haben. Vor allem kleinere ländliche und halbstädtische Gemeinden mit zum Teil grossem Verkehrsaufkommen hätten darauf gewartet, dass sie ihre Einkaufsstrassen fussgängerfreundlicher gestalten könnten.

Für interessierte Gemeinden gibt es allerdings zurzeit noch nicht allzu viele Informationen. Ansprechpartner sind die Kantone, Beratung bietet beispielsweise der Verein Fussverkehr an.

In Burgdorf wurde die Begegnungszone erfunden

Eigentlich müsste die Begegnungszone Burgdorfzone heissen, denn sie wurde 1996 in Burgdorf im Rahmen der Modellstadt „erfunden“. Allerdings nannte man sie damals Flanierzone. In der kürzlich erschienenen Schrift „Natürlich unterwegs“ wird die Entwicklung der Begegnungszone nachgezeichnet.

1996 wurden in Burgdorf Visionen für die Modellstadt diskutiert. Was als Kopie der französischen „Aire piétonne“ begann, bekam mit der Zeit eigene Konturen. Der Geist des Kompromisses, der die Flanierzonen-Idee reifen liess, lautete: Lässt Du mir die Parkplätze, so lasse ich dir Tempo 20 im Geschäftsviertel. In Burgdorf wurde die Flanierzone praktisch ohne neue Infrastrukturen gestartet. Der Bund verlangte dann grössere bauliche Veränderungen und schliesslich fand man einen Kompromiss. Bei der Eröffnung der Flanierzone im Dezember 1996 wurden die Fussgängerstreifen entfernt, die Mittellinien auf den betroffenen Strassenstücken ausradiert, vier Transparente bei den Einfahren in die Flanierzone über die Strasse gespannt, und an jeder Einfahrt gab es ein Wohnstrassenschild mit dem Zusatz „Flanierzone“. Zudem wurden rautenförmige Signalisationsmuster mit dem Logo der Modellstadt in die Strassenmitte auf den Asphalt gespritzt, und 15 grosse Hinweisplakate wiesen mit der Aufschrift „max 20 km/h Fussgängervortritt“ auf das veränderte Verkehrsregime hin. Das seit der Umgestaltung der Bahnhofstrasse geltende Fahrverbot wurde aufgehoben.

Das Ziel Temposenkung wurde in Burgdorf erreicht, wenn auch nicht die angestrebten 20 km/h. Aber die vielen und schweren von den Gegnern der Flanierzone vorausgesagten Unfälle traten nicht ein. „Das angestrebte Miteinander im Flanierzonenverkehr ist gelungen. Problematisch bleiben die zu hohen Geschwindigkeiten vor allem in den Nachtstunden und am Wochenende“, wird im Bericht festgestellt.

„Natürlich unterwegs, Schlussbericht 1996-2001, Fussgänger- und Velomodellstadt Burgdorf, Bezug: Stadtbauamt Burgdorf, Postfach 512, 3401 Burgdorf, stadtbauamt@burgdorf.ch

Begegnungszonen

Der Wortlaut in der geänderten Signalisationsverordnung:

SSV Art. 22 b Begegnungszone

- 1 Das Signal "Begegnungszone" (2.59.5) kennzeichnet Strassen in Wohn- oder Geschäftsbereichen, auf denen Fussgänger die ganze Verkehrsfläche benützen dürfen. Sie sind gegenüber den Fahrzeugführern vortrittsberechtigt, dürfen jedoch die Fahrzeuge nicht unnötig behindern.
- 2 Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 20 km/h.
- 3 Das Parkieren ist nur an den durch Signale oder Markierungen gekennzeichneten Stellen erlaubt. Für das Abstellen von Fahrrädern gelten die allgemeinen Vorschriften über das Parkieren.

Um eine Zone einzurichten, ist es nötig, die Ziele der Zone zu umschreiben, einen Übersichtsplan zu liefern, die Sicherheitslage zu beurteilen samt Plan zur Behebung allfälliger Defizite, Tempomessungen durchzuführen, die bestehenden und angestrebten Nutzungen der Zone zu beschreiben und die Massnahmen aufzulisten, mit welchen die Zonenziele erreicht werden können. Fussgängerstreifen innerhalb der Begegnungszone sind unzulässig. Die Tore sollten eine kontrastreiche Gestaltung aufweisen; besondere Markierungen sind möglich.

Fussverkehr Schweiz

Fussverkehr Schweiz, der Fachverband der Fussgängerinnen und Fussgänger bringt die Optik der zu Fuss Gehenden in die Verkehrsplanung ein.

Die Organisation besteht seit 1975 und ist ein vom Bund anerkanntes Kompetenzzentrum für den Fussverkehr in Siedlungsgebieten. Fussverkehr Schweiz unterstützt Bund, Kantone und Gemeinden bei der Umsetzung des schweizerischen Fuss- und Wanderweggesetzes, ist Anwalt der Fussgänger und Fussgängerinnen, Vordenker und Mitgestalter einer fussgängerfreundlichen Verkehrspolitik.

Zu den Aufgaben gehören Information und Beratung zu Fusswegplanungen, Schulwegsicherung, Verkehrsberuhigung, verbesserte Zugänglichkeit zu den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs sowie Öffentlichkeitsarbeit für den Fussverkehr. Mitglieder von Fussverkehr Schweiz sind Gemeinden, Einzelmitglieder, Kollektivmitglieder und Gönner. Kontakt: Fussverkehr Schweiz, Klosbachstr. 48, 8032 Zürich, 043 488 40 30 oder info@fussverkehr.ch ; www.fussverkehr.ch