



Burgdorf.

Natürlich unterwegs.

Tagung HSR Rapperswil; 15. Februar 2002; Langsamverkehr und verkehrsberuhigte Bereiche

Erfahrungen aus den Pilotprojekten der Flanierzonen Burgdorf BE und St. Blaise NE

Referat von Daniel Grob

In Burgdorf ab Dezember 1996 und in St. Blaise ab September 1999 wurden versuchsweise Zonen eingerichtet, in denen alle Verkehrsteilnehmer zugelassen sind, der Fussverkehr aber auf der gesamten Fläche Vortritt vor dem rollenden Verkehr hat. Auf der Grundlage dieser Versuche wurde im Januar 2002 das neue Regime "Begegnungszone" vom Bund zugelassen. Der vorliegende Beitrag zeigt auf, welche Erfahrungen der Pilotgebiete für die Einrichtung von Begegnungszonen berücksichtigt werden können.

Der Auslöser

Im Rahmen des Startes des Projektes Fussgänger- und Velomodellstadt in Burgdorf (ein E2000-Projekt) wurde nach Möglichkeiten gesucht, das Bahnhofgebiet Burgdorf für den Fussverkehr aufzuwerten, ohne dass deshalb der motorisierte Verkehr ausgeschlossen werden konnte. Es wurde rasch erkannt und bestätigt sich in der Folge, dass eine solche Möglichkeit an vielen Orten, an denen die Voraussetzungen für die Schaffung von Fussgängerzonen nicht gegeben waren, gesucht war. Aufgrund von politischen Vorstössen nahm das Bundesamt für Strassen schliesslich das Thema im Rahmen eines eigenen Projektes mit dem Versuchsort St. Blaise bei Neuenburg auf, mit dem Ziel, entweder eine Einbettung in bestehende Regelungen oder ein ergänzendes Regime zu finden.

Die beiden Pilotversuche; Kurzbeschreibung

Burgdorf: Strassengeviert aus Bahnhofstrassen Ost, Nord und West, Teil der Lyssachstrasse und der Friedeggstrasse. Gemischte, aber hohe gewerbliche Nutzung entlang fast aller Strassen, verschiedene Entwicklungsgebiete im unmittelbaren Einzugsgebiet. MIV-Belastungen zwischen 1'500 bis knapp 6'000 Fahrzeuge (DTV) mit zum Teil erheblichem Durchgangsverkehrsanteil, öffentlicher Verkehr (Bus), Taxis. Grössere Parkierungsflächen für Autos, diverse Parkierungen Velos. Verschiedene Hauptfussverkehrsverbindungen durch das Gebiet vom und zum Bahnhof, der an das Gebiet angrenzt.

St. Blaise: Altstadtbereich auf Niveau See, im wesentlichen die Grand-Rue als ursprüngliche Ortsdurchfahrt, ergänzt um den Bügel Rue du Temple-Rue des Bourguillards. Mischnutzung mit Klein-Gewerbeanteil, am nördlichen Bügel Übergang zu reinem Wohngebiet, öffentliche Einrichtungen wie Post, Gemeindehaus. Teilweise Einbahnregimes, sehr wenig MIV-Verkehr. Verschiedene Längsparkierungen, die Fussverkehrsflächen blockierten. Längere Strecke in exponiertem Teil als Hauptschulweg. Sehr kleinräumiges Strassenbild.

Was waren die Ziele?

In Burgdorf: Erhöhung des Anteils Fussverkehr, höhere Sicherheit und höhere Verkehrsqualität für Langsamverkehr, höhere Attraktivität des Gebietes für die Nutzung, angepasste Zulassung des motorisierten Verkehrs.

In St. Blaise: Angleichung der Regime-Ordnung an die bestehende Situation, bessere Verkehrsverhältnisse für Langsamverkehr, höhere Attraktivität für Gewerbe, Verbesserung der Verkehrssicherheit insgesamt und für Schulweg.

Was wurde gemacht?

Burgdorf: In ersten Schritten sehr zurückhaltende Massnahmen, punktuelle Schwellen, Schwergewicht auf Information und Aufklärung, stetige Wiederholung und Verbesserung der Info-mittel, schrittweises Umgestalten im Rahmen anderer Bauarbeiten, Angleichung des Erscheinungsbildes an das Regime, breit abgestützte Projektorganisation, Einbettung in Gesamtprojekt.

St. Blaise: Reorganisation von Parkierung/Verkehrsablauf, Entfernung von Markierungen, wenige provisorische Gestaltungsmassnahmen, weitgehend mit flächigen Markierungen, einmalige Information.

Was wurde evaluiert?

Burgdorf: Zeitraum seit 1996, in periodischen Abständen mehrere Evaluationen, Messungen/Vergleiche Geschwindigkeiten, Befragungen Gewerbe, Beobachtungen/Zählungen Verkehrsteilnahme

St. Blaise: Zeitraum des Versuches 1 Jahr, entsprechend nur 1 Evaluation, Geschwindigkeiten weitgehend vorher, Haushaltbefragung, Beobachtung

Erkenntnisse zusammengefasst:

- ⚡ v85% um 30 km/h genügt
- ⚡ Fussverkehrsvortritt schafft genügend Sicherheit(sgefühl) und erhöht Attraktivität
- ⚡ punktuell geschützte Bereiche und Hilfen für Fussverkehr sind nötig
- ⚡ vorhandene Entwurfsgrundlagen genügen für Planung
- ⚡ Verkehrsmengen in mittleren Grössen ohne Einfluss
- ⚡ Parkierungsordnung ist wichtig für Bewegungsqualität
- ⚡ Intensive Information und Aufklärung genügt für Einführungsphase

Umsetzung heute

Stellenwert der Erkenntnisse

Für die Anordnung des Regimes "Begegnungszonen" sind damit teilweise Antworten gegeben. Allerdings ergeben die Erkenntnisse keine pfannenfertigen Module im Sinne von Rezepten oder von Normen. Im Rahmen des üblichen und unabdingbaren Planungsverfahrens aber ergeben sie Hinweise für den Entscheid zum anzuordnenden Regime.

Grundlagen Regimeentscheid

Für die Wahl eines Verkehrsregimes in einem bestimmten Gebiet ist die Erarbeitung einer sauberen Entscheidungsgrundlage unabdingbar. Diese läuft nach dem folgenden, bekannten Muster ab: Analyse Situation/Formulierung der Ziele - Evaluation der Anforderungen von Verkehr und Nutzung - Abwägung/Gewichtung der einzelnen Anforderungen - Entscheid über das für

die bereinigten Anforderungen geeignete Regime - Entwickeln der für die Einführung notwendigen Massnahmen - allfällige Rückkoppelungen auf Regime-Entscheid, wenn die Massnahmen nicht zu verwirklichen sind.

Wann Begegnungszone?

Das Regime eignet sich insbesondere, wenn

- ⚡ häufige, diverse Wunschbeziehungen sich flächig überschneiden
- ⚡ verschiedenste räumlich relevante Nutzungen im Umfeld vorhanden sind
- ⚡ mittlere bis dichte Belegung über längere Zeiträume herrscht
- ⚡ Bedarf der Benutzung durch alle Verkehrsarten herrscht
- ⚡ eine ähnliche Wichtigkeit der Flächen verschiedener Nutzungen herrscht.

Was tun für eine Begegnungszone?

Ein Schild allein macht noch keine Begegnungszone. Als wesentliche Voraussetzungen können angegeben werden:

- ⚡ Erreichen eines Geschwindigkeitslevels v85% unter 30 km/h
- ⚡ deutliche Sichtbarkeit des Fussverkehrsvortrittes flächig
- ⚡ deutliche Kommunikation der Anforderungen, zu Beginn auch mit Informationsmitteln möglich.

Abschliessend?

Es ist deutlich darauf hinzuweisen, dass die beiden Pilotversuche nicht darauf angelegt waren, abschliessende und sakrosankte Regeln und Bestimmungen zu definieren. Entsprechend wurde auch die Weisung nicht mehr allzu detailliert formuliert. Der abgesteckte Rahmen und die gängigen aktuellen Entwurfsgrundlagen allerdings sollten im Rahmen eines fundiert und sauber durchgeführten Planungs- und Projektierungsvorgehens zu richtigen Entscheiden führen.

Weitere Informationen und Kontakt:

Fussgänger- und Velomodellstadt Burgdorf

Stadtbauamt Burgdorf
Postfach 512
3401 Burgdorf

Quelle:

Erfahrungen aus den Pilotprojekten der Flanierzonen Burgdorf BE und St. Blaise NE - Fussgänger- und Velomodellstadt Burgdorf, 3401 Burgdorf

