

## **Dossier**

### **Referate „Tagung Flanierzone Burgdorf“ vom 9. März 2001**

Die „Fussgänger- und Velomodellstadt Burgdorf“- die den Pilotbetrieb Flanierzone initiierte - führte im Hinblick auf die rechtliche Verankerung der „Begegnungszone“ am 9. März 2001 in Burgdorf eine Tagung durch.

Mobilservice hat die Referate im separaten Dossier „Tagung Flanierzone Burgdorf“ gesammelt.

Über 200 TeilnehmerInnen haben an der Fachtagung am 9. März 2001 in Burgdorf teilgenommen und viele InteressentInnen mussten auf eine weitere Veranstaltung im April/Mai 2001 vertröstet werden. Weitere Informationen über die Zweitveranstaltung erhalten Sie bei:

Fussgänger- und Velomodellstadt Burgdorf  
Stadtbauamt Burgdorf  
Postfach 512  
3401 Burgdorf  
Tel. 034 423 61 41

In der Referat-Sammlung der Fachtagung vom 9. März 2001 finden Sie viele nützliche Hinweise und Tipps für Ihre berufliche Praxis.

Die Referate in der Übersicht:

## **Organisationsformen des Verkehrs in Ortszentren**

*Referat Klaus Zweibrücken*

*Prof. für Verkehrsplanung, HSR, Abteilung Raumplanung*

## **Weder Lotterie noch Kochbuch: Die richtige Gebietswahl**

*Daniel Grob, Verkehrsplaner / freier Mitarbeiter Fussverkehr Schweiz*

*GrobPlanung, Güterstr. 12, Postfach, 3360 Herzogenbuchsee*

## **Sicherheit durch Verunsicherung**

*Jürg Iseli, Architekt HTL, Raumplaner FSU*

*Stadtplaner in Grenchen*

## **Burgdorfer Innen- und Aussenpolitik**

**Beurteilung der Flanierzone aus der Sicht eines Gewerbevertreters**

*Koni Kunz, Geschäftsführer Modehaus Vestita, Burgdorf und Schönbühl*

## **Die Flanierzone - Das Genehmigungsverfahren**

**Vom Wünschbaren zum Machbaren**

*Paul Jörg Loosli, Abteilungsvorsteher Verkehrsorganisation und Schifffahrt im Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt des Kantons Bern, Schermenweg 5, 3001 Bern*

## **Öffentlichkeitsarbeit**

*Alfred Lussi, Präsident Fussgänger- und Velomodellstadt Burgdorf*

*Farbweg 11, Postfach, 3401 Burgdorf*

## **Begegnungszonen und Sicherheit**

**Bausteine auf dem Weg zu «Vision Zero»**

*Hans Ulrich Büschi, Präsident Schweizerischer Verkehrssicherheitsrat*

*Schwanengasse 3, 3001 Bern*

## **Erfahrungen der Polizei**

*Beatrix Rechner, Gemeinderätin Burgdorf  
Ressortchefin Öffentliche Sicherheit*

## **Die Flanierzone / Begegnungszone mit Blick auf die Strategie UVEK**

*Professor Pierre-Alain Rumley, Direktor des Bundesamtes für Raumentwicklung,  
3003 Bern*

## **Rechtliche Verankerung der Begegnungszone**

*Yolanda Schreier, lic.iur., stv. Bereichsleiterin  
Bundesamt für Strassen (ASTRA)  
3003 Bern*

## **Chronologie der Burgdorfer Flanierzone**

*Beilage zum Referat von Hans Kaspar Schiesser, Verkehrs-Club der Schweiz, VCS*

Tagung Flanierzone/Begegnungszone, 9. März 2001 in Burgdorf

## **Organisationsformen des Verkehrs in Ortszentren**

*Referat Klaus Zweibrücken  
Prof. für Verkehrsplanung, HSR, Abteilung Raumplanung*

### **Verkehrliche Charakteristik von Ortszentren**

- die Netze und die Nutzungsansprüche aller Verkehrsarten überlagern sich stark,
- die hierarchische Netzdifferenzierung ist eher gering ausgeprägt,
- im Netz des motorisierten Verkehrs überwiegt die Erschliessungs-, Parkierungs- und Anlieferungsfunktion,
- das Netz des Fussgängerverkehrs weist eine hohe Dichte und viele Zielpunkte auf engem Raum auf; die Ansprüche an die Aufenthaltsqualität sind hoch,
- im Netz des Radverkehrs überwiegt die Erschliessungsfunktion; das Durchfahren ist sekundär; viele Zielpunkte liegen nah beieinander,
- die Erschliessung des öffentlichen Verkehrs ist oft zentral organisiert, und weist häufig Durchmesserlinien mit Verknüpfungspunkten auf.

Ziel der Organisation von Strassenräumen in Zentren ist eine „Bewirtschaftung“ des Fahrraumes, die es ermöglicht, die vielfältigen Nutzungsansprüche nebeneinander und miteinander verträglich abzuwickeln.

Ein niedriges Geschwindigkeitsniveau des motorisierten Verkehrs erleichtert die Umsetzung dieses Zieles.

Städtebauliche und funktionale Gegebenheiten sind zu berücksichtigen.



Abb.: Nutzungsansprüche an den Strassenraum in Zentren (Quelle: ILS)

## „Konventionelle“ Organisationsformen

### Innerortsgeschwindigkeit

Vor 1959 galten in der Schweiz innerorts keine Geschwindigkeitsbegrenzungen. Auf den 1.6.1959 wurde innerorts Tempo 60 eingeführt. Tempo 50 gilt innerorts (erst) seit dem 1.1. 1984. Es gibt mittlerweile in der Schweiz einige Beispiele, wo auf Zentrumsstrassen mit tempo 50 erfolgreich Koexistenzkonzepte umgesetzt wurden (Beispiele: Zollikofen, Wabern).

### Abweichende Höchstgeschwindigkeiten innerorts

Gemäss Weisung des eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartements vom 13.3.1990 sind die Kantone befugt, auf Strassenabschnitten innerorts abweichende Höchstgeschwindigkeiten zu verfügen, wenn dies zur Erreichung der Ziele der Luftreinhaltung sinnvoll erscheint. Aus Gründen der Verkehrssicherheit war dies bereits vorher möglich.



2.30.1 Höchstgeschwindigkeit 50 generell



2.30 Höchstgeschwindigkeit

### Teil- oder Vollfahrverbote

Für einzelne oder für alle Fahrzeugkategorien können nach Art. 18 und 19 der Signalisationsverordnung (SSV) Fahrverbote angeordnet werden. Ausnahmen sind für den öffentlichen Verkehr, Fahrräder, Zubringerdienst und für Anwohner möglich, wenn keine Nachteile für die Verkehrssicherheit zu erwarten sind.



2.14 Verbot für Motorwagen, Motorräder und Motorfahrräder (Beispiel)

### Fussgängerzone

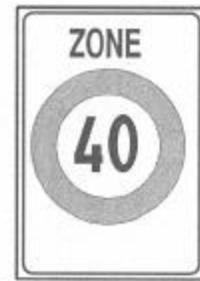
Die Einführung „echter“ Fussgängerzonen ist erst seit einer Änderung der SSV vom 1.4.1994 möglich. Wenn ausnahmsweise Motorfahrzeugverkehr zugelassen ist, gilt Schritt-Tempo. Der Fussverkehr hat Vortritt. Die erste Fussgängerzone der Schweiz nach neuem Recht wurde im Oktober 1994 in der Schützengasse in Altdorf eingerichtet.



2.59.3 Fussgängerzone (Art. 2a)

### Zonen mit Geschwindigkeitsbeschränkung

Seit dem 3.4.1989 ist es möglich, in einem abgegrenzten Gebiet innerorts auf Strassen mit gleichartigen Merkmalen Zonengeschwindigkeitsbeschränkungen einzurichten. Es sind nur 30 und 40 km/h-Zonen möglich. Die Sinnhaftigkeit der Einführung einer Zonensignalisation muss mittels eines Gutachtens abgeklärt werden. Zuständig für die Verfügung der Zonen sind die Kantone bzw. von ihnen ermächtigte Gemeinden.



2.59.1 Region der Zone mit Geschwindigkeitsbeschränkung

### Beispiele anderer Organisationsformen (Deutschland)

#### ▪ Verkehrsberuhigter Bereich

Die Signalisation „verkehrsberuhigter Bereich“ wird in Deutschland häufig auch begleitend zur strassenräumlichen Aufwertung von Kleinzentren eingesetzt. Im Gegensatz zur Schweiz bedeutet die abgebildete Beschilderung Schrittgeschwindigkeit (5km/h).



- **Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich**  
Strassenverkehrsrechtlich handelt es sich um eine Zone mit Geschwindigkeitsbeschränkung. Im Gegensatz zur Schweiz sind in 10 km-Schritten abgestufte Zonen bis hinunter zur Tempo 10-Zone möglich. Diese Möglichkeit wird teilweise in Zentrumsbereichen und im Umfeld von Fussgängerzonen eingesetzt (Beispiel: Hamburg).



- **Umweltstrasse, Fahrradstrasse, ÖPNV-Strasse**  
Ziel dieser Organisationsmöglichkeiten ist es, den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes durch Beschränkungen beim MIV eine zentrale Erschliessung und die direkte Durchfahrbarkeit eines Zentrums zu ermöglichen. Strassenverkehrsrechtlich sind Fahrradstrassen, ÖPNV-Strassen oder eine Sperrung für Fahrzeuge aller Art möglich. (Beispiel: Hamburg)



## Organisation durch Gestaltung (Koexistenzansätze)

### **Bankstrasse, Uster (ZH)**

Die Bankstrasse bildet das Rückgrat der Bahnhofs- und Zentrumserschliessung. Fahr- und Gehflächen sind teils getrennt, teils gemischt. Hohe Radverkehrsanteile und dichte Fussgängerquerbeziehungen sowie ein DTV von 8.000 Fz kennzeichnen die Strasse, auf der sehr langsam gefahren wird. Seit Mitte 2000 Bestandteil der Tempo 30-Zone „Zentrum“.



### **Kirchplatz, Lustenau (A)**

Der Kirchplatz bildet den Ortsmittelpunkt und wurde Ende der 90er Jahre völlig neu gestaltet. Der Platzbelag besteht aus einer blau gefärbten Schicht mit Bodenleuchten. Die Fahrflächen der über den Platz verlaufenden Zentrumsachse mit 10.000 Fz DTV sind nur durch Minipoller abgetrennt.



### **Place de la republique, Lyon (F)**

Auf dem Platz wird die längsverlaufende Fussgängerzone Lyons zweimal von stark befahrenen, zweistreifigen Hauptstrassen im Einbahnverkehr gekreuzt. Die Materialisierung des Rechteckplatzes wurde beide Male so über die Hauptstrasse gelegt, dass der Fussverkehr bei normaler Innerortsgeschwindigkeit optisch priorisiert wird.



### **Place centrale, Monthey (VS)**

Die untere Platzebene des Rechteckplatzes ist als Oval ausgebildet und wird im Mischverkehr benutzt. Die obere Ebene ist durch drei Stufen abgetrennt und dient ausschliesslich dem Fussverkehr und Aufenthaltsnutzungen. Die Zufahrten aller zuführenden Strassen sind leicht angerammt.



### **Stadtplatz in Aarberg (BE)**

Der auf einer ehemals von der Aare umflossenen Erhöhung liegende Stadtplatz ist der historische Mittelpunkt von Aarberg. Die Fahr- und Aufenthaltsflächen sind „weich“ voneinander getrennt. Die Geschwindigkeit ist im Platzbereich auf 30 km/h beschränkt.



## **Weder Lotterie noch Kochbuch: Die richtige Gebietswahl**

*Daniel Grob*

*Verkehrsplaner / freier Mitarbeiter Fussverkehr Schweiz*

*GrobPlanung, Güterstr. 12, Postfach, 3360 Herzogenbuchsee*

### **Die richtige Frage stellen**

Auf der Suche nach den richtigen Gebieten, nach jenen Bereichen, in denen Begegnungszonen, gemeinsame Verkehrsbereiche eingerichtet werden können, ist es wichtig, dass richtig gefragt wird. Nicht Rezepte, Formeln, Normen, Schemas und ähnliches sind wichtig, sondern das richtige Vorgehen.

### **Die Frage lautet: Wo (in einem innerörtlichen Gebiet) stellen sich welche Anforderungen?**

Wenn diese Frage korrekt beantwortet wird, ergeben sich die jeweils notwendigen Regimes für ein bestimmtes Gebiet – zum Beispiel auch das Regime „Begegnungszone“.

### **Die korrekten Antworten finden**

Für die Erarbeitung der korrekten Antworten sind vor allem drei Punkte wichtig:

- es muss eine saubere Analyse über das gesamte Gebiet erstellt werden
- es müssen die Anforderungen an ein System korrekt gewichtet werden
- es ist eine fachlich korrekte Auswertung der Fakten vorzunehmen

Was heisst das konkret?

#### Saubere Analyse:

Für das zu bearbeitende Gebiet ist die heutige Situation in Bezug auf Nutzung, Situation sämtlicher Verkehrsarten inklusive Fussverkehr(!), Bebauung, aussenräumliche Verhältnisse, Ökologie, Ver- und Entsorgung möglichst umfassend zu erheben. Dabei sind grossräumig die Netzzusammenhänge nicht nur bei Verkehrsverbindungen zu beachten, sondern auch bei Freiräumen und Bebauungsarten. In kleinräumigen Projekten z.B. über einzelne Strassenzüge ist ebenfalls die nähere Umgebung und Vernetzung zu betrachten und auch die oft sehr unauffälligen Details. Das bedeutet eine intensive Auseinandersetzung mit der Situation!

#### Gewichtung der Anforderungen

Aus der Analyse und generell aus der fachlichen Grundlage ergeben sich Anforderungen an ein zukünftiges System, zur Hauptsache bezüglich

- subjektiver und objektiver Sicherheit
- Bewegungsqualität
- Raumbenutzung
- Örtlicher Integration

#### Korrekte Auswertung

Diese Anforderungen sind in einer Abwägung zu gewichten und auszugleichen im Sinne einer Interessenabwägung, welche den Entscheid für das eine oder andere System, für die eine oder andere Massnahme transparent zu machen hat.

### **Wann heisst die Antwort „Gemeinsamer Bereich“?**

Aus der Interessenabwägung werden sich also bereinigte Anforderungen ergeben, für welche zu prüfen ist, ob ein adäquates Regime bzw. Betriebssystem besteht. Die Matrix für das System „Gemeinsamer Verkehrsbereich“ beinhaltet als wesentliche Eckpunkte:

- häufige disperse Wunschbeziehungen flächig, v.a. Fussverkehr
- verschiedenste räumlich relevante Nutzungen in Gebäuden und Freiflächen

- mittlere bis dichte Belegung über längere Zeiträume
- Bedarf der Benutzung durch alle Verkehrsarten
- ähnliche Wichtigkeit der Flächen für verschiedene Nutzungen

### **Was tun, wenn gemeinsame Bereiche nötig sind**

Wenn die Analyse ergeben hat, dass ein bestimmtes Regime notwendig ist, müssen mit entsprechenden Massnahmen die Voraussetzungen für ein Funktionieren optimiert werden. Dies sage ich bewusst in dieser Form, denn allein schon durch das Vorhandensein bestimmter Voraussetzungen sollte das Funktionieren teilweise schon gewährleistet sein.

Anpassungsmassnahmen sind vor allem notwendig, weil in der bisherigen Realisierung der Verkehrsinfrastruktur wenig auf die tatsächlich vorhandenen Verhältnisse geachtet wurde und sehr oft die schnelle motorisierte Fortbewegung stark übergewichtet wurde. Entsprechende Mängel und Problemstellen weisen unsere Aussenraumflächen heute auf.

Am Beispiel und in den Referaten werden an dieser Tagung verschiedene der notwendigen Massnahmen gezeigt. Ich erwähne hier jene Vorgaben, welche für ein Funktionieren unabdingbar und unabhängig von der jeweiligen Situation erfüllt sein müssen:

- die Geschwindigkeit V85% muss um 30 km/h liegen
- dem Fussverkehr ist auf der gesamten Fläche Vortritt zu geben
- die Anforderungen müssen gestalterisch oder vorübergehend auch informativ deutlich kommuniziert werden.

### **Der Konfliktfall**

Es ist denkbar, dass Situationen eintreten, in denen die Anforderungen für eine Lösung mit gemeinsamen Verkehrsbereichen sprechen, es sich jedoch in der Folge herausstellt, dass die entsprechend notwendigen Massnahmen auf keine Art und Weise möglich sind. Damit meine ich nicht den fehlenden politischen Willen oder ähnliches, sondern effektive, physische Voraussetzungen wie Topographie, Wahrnehmung o.ä., die unveränderbar sind. Solche Situationen sind in der Planung normal. Es ist eine entsprechende Rückkoppelung notwendig und es muss eine Angleichung an ein anderes Regime gesucht werden, das der Situation am nächsten kommt und massnahmenmässig erreichbar ist.

Abzusehen ist von der bisher üblichen Gewohnheit, die Augen vor der Realität zu verschliessen und die Analyseresultate entsprechend anzupassen! In diesem Sinne plädiere ich auch für einen grösstmöglichen Spielraum in der Gestaltung der Regimevorgaben, damit Besonderheiten möglich sind!

### **Schluss mit Fragen?**

Die Frage, welche Gebiete nun geeignet seien und welche weniger geeignet, lässt sich also nicht so einfach mit Kochbuchrezepten beantworten. Es ist unumgänglich, die fachliche Arbeit sauber zu tun. Das heisst insbesondere, dass eine fundierte Analyse der jeweiligen Situation vorgenommen werden muss. Das tönt stark nach der leider oft verpönten konzeptionellen planerischen Vorarbeit, die vielerorts mit Sprüchen wie „fertig studiert, jetzt wird die Schaufel gepackt“ abgefertigt wird. Ich habe nichts gegen die Schaufel: Aber schon beim Suchen der Grenzsteine in meiner Lehrzeit kam jener besser weg, der zuerst den Plan anschaute und dann den Pickel packte.

Und um auf den Beginn meiner Ausführungen zurückzuschliessen: Nur wer die richtigen Fragen stellt, erhält auch die richtigen Antworten!

Tagung Flanierzone/Begegnungszone vom 9. März 2001 in Burgdorf

## **Sicherheit durch Verunsicherung**

*Jürg Iseli*  
Architekt HTL, Raumplaner FSU  
**Stadtplaner in Grenchen**

### **Bedeutung von gestalterischen Aspekten in Mischverkehrsflächen**

#### **Rückblick**

- Was vor 80 Jahren selbstverständlich und modern war, wurde vor 20 Jahren belächelt und umgekrempelt und ist heute wieder erstrebenswert.  
In Zentrumsgebieten mischten sich alle möglichen Formen der Fortbewegung, und der schwächere Verkehrsteilnehmer - der auf Rädern - musste sich einen Weg erkämpfen.
- Dann kam die Zeit des motorisierten Fortschritts:  
Das Auto eroberte den Aussenraum, Fussgänger und Fussgängerinnen wurden verdrängt, an die Hauswand oder in den Untergrund. Es wurde Ordnung geschaffen.
- Doch das Selbstbewusstsein der Langsamverkehrenden ist wieder gewachsen:  
Das Velo wird zum Kultobjekt, es kommen die Rollbretter, Rollschuhe und Trottinets dazu. Es beginnt die Rückeroberung des öffentlichen Raumes.

#### **Zurück zum Mischverkehr**

Was in Wohngebieten mit der Wohnstrasse schon bald selbstverständlich ist, wird in Zentrumsgebieten neu lanciert: Koexistenz aller VerkehrsteilnehmerInnen, mit dem Ziel, dem Langsamverkehr Priorität einzuräumen, ohne das Auto zu verbannen.  
Voraussetzungen: die niedrige Geschwindigkeit des Stärkeren sowie Toleranz, Rücksichtnahme, Gelassenheit und Humor aller Beteiligten.

Wie kann der Autoverkehr auf natürliche Art und Weise dazu gebracht werden, Geschwindigkeiten zu fahren, die nicht mehr lebensbedrohend sind?  
Signale und Vorschriften sind erfahrungsgemäss nur bedingt wirksam.  
Also greifen wir zu baulichen Mitteln und Bauen heisst Gestalten, aber:

#### **Die Schweiz ist gebaut**

Wir kommen heute kaum mehr dazu, eine Stadt oder ein Stadtzentrum neu zu bauen und damit die Verkehrsräume grundlegend neu zu gestalten.  
Die Stadt ist gebaut, aber die Bedürfnisse an den Aussenraum und die Anforderungen an den Verkehrsraum verändern sich laufend.

*Der Umbau steht im Vordergrund*

Wenn wir also von baulichen und gestalterischen Aspekten in Mischverkehrszonen sprechen, haben wir es meist mit Umbauten zu tun. Umbauen bedeutet vorerst einmal die Auseinandersetzung mit zahlreichen Randbedingungen:

- Städtebauliche Situationen, historische oder zeitgenössische Strassenbilder,
- Hausvorplätze und damit verbunden vor allem zementierte Eigentumsverhältnisse,
- Fahrbahnrande und Höhenkoten,
- Verkehrsabläufe, die verändert werden sollen,
- und die einschneidendste aller Randbedingungen, die Verkehrsgewohnheiten der Leute, z.B. mit dem Auto dorthin fahren zu können, wo man schon immer hingefahren ist und das so schnell wie möglich.

## Die Crux der unterschiedlichen Bedürfnisse

- Die einen - die KonsumentInnen - wollen sowohl mit dem Auto vor die Ladentüre fahren, wie auch ungestört flanieren können,
- die andern - die VerkäuferInnen - bangen um jeden Parkplatz.  
Aus diesen Bedürfnissen heraus ist die Mischverkehrszone wiedergeboren worden, die fast alle Aspekte befriedigen kann:
  - keine reine Fussgängerzone
  - kein reiner Innerortsverkehr
- Und es kommt nicht von ungefähr, dass diese Mischverkehrszonen vor allem in Kleinstädten ausprobiert werden und Anklang finden:
  - auf der einen Seite ist das Regime des gewöhnlichen Innerortsverkehrs für das genüssliche Einkaufen überhaupt nicht attraktiv,
  - andererseits ist die Zahl der Fussgänger und FussgängerInnen hier zu gering für eine reine Fussgängerzone.

## Gestaltung als Mittel zum Zweck

Ziel aller Gestaltungsmaßnahmen ist die grösstmögliche Sicherheit für die schwächeren VerkehrsteilnehmerInnen. Sicherheit durch Verunsicherung, durch die Verunsicherung der AutofahrerInnen, durch das Aufheben der starren Grenzen zwischen Fahrbahn und Trottoir. Überall dort, wo Fahrbahn und Gehweg klar abgegrenzt sind, fühlt sich der Autofahrer im Recht, dort wo die Fahrbahngrenzen verwischt sind, ist er/sie verunsichert und verringert als erste Reaktion die Geschwindigkeit. Das heisst bezogen auf die Gestaltung: **von der Strasse zum Platz.**

Die zahlreichen konkreten Beispiele zeigen, dass es kein Patent- oder Einheitsrezept gibt, dass immer wieder anders auf vorgegebene Situationen reagiert werden muss. Dabei geht es um

- Beläge, Randabschlüsse, Materialwahl
- Möblierung
- Informationsvermittlung
- Bepflanzung, Wasserführung
- Beleuchtung

**und zum Schluss trotzdem ein Rezept**

Es braucht Mut und Flexibilität und die Ueberzeugung, dass auch gute Gestaltung nicht immer vom Teuersten sein muss:

- Unkonventionelle, kreative Lösungen mit kostengünstigen Provisorien ausprobieren, schrittweise vorgehen, Erfahrungen sammeln.
- Mindestens so wichtig wie die gute Gestaltung ist das Marketing. Kommunizieren, Orientieren und Miteinbeziehen von Bevölkerung und PolitikerInnen, wenn eine unkonventionelle Idee Erfolg haben soll.

## **Burgdorfer Innen- und Aussenpolitik**

### ***Beurteilung der Flanierzone aus der Sicht eines Gewerbevertreters***

**Koni Kunz, Geschäftsführer Modehaus Vestita, Burgdorf und Schönbühl**

#### Phase 1: Wahrnehmung

Bevor wir „Gewerbler“ so richtig über dieses Projekt informiert wurden, stand sie schon da bzw. war sie schon umgesetzt: Die Flanierzone.

Sehr schnell bildeten sich Opinion-Leaders im Pro- und Contra-Lager. Zum Beispiel war es so, dass schon während der provisorischen Beschriftung der ersten Woche zwei Geschäftskollegen aus unmittelbarer Nachbarschaft zu mir kamen und meine Meinung hören wollten: „Herr Kunz, jetzt müend si emol use cho luege. Das isch jo wahnsinnig, was die wieder gmacht händ.“ Die Argumente waren bereits klar definiert. Vorausgegangen waren bestimmt schon diverse Gespräche, denn die Argumente waren durchdacht und hatten System. Sie manifestierten sich z.B. folgendermassen:

- Mit den heutigen Autos 20 zu fahren ist ja gar nicht möglich.
- Diese Schwellen werden unsere Autos ruinieren.
- Jetzt sind alle Verkehrsteilnehmer orientierungslos, im Speziellen die Kinder, aber sicherlich auch die älteren Verkehrsteilnehmer. Niemand weiss mehr, wie er sich in diesem Wirrwarr von Flanierzone zu verhalten hat.
- Und das alles sollen wir akzeptieren, obwohl wir weder gefragt noch orientiert wurden?

Meine Antwort war klar und unmissverständlich (sinngemäss):

1. Etwas, das ich nicht kenne, finde ich spannend und werde es erst beurteilen, wenn ich entsprechende Erfahrungen gemacht habe.
2. Es stimmt: Auch ich wurde im Detail nicht informiert, und das ist doch für Burgdorf atypisch.
3. Für mich wird entscheidend sein, wie sich die Flanierzone mittelfristig auf das Kundenverhalten und die Burgdorfer Publizität auswirken wird.

#### Phase 2: Auseinandersetzung

Die Pro und Contra bauten „ihre“ sowohl fundierten als auch Schein-Argumente auf. Das Contra-Lager war zu diesem Zeitpunkt klar stärker, denn die positiven Erfahrungen mit der Flanierzone waren noch zu gering, um stichhaltige Argumente zu haben, die auch Gegner der Flanierzone überzeugen könnten.

In den Service-Clubs von Burgdorf, im Gewerbeverein, in den einzelnen Quartierleists, an Stammtischen und auch in anderen Gremien wurde darüber debattiert und diskutiert. Das Thema war überall präsent:

in Leserbriefen, Orientierungsgesprächen, Informationsbroschüren, etc.

Unglaublich, welche Emotionen so etwas auslösen kann! Ich behaupte sogar, die Wahl des Burgdorfer Stadtpräsidenten hat weit weniger Emotionen ausgelöst als die Burgdorfer Flanierzone. Hoffentlich versteht unser Stapi dies auch als Kompliment, denn als solches ist es gemeint.

In der Zwischenzeit haben aber auch die „Gewerbler“ sowie Kunden und Privatpersonen ihre Erfahrungen mit der Flanierzone gemacht. Die meisten sahen sich jedoch in ihrer Meinung (Pro oder Contra) bestätigt.

**Pro:**

- Partnerschaftliche (gleichberechtigte) Verkehrsteilnehmer.
- Flanieren fördert Wohlbefinden, Wohlbefinden fördert Kauflust.
- Sicherheit für „schwächere Verkehrsteilnehmer“.
- Trottoir, Vorplätze, Schaufenster kommen nicht nur besser zur Geltung, sondern können auch anders genutzt werden.
- Events, Ausstellungen, Plakate. Aussenverkaufsangebote, Boulevard-Cafés etc. werden besser wahrgenommen.
- Die Strasse animiert zum Überqueren.

**Contra:**

Zu den bereits erwähnten Contra-Argumenten der Einführungsphase kamen in der Zwischenzeit noch neue dazu, die natürlich auch mich beschäftigen:

- Kostenaufwand für die Stadt.
- Nachts um 23.00 ist Burgdorf tot: Dann noch mit 20 km/h fahren macht keinen Sinn.
- Viele Auswärtige merken überhaupt nicht, dass es sich hier um eine Flanierzone handelt.

Phase 3: Stimmungswechsel

Ein Kollege aus Basel ruft mich an und erzählt, dass Burgdorf in der BAZ recht prominent als innovative Stadt erwähnt wird. Aus dem Stadtbauamt wird nicht ohne Stolz verkündet, dass diverse Orte aus dem In- und Ausland sich für das Projekt interessieren. Die Reaktionen des harten Kerns der Gegner blieb auch dieses Mal nicht aus. Die grosse Masse reagiert aber positiv, und der eine oder andere Geschäftsmann (von Kunden in seinem Geschäft direkt zu diesem Thema befragt), gibt sich dann gerne als Burgdorfer aus und anerkennt die innovative Haltung der Stadt. Die Stimmung schlägt also um. Nun sind die Medien aktiv, denn das Pro-Lager hat die Gunst der Stunde erkannt.

Das Bahnhofsquartier und die meisten Geschäftsleute sind heute überzeugt, dass die Flanierzone der Geschäftstätigkeit eher förderlich ist. Sie sind somit auch entsprechend positiv gestimmt.

Im Bahnhofsquartier erleichtert die Flanierzone den Geschäftsleuten die Förderung von Events wie:

- Flohmarktstände
- Vogelscheuchen-Wettbewerbe
- Konzerte, Musikveranstaltungen
- Elefanten-Apéros
- Kulturelle Ausstellungen
- Hasen an Ostern
- Eselreiten am Samichlaus
- Apéros
- Modeschauen auf der Strasse

Weshalb?

1. Die Wahrnehmung der Auto- und Velofahrer sowie der Fussgänger ist ohne Autobahn-Effekt ganz anders.
2. Die Geschäftsleute nutzen ihre Aussenverkaufsfläche nicht nur als Warenverkaufsfläche, sondern bei Jubiläen, Eröffnungen oder sonstigen Veranstaltungen auch als ideale Zone für Kundenkontakte ausserhalb der Verkaufsfläche, was die Hemmschwelle (Schwellenangst) zum Geschäftseintritt vermindert.

3. Die Atmosphäre ist in einer Zone, in der eine gewisse Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer gewährt wird, für den Detailhandel ganz klar kundenfreundlicher.

**Achtung:**

Ganz wichtig ist aber, dass man alle Gegner der Flanierzone auch weiterhin als ernste Partner akzeptiert und möglichst versucht, ihre Anliegen für eine zukünftige Optimierung mitzubedenken.

Beispiele:

- Strassenbreite vor Coop reicht nicht aus für das Kreuzen von Bus und PW, (ausweichen des PW's auf Trottoir)
- Niveaudifferenz Trottoir/Strasse ist unbestritten ein Problem

## Die Flanierzone - Das Genehmigungsverfahren

*Vom Wünschbaren zum Machbaren*

Paul Jörg Loosli, Abteilungsvorsteher Verkehrsorganisation und Schifffahrt im Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt des Kantons Bern, Schermenweg 5, 3001 Bern

1. Was ist eine Flanierzone? Eine Zone, in der man flanieren kann. Verkehrsrechtlich gesehen eine Zone, in der die Fussgänger Vortrittsrecht geniessen und die höchstzulässige Geschwindigkeit 20 km/h beträgt. In Zukunft wird offiziell der Begriff Begegnungszone eingeführt.
2. Was ist das Genehmigungsverfahren? Das möchte ich Ihnen erläutern. Ausserdem werde ich Ihnen zeigen, wie dieses Instrument im Burgdorfer Versuch angewandt wurde.

Im Kanton Bern braucht die Genehmigung einer abweichenden Höchstgeschwindigkeit eine Verfügung der zuständigen Behörde. Handelt es sich um eine Gemeindestrasse, braucht es zusätzlich die Zustimmung durch das kantonale Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt. Viele Verkehrsberuhigungsmassnahmen sind massgeblich durch eine "abweichende Höchstgeschwindigkeit" definiert: Tempo 30-Zonen, Fussgängerzonen, Wohnstrassen und der Versuch mit der Flanierzone. Deshalb braucht die Genehmigung einer solchen Verkehrsberuhigungsmassnahme auf einer Gemeindestrasse grundsätzlich eine Verfügung der Gemeinde und eine Zustimmung des Kantons.

Ist dieses Verfahren sinnvoll? Diese Frage wird gerade auch dann gestellt, wenn sich Hindernisse aufbauen. Unterschoben wird dann auch gleich "da wiehert wieder einmal der Amtsschimmel". Doch werfen wir einen kurzen Blick zurück!

1996 begann man in Burgdorf neue Wege des Verkehrsmanagements zu suchen. Im Kern der zukünftigen Modellstadt sollte der Fussgänger Vortritt haben! Aber die Autos sollen trotzdem zirkulieren können. Das war und ist das Credo ortsansässiger Gewerbetreibender gemeinsam mit modernen, der Nachhaltigkeit verpflichteten Verkehrsfachleuten und einer Mehrheit direkt betroffener Bürger.

Kann das ganze Bahnhofquartier in einen riesigen flächendeckenden Fussgängerstreifen umgewandelt werden? Das wäre doch eine geniale Lösung? Auf dem Fussgängerstreifen haben die Fussgänger immer Vortritt und die Autos dürfen, vorausgesetzt es hat keine Fussgänger, durchfahren. Ausserdem werden Fussgängerstreifen "nur" angeordnet. Das heisst, es braucht weder eine Gemeindeverfügung noch eine weitere Zustimmung des Kantons.

Der Haken dieser unbürokratischen Idee ist aber, dass der Gesetzgeber das Anhalten auf dem Fussgängerstreifen verbietet, und um keine Unsicherheiten offenzulassen, die Grösse von Fussgängerstreifen normiert hat. Der flächendeckende Fussgängerstreifen wurde fallengelassen.

In der nächsten Phase wollte die Gemeinde das gewünschte Verkehrsregime mit dem Signal Fussgängerzone signalisieren. In einer Fussgängerzone darf höchstens im Schrittempo gefahren werden. Die gewünschte Höchstgeschwindigkeit von wenigstens 20 km/h war aber deutlich höher, die Flanierzone wäre damit nicht legal signalisiert gewesen. Deshalb wurde das erste Flanierzonengesuch abgelehnt.

Hingegen prüfte das SVSA, ob das von der Stadt Burgdorf gewünschte Verkehrsregime versuchsweise mit der Signalisation Wohnstrasse erreicht werden könnte. In Bezug auf die 4 gewünschten Merkmale ergab sich folgendes Bild:

1. Zulassung aller Verkehrsarten auf einer Verkehrsfläche. Art. 43 Abs. 1 der Signalisationsverordnung sagt: "Das Signal ‚Wohnstrasse‘ kennzeichnet besonders hergerichtete Verkehrsflächen, die in erster Linie für Fussgänger bestimmt sind...". Gemäss den Weisungen und Erläuterungen des EJPD sollte das zu erwartende Verkehrsaufkommen 500 Motorfahrzeuge im Tagesdurchschnitt nicht übersteigen.  
Die Formulierung der Signalisationsverordnung (SSV) entspricht dem Bedürfnis, den Langsamverkehr zu fördern, ohne das Auto zu verbannen.
2. Höchstgeschwindigkeit 20 km/h. Art. 43 Abs. 1 lit.a sagt: "Die Höchstgeschwindigkeit der Fahrzeuge beträgt 20 km/h".  
Die gesetzliche Grundlage entspricht dem gewünschten Merkmal.
3. Fussgängervortritt Art. 43 Abs. 1 lit.a sagt: "Die Führer müssen den Fussgängern den Vortritt gewähren". Art. 43 Abs. 1 lit.b: "Die Fussgänger dürfen die ganze Verkehrsfläche benützen,... sie dürfen die Fahrzeuge nicht unnötig behindern".  
Die Formulierung entspricht dem Bedürfnis, den Langsamverkehr zu fördern, ohne das Auto zu verbannen.
4. Einbezug einer verkehrorientierten Nebenstrasse (Lyssachstrasse): Art. 43 sagt dazu nichts. Art. 2.3 der ergänzenden Weisungen über Wohnstrassen des EJPD vom 1. Mai 1984 sagt: "Die Strasse hat ausschliesslich Erschliessungsfunktion mit überwiegendem Ziel-Quellverkehr. Sie wird nicht von Fahrzeugen im öffentlichen Linienverkehr befahren. Das Verkehrsaufkommen ist gering..."

Bei allen vier Merkmalen sind die gesetzlichen Voraussetzungen erfüllt. Allerdings blieben, in Bezug auf die detaillierten Weisungen und Erläuterungen des EJPD, wichtige Kriterien nicht erfüllt. Das SVSA war jedoch bereit, im Rahmen eines Versuches und unter bestimmten Bedingungen von den Weisungen abzuweichen. Dies gilt für die Lage der Strasse bezüglich Nutzung und den Strassentyp (Durchgangsstrasse), die Verkehrsart (Durchgangsverkehr) und das Verkehrsaufkommen (DTV 7000 auf der Lysachstrasse anstelle von 500).

Aufgrund dieses Befundes haben wir der Gemeinde Burgdorf einen Verfügungstext entworfen.

Am 28. Oktober 1996 hat der Gemeinderat die Errichtung einer "Geschäfts- und Flanierzone" im Bahnhofgebiet beschlossen und das SVSA am 29. Oktober benachrichtigt. Zwei Tage später hat das SVSA die Zustimmungsverfügung erlassen.

Ich habe dem politischen Willen der Gemeinde zugestimmt, weil:

- die Möglichkeit, unter wissenschaftlicher Begleitung in kontrolliertem Rahmen Neues auszuprobieren nicht vorzeitig durch den Kanton abgeblockt werden sollte.
- die Idee, nicht nur mit baulichen Massnahmen, sondern auch mit gestalterischen und aufklärerischen Mitteln das gewünschte Regime zu erreichen unter Versuchsbedingungen getestet werden konnte.
- genau die vorgesehenen Elemente: Gemischtverkehr mit Fussgängervortritt und Maximalgeschwindigkeit 20 km/h, sollte sie sich wider vieler Experten-Erwartungen bewähren, einer gesetzlichen "Marktlücke" entsprechen.

Fünf Jahre später stelle ich befriedigt fest, dass sich das Engagement gelohnt hat. Das getestete Verkehrsregime wird noch dieses Jahr durch die bevorstehende Signalisationsverordnungsteilrevision salonfähig. Dank dem Flanierzonenversuch hat der Gesetzgeber die Marktlücke erkannt und wird sie nun in verdankenswerter Art schliessen.

Tagung Flanierzone/Begegnungszone vom 9. März 2001 in Burgdorf

## **Öffentlichkeitsarbeit**

*Alfred Lussi*

*Präsident Fussgänger- und Velomodellstadt Burgdorf*

*Farbweg 11, Postfach, 3401 Burgdorf*

### **Vor der Inbetriebnahme:**

Die Flanierzone wurde in Burgdorf mit einschlägigen Vorgaben eingeführt, jedoch ohne das Gelingen garantieren zu können. Die neue Verkehrsordnung ist in der Tat als Modellversuch gestartet worden. Zuständige Amtspersonen sowie Verkehrsfachleute hatten über die Realisierbarkeit unterschiedliche Meinungen, die einander teilweise diametral entgegen standen. Die wiederkehrenden Bewilligungen verursachten etliche Komplikation. Die Projektleiter sind bis kurz vor der Eröffnung zwischen Euphorie und Schrecklähmungen hin und her gerissen worden. Öffentliche Dispute hätten zu dieser Zeit die Idee der Flanierzone zu Nichte machen können. Der Verzicht auf breit angelegte Öffentlichkeitsarbeit vor der Inbetriebnahme wurde zwar kritisiert, war jedoch zweckmässig.

### **Zum Start:**

Am Eröffnungstag, dem Freitag, 13. Dezember 1996, wurde zur ersten Medienkonferenz eingeladen. Mitglieder der Projektleitung und der Projektkommission haben sich je am ersten Freitag und Samstag in der Flanierzone aufgehalten und mit vielen Leuten Gespräche geführt. Die angesprochenen Personen haben damals das neue Verkehrsregime mehrheitlich und aus verschiedenen Gründen ablehnend beurteilt. Man war grösstenteils überzeugt, die Flanierzone werde sich nicht bewähren. Die Verantwortlichen haben sich allerdings nicht aus dem Konzept bringen lassen. Es war vielmehr ein Ansporn, den gegenteiligen Beweis erbringen zu wollen und die eben begonnene Öffentlichkeitsarbeit zu intensivieren.

### **Marketing:**

Die baulichen Weisungen der Wohnstrasse waren bei der Eröffnung nur zu einem bescheidenen Teil realisiert. Ein wichtiges Merkmal der ersten Flanierzone - vor allem während der Startphase - war, das Verhalten der Verkehrsteilnehmer anstelle von baulichen Massnahmen mit Marketingmassnahmen zu beeinflussen. Wo möglich wurden Verbote, Vorschriften und Hindernisse durch Informationen, Motivationen und Appelle ersetzt. Die Förderung der gegenseitigen Rücksichtnahme und das Erreichen und Erhalten einer friedlichen Verkehrskultur mit der Gewährleistung des absoluten

Fussgängervortrittes konnte weitgehend erreicht werden. Die Marketingmassnahmen werden jedoch ein permanentes Thema bleiben.

Anfänglich wurden zusätzlich zum Wohnstrassenschild über die Zoneneingänge Transparente mit der Aufschrift „Flanierzone Burgdorf“ gespannt. Der Strassenbelag wurde innerhalb der Zone in regelmässigen Abständen mit dem Signet der Modellstadt und der Aufschrift 20 km/h markiert. Am Strassenrand wiederholen Plakatständer mit auswechselbaren Hinweisen die wichtigsten Merkmale wie Fussgängervortritt und Tempo 20 mit dem Slogan „langsam – sicher – freundlich“.

Mit kontinuierlichen Pressemitteilungen, Inseraten, Flugblättern, Auftritten anlässlich von Versammlungen und durch Gespräche mit Kritikern wurde die Öffentlichkeitsarbeit forciert. Viel Beachtung wurde ebenfalls einem guten Einvernehmen mit den Behörden und den Verwaltungen geschenkt. Etliche Gespräche mit verschiedenen Behördemitgliedern halfen diverse Zweifel und Meinungsverschiedenheiten abzubauen. Sowohl der Gemeinderat wie der Stadtrat von Burgdorf haben seit jeher die Aktivitäten der Fussgänger- und Velomodellstadt Burgdorf wohlwollend begleitet.

### **Aktionen:**

Seit Beginn wurden innerhalb der Flanierzone immer wieder Aktionen und Veranstaltungen durchgeführt, um die neue Verkehrskultur zu fördern und die Leute auf mannigfaltige Weise für das rücksichtsvolle Miteinander von Motorfahrzeugen, Velos und Fussgängern zu überzeugen. Sympathien brachten auch die Aktivitäten mit der Absicht, den Anwesenden auf der Strasse ein kleines Präsent mit einem „Danke schön!“ für das überwiegend kooperative Verhalten in der Begegnungszone zu überreichen.

### **Öffentlichkeitsarbeit über die Stadtgrenzen:**

Die Partner Energie 2000 (heute: EnergieSchweiz), VCS, Fussverkehr Schweiz, der Kanton Bern und das Gewerbe haben mitgeholfen, die Popularität der Flanierzone zu fördern und auszuweiten. Verschiedene überregionale Zeitschriften und Zeitungen konnten für Berichte über die Flanierzone gewonnen werden. Zusammen mit den zuständigen Verwaltungsabteilungen der Stadt Burgdorf bemüht sich die Projektleitung, auswärtige Interessenten zu empfangen oder mit Informationen zu bedienen. Bis heute sind 44 Delegationen begrüsst und durch die Flanierzone geführt worden. Ausserhalb von Burgdorf wurde auf Einladung 11-mal über die Flanierzone referiert und orientiert. Im weiteren sind 64 Informationsunterlagen auf Anfrage an interessierte Kantone, Gemeinden, Organisationen und Einzelpersonen verschickt worden. Einer immer grösseren Beliebtheit erfreut sich die Homepage „[www.modelcity.ch](http://www.modelcity.ch)“. Im Januar wurden z. B. knapp 500 „Visitors“ registriert. Allen, die sich für die Begegnungszone interessieren, ist diese Internet-Adresse zu empfehlen. Das aktuellste Beispiel der Öffentlichkeitsarbeit ist jedoch die heutige Tagung.

## **Begegnungszonen und Sicherheit** **Bausteine auf dem Weg zu «Vision Zero»**

*Hans Ulrich Büschi*

*Präsident Schweizerischer Verkehrssicherheitsrat  
Schwanengasse 3, 3001 Bern*

*Die Rückeroberung der Strasse durch nicht motorisierte Verkehrsteilnehmende ist vom oft belächelten und häufig mit desinteressiertem Achselzucken zur Kenntnis genommenen «modischen», somit auch vorübergehenden Phänomen zur immer weitere Kreise ziehenden Realität mit wachsender gesellschafts- und verkehrspolitischer Relevanz geworden. Die VCS-Initiative «Strassen für alle» stellte so besehen den politischen Nachvollzug einer Entwicklung dar, die sich bisher in zahlreichen und sehr unterschiedlichen Erscheinungsformen wie Misch-verkehrs- und Flanierzonen, Wohnstrassen, Tempo-30-Zonen usw. konkretisiert hat.*

Neben eindeutig als Experimente deklarierten gibt es heute schon eine Vielzahl von rechtlich klar definierten Anlagen mit Langsamverkehrsregimes, namentlich die über 1000 Tempo-30-Zonen in Siedlungsgebieten der ganzen Schweiz. Diese geniessen in der Regel nach anfänglicher Skepsis eine hohe allseitige Akzeptanz. Sie zeichnen sich durch eine auf Wohnquartiere begrenzte räumliche Ausdehnung, eine weitgehend einheitliche und klare Kennzeichnung (Signalisation, Markierung) und eine zielkonforme Gestaltung der Strassenräume aus.

Der Sicherheitsgewinn in «verkehrsberuhigten Zonen» ist ausgewiesen. Laut Hochrechnungen der bfu beträgt hier das verkehrsbedingte Todesfallrisiko noch 0,3 Getötete/100 Mio Kilometer gegenüber 1,2/100 Mio km auf Innerortsstrecken und 1,7/100 Mio km auf Ausserortsstrecken. Solche Zonen weisen in etwa den gleichen Sicherheitsstandard auf wie Autobahnen (0,34 Getötete/100 Mio km). Damit wird verdeutlicht, dass in Verkehrsräumen mit «gemischtem» Verkehr die Geschwindigkeit der Fahrzeuge für die Sicherheit der «schwächeren» bzw. verletzlicheren Verkehrsteilnehmenden von entscheidender Bedeutung ist.

Der vom Bund mit der in Vernehmlassung stehenden Revision der Signalisationsverordnung vorgezeichnete Lösungsansatz zur nachhaltigen Hebung der Verkehrssicherheit in Siedlungsgebieten ist zu begrüßen. Der Entwurf bringt eine wesentlich erleichterte Einführung von Zonen mit Tempobeschränkungen und die Möglichkeit der rechtlich sanktionierten Ausscheidung von «Begegnungszonen» nach dem Vorbild der hiesigen Flanierzone. Für dieses Konzept sprechen die Einfachheit der Verfahren, die stufen- und sachgerechte Kompetenzzendelegation an Kantone und Gemeinden und der Verzicht auf helvetisch-perfektionistische Detailvorschriften in Bezug auf die Rahmenbedingungen.

Richtig ist auch der gewählte Handlungsansatz: Nicht die Schaffung von Begegnungszonen zwecks Hebung der Verkehrssicherheit steht im Vordergrund, sondern die Senkung der Geschwindigkeit als Voraussetzung für Verkehrsräume, die von allen mit relativ hoher Sicherheit genutzt werden können.

Diese Vorgehensweise entspricht im weitesten Sinn der Zielsetzung der «Vision zero». Diese strebt ein Verkehrssystem an, das weder Todesopfer noch Schwerverletzte fordert. «Vision zero» ist vom Vorsteher des zuständigen UVEK, Bundespräsident Moritz Leuenberger, zur obersten sicherheitspolitischen Richtschnur erklärt worden und hat in das UVEK-Leitbild Eingang gefunden.

«Vision Zero» ist die ultimative Zielsetzung aller in der Verkehrssicherheitsarbeit engagierten Organisationen und Institutionen der Schweiz und der EU. Ihre Konkretisierung ist eine langfristige Aufgabe, die nur interdisziplinär und in Detailschritten gelöst werden kann. Wichtigste Voraussetzung für eine kontinuierliche Annäherung an dieses Fernziel ist die Schaffung einer minimalen gesamtgesellschaftlichen Akzeptanz für das Grundanliegen der «Vision zero». Die Realisierung von «Begegnungszonen» kann dazu einen wesentlichen Beitrag leisten.

## Erfahrungen der Polizei

*Beatrix Rechner, Gemeinderätin Burgdorf*

*Ressortchefin Öffentliche Sicherheit*

Flanierzone - erste Erfahrungen hat die Polizei bereits mit dieser Bezeichnung gemacht. Nämlich, dass sie den Begriff "Flanierzone" aus den gesetzlichen Erlassen nicht kannte, nicht wusste, was er bedeutet und wo eine Erklärung zu finden ist. Im Strassenverkehrsgesetz und in der Signalisationsverordnung wurde sie damals nicht fündig. Für die Polizei also eine grosse Unbekannte. In der Zwischenzeit hat sich das jedoch geklärt!

Zur Sicherheit in der Flanierzone: sie ist erfreulich hoch! Heute - nach fast vier Jahren Betrieb - darf festgehalten werden, dass keine wirklich gravierenden Vor-kommnisse, sprich Unfälle, in der Flanierzone zu verzeichnen sind. Es wurden konkret ein paar sogenannte "Begegnungsunfälle" registriert, wie sie jedoch auf einer anderen ebenso belebten Strasse auch passieren. Wir sind der Meinung, dass dank dem starken Mischverkehr sowohl bei Radfahrern wie bei den Fussgängern trotz Vortrittsberechtigung und sonstigen Freiheiten - wir denken an die überall mögliche Querung - eine hohe Disziplin herrscht.

Lediglich der Bus-Betrieb gerät während den "Rushhours" am Mittag und am Abend etwas in Zeitnot. Die Chauffeure bewahren jedoch stoische Ruhe und bringen es immer wieder fertig, pünktlich zu sein.

### Die Rolle der Polizei

In den Anfangszeiten der Flanierzone hatte die Polizei eine schwierige Rolle inne: Bei jeder sich bietenden Gelegenheit wurde sie mit Vorwürfen überhäuft, weil das Fussvolk - im wahrsten Sinn des Wortes - sich schwer tat, die neuen Regeln - vor allem das Fehlen von Fussgängerstreifen - zu akzeptieren. Dass es sich um ein völlig neues Konzept, ein Pilotprojekt handelte, einen Versuch darstellte, gestützt von einer breiten Trägerschaft, wollte man schlicht nicht zur Kenntnis nehmen. Auch das ansässige Gewerbe hat deutlich und unterschiedlich reagiert. Erst die kontinuierliche Aufklärungsarbeit durch die Projektgruppe, die Begleit-Signalisation wie Weltformat-Plakate, Bänder hoch oben über die Strassen gespannt, auf die Fahrbahn gemalte Flanierzonen-Symbole, bauliche Massnahmen und Informationsveranstaltungen ebneten den Weg zur heutigen Akzeptanz.

Die ersten Erfahrungen, welche wir mit Automobilisten machten, sind auch in die Polizei-Geschichte eingegangen: Die empfohlene Tempolimit von 20 km/h und das Vortrittsrecht der Fussgänger schien die Autofahrer richtiggehend zu schockieren. "Seid Ihr verrückt geworden?", "Jetzt ist die Polizei von allen guten Geistern verlassen!", "Spinnt Ihr denn, was sollen die komischen Bildli auf der Fahrbahn?" "Da hat die Polizei ein rechtes Ei gelegt!" "Habt Ihr nichts besseres zu tun?" Das sind Beispiele von Reaktionen, wie die Polizisten sie täglich zu hören und zu lesen bekamen. Sie können sich vorstellen, dass eine Zeitlang richtiger Frust herrschte, hatte die Polizei doch lediglich mitgeholfen, etwas "Neues" zu kreieren...

### Nun zu den Facts:

Die Stadtpolizei war natürlich von Anbeginn im Projekt eingebunden. Wir waren äusserst gespannt, ob und wie rasch eine Temporeduktion feststellbar sein würde. Das Visi-Speed-Geschwindigkeit-Messgerät wurde in den Anfangszeiten häufig als Reminder eingesetzt. Selbstverständlich konnte nicht erwartet werden, dass sich der Verkehr praktisch von einem Tag auf den anderen auf das gewünschte Tempo 20 einstellen würde.

Die Polizei hat sich sehr tolerant gezeigt. Schliesslich war uns sehr wohl bewusst, dass wir vorläufig keine gesetzliche Grundlage haben würden, um Geschwindigkeitskontrollen durchzuführen und Übertretungen zu ahnden. Aber, wie bekannt, lernt der Mensch nur über das Portemonnaie - will heissen, wenn er mehrmals zur Kasse gebeten wurde wegen zu schnellem Fahren. Was also waren unsere Möglichkeiten, das neue Verkehrsregime mehr oder weniger durchzusetzen? Anfänglich wurde viel zu schnell gefahren. Wir beobachteten den Verkehr, hatten aber keine Möglichkeit, fehlbare Lenker und Lenkerinnen zu büssen oder zu verzeigen. Im Strassenverkehrsgesetz war die Flanierzone noch nicht vorgesehen. Wir mussten uns voll auf die Aufklärungskampagnen der Projektleitung verlassen. Und die waren häufig und äusserst erfolgreich! Die Resultate der regelmässig durchgeführten Geschwindigkeitsmessungen waren befriedigend. Von Mal zu Mal war die gemessene Durchschnittsgeschwindigkeit tiefer. Bis heute hat sie sich so um die 20 bis 25 km/h eingependelt, was ein erfreuliches Resultat bedeutet.

### **Wie sind die Erfahrungen der Polizei heute?**

Der Verkehrsteilnehmer und die Verkehrsteilnehmerin - besonders aus der Region - haben die Regeln in der Flanierzone begriffen. Im Grossen und Ganzen funktioniert sie wunschgemäss. Sogar die leisen Bedenken wegen des Niveau-Ausgleichs sind ausgeräumt. Die Fussgänger und Fussgängerinnen haben sich an die neuen Verhältnisse angepasst. Die Flanierzone ist mehrheitlich akzeptiert und nicht mehr wegzudenken.

### **Geschwindigkeitskontrollen**

Seit letztem Jahr ist die Flanierzone vom ASTRA anerkannt. Das heisst für die Polizei: Sie **d ü r f t e** in der Flanierzone Geschwindigkeitskontrollen durchführen und demzufolge auch Ordnungsbussen ausstellen. Soweit die Theorie.

Die Praxis sieht anders aus: Wir sind äusserst zurückhaltend mit Geschwindigkeitsmessungen. Einerseits, weil in der Regel wirklich langsam gefahren wird. Wollte man die 20 km/h wirklich durchsetzen, würden vermutlich mehr als die Hälfte der Fahrzeuge hängen bleiben. Und ob das dem Goodwill zuträglich ist, welche die Flanierzone heute genießt, ist fraglich.

Andererseits sind es die Geschäftsinhaber, das Gewerbe, welche über eine konsequente und durchsetzende Kontrolltätigkeit gar nicht erfreut wären! Mit einem gewissen Recht machen sie geltend, dass ihre Kunden vertrieben würden aus dem Bahnhofquartier und sich anderen grossen Einkaufszentren zuwenden könnten. Für diese Argumentation haben wir Verständnis.

Wir machen aber trotzdem sporadisch Radarmessungen - rein zu statistischen Zwecken. Die "scharfen" Kontrollen finden bis heute ausschliesslich auf den Ausfahrstrecken Lyssachstrasse und Richtung Platanenstrasse statt. Warum? Die Polizei stellt immer wieder selber fest und wird von anderen Beobachtern darin bestätigt, dass einzelne Automobilisten und Automobilistinnen sich in der Flanierzone wohl noch beherrschen können, dann aber aus lauter Frust das Gaspedal durchtreten. Das wollen und dürfen wir nicht tolerieren. So wurden rund 100 Meter nach Ende der Flanierzone Geschwindigkeiten von bis zu 93 Stundenkilometern festgestellt. Dass in solchen Fällen der Ausweis auf der Stelle weg ist, dürfte jedermann klar sein.

Abschliessend dürfen wir sagen: **Die Polizei ist mit der Flanierzone und deren Nutzung sehr zufrieden!** Die grosse Unbekannte ist etabliert.

Wir von der Polizei sind für mehr Flanierzonen in der Schweiz.

Tagung „Mischverkehrszonen / Begegnungszonen“  
9. März 2001, Burgdorf

R  
D  
S  
S  
A  
U  
M  
E  
N  
T  
W  
I  
C  
K  
L  
U  
N  
G  
D  
E  
V  
E  
L  
O  
P  
P  
E  
M  
E  
N  
T  
T  
E  
R  
R  
I  
T  
O  
R  
I  
A  
L  
S  
V  
I  
L  
L  
U  
P  
P  
O  
T  
E  
R  
R  
I  
T  
O  
R  
I  
A  
L  
E  
S  
P  
A  
T  
I  
A  
L  
D  
E  
V  
E  
L  
O  
P  
P  
M  
E  
N  
T

## **Nachhaltige Mobilität Die Flanierzone / Begegnungszone mit Blick auf die Strategie UVEK**

Zusammenfassung der Rede von

*Professor Pierre-Alain Rumley,*  
Direktor des Bundesamtes für Raumentwicklung  
3003 Bern

Besuchen Sie das Bundesamt für Raumentwicklung im  
Internet unter: <http://www.amenagement.admin.ch>

## 1. Strategie UVEK

Die Strategie kann im Internet eingesehen werden ([www.uvek.admin.ch](http://www.uvek.admin.ch)). Sie wird zur Zeit durch Elemente aus der Raumentwicklung vervollständigt.

## 2. Ziele der Raumentwicklung

(vgl. Grundzüge der Raumordnung Schweiz)

- **4 Grundstrategien:**

- Ordnung der städtischen Räume
- verstärkte Entwicklung des ländlichen Raums
- Schutz der Natur- und Landschaftsräume
- Einbindung in Europa

- Ordnung der städtischen Räume bedeutet:

- Verstärkte Vernetzung der schweizerischen Städte (Polyzentrismus, dezentralisierte Konzentration)
- Erneuerung und Belebung der Städte
- Begrenzte Ausweitung der Agglomerationen und Strukturieren der städtischen Zonen

- Die Umsetzung dieser Ziele erfolgt durch **politische Massnahmen**, die Folgendes gewährleisten:

- **Lebensqualität** in der Stadt (Ruhe, attraktive Wohnparks, Grünflächen, Natur in der Stadt, strukturierte und miteinander verbundene öffentliche Anlagen, etc.)
- Optimale **Verdichtung**
- Funktionale und gesellschaftliche **Mischung**

- Die **Flanierzonen / Begegnungszonen** stellen eindeutig ein Mittel zur Förderung einer Politik der nachhaltigen Raumentwicklung dar.

### 3. Grundsätze der Verkehrspolitik (Strategie UVEK)

- Nachhaltige Mobilität
- Koordinierte Verkehrspolitik
- Optimierung der technischen Möglichkeiten
- Harmonisierung der europäischen Verkehrspolitik
- Kostendeckung und Internalisierung der externen Kosten
- Erhöhung des Anteils des öffentlichen Verkehrs und Förderung der Ökomobilität
- Hohe Verkehrssicherheit

### 4. Persönliche Abschlussbemerkungen

- Die **Ausgestaltung von Flanierzonen / Begegnungszonen** erscheint mir in hohem Masse **wünschenswert**.
- Eine solche Ausgestaltung erfordert keinerlei gesellschaftliche Veränderung. Sie beinhaltet:
  - Die Achtung der anderen
  - Eine bestimmte Sozialethik
  - Einen anderen Zeitbegriff

## **Rechtliche Verankerung der Begegnungszone**

*Yolanda Schreier, lic.iur., stv. Bereichsleiterin  
Bundesamt für Strassen (ASTRA)  
3003 Bern*

### **1. Einleitung**

Die Erhöhung der Strassenverkehrssicherheit ist trotz rückläufigen Unfallopferzahlen ein stetes Anliegen. Mit 17'589 Verletzten und 210 Toten innerorts im Jahre 1999 ist Handlungsbedarf gegeben. Zurzeit werden im Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) Grundlagen für eine Strassenverkehrssicherheitspolitik erarbeitet. Vision Zero soll Leitlinie sein. In diesem Sinne sind alle rechtlichen Neuerungen im Strassenverkehrsrecht als Teil eines Gesamtkonzeptes zu betrachten.

### **2. Wohnstrassen**

Am 1.1.1980 hat die Wohnstrasse Eingang ins schweizerische Recht gefunden. In der Praxis jedoch hatte sie keinen Erfolg.

### **3. "Flanierzone" Burgdorf und Postulat Weyeneth**

Der seit 1997 laufende Versuch mit der "Flanierzone" Burgdorf hat grosses Interesse ausgelöst. In einem parlamentarischen Vorstoss (Postulat Weyeneth vom 26.6.1998) wurde der Bundesrat aufgefordert, "Zonen einzurichten, in denen der rollende Verkehr analog der Wohnstrasse ohne Zutrittsbeschränkungen beruhigt ist und gleichzeitig der Fussgängerverkehr Vortritt hat".

### **4. "Zone mixte" in St. Blaise**

Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) wollte neben dem Versuch in Burgdorf einen solchen in der Westschweiz, in einem anderen Umfeld. Die Gemeinde St. Blaise erklärte sich 1999 bereit, eine "zone mixte" einzurichten.

### **5. Vorgeschlagene rechtliche Neuerungen**

Das ASTRA hat die Vorschläge zur rechtlichen Regelung der "Begegnungszone" am 22.1.2001 in die Vernehmlassung geschickt. Diese Vorschläge beinhalten Änderungen in der Signalisationsverordnung (SSV) sowie eine neue Departementsverordnung zur Anordnung von Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen. Die Wohnstrasse soll durch die Begegnungszone abgelöst werden. Zu den wesentlichen materiellen Änderungen vgl. Zusammenstellung auf folgender Seite.

### **6. Ausblick**

Die Vernehmlassung dauert bis Ende April 2001. Die Ergebnisse werden ausgewertet und die jetzt vorgeschlagenen Texte entsprechend überarbeitet werden. Sie werden in der zweiten Jahreshälfte dem Bundesrat bzw. dem Departementsvorsteher unterbreitet werden. Auf Anfang 2002 sollen sie in Kraft treten.

## Heute Wohnstrasse

## Morgen Begegnungszone

	Wohnstrasse	Begegnungszone
<b>Strassentypen</b>	Strassen mit Erschliessungsfunktion <ul style="list-style-type: none"> <li>- ohne öV</li> <li>- max. 100 Motorfahrzeuge pro Spitzenstunde pro Tor</li> <li>- DTV max. 500 Motorfahrzeuge pro Tor</li> </ul>	Alle Strassen <b>ohne</b> Hauptstrassen; andere verkehrsorientierte Strassen dürfen ausnahmsweise auch einbezogen werden
<b>Örtlicher Geltungsbereich</b>	Nur Wohngebiet	Wohn- oder Geschäftsbereiche, die <ul style="list-style-type: none"> <li>- abgrenzbare Einheit bilden</li> <li>- Strassen mit möglichst gleichartigem Charakter aufweisen</li> </ul>
<b>Zonengrösse</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- max. 600m lange Strasse</li> <li>- Einzugsgebiet mind. ca. 1 ha,</li> <li>- mind. eine Wohndichte von 10 Einwohnern pro ha und eine Bevölkerung von 50 Einwohnern</li> </ul>	keine Einschränkung (vgl. allerdings oben)
<b>Gutachten nach Art. 32 Abs. 4 SVG</b>	Ja	Ja, doch genügt ein Kurzbericht
<b>Inhalt Gutachten</b>	Ausführliches Gutachten erforderlich, das sich u.a. zur Lage und Ausgestaltung der Strasse sowie zum Verkehrsaufkommen äussert	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Übersichtsplan mit Hierarchie der Strassen</li> <li>- Beurteilung von Sicherheitsdefiziten</li> <li>- Geschwindigkeitsniveau</li> <li>- Angaben zur Qualität als Wohn-, Lebens- und Wirtschaftsraum</li> <li>- Auswirkungen auf die ganze Ortschaft oder andere Quartiere</li> <li>- Angaben zu den flankierenden Massnahmen</li> </ul>
<b>Verkehrsrechtliche Massnahmen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- grds. Rechtsvortritt</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- immer Rechtsvortritt</li> <li>- grds. keine Fussgängerstreifen</li> <li>- Parkfelder, Sperrflächen zur optischen Einengung möglich</li> <li>- Verdeutlichung des Zonen-charakters durch besondere Markierungen möglich</li> </ul>
<b>Zoneneingänge</b>	"Tor" mit baulichen Massnahmen zwingend	Verdeutlichung der Eingänge durch kontrastreiche Gestaltung, damit Torwirkung entsteht; in der Mittelwahl ist die Behörde frei
<b>Flankierende Massnahmen zur Einhaltung der signalisierten Höchstgeschwindigkeit</b>	Schwergewicht auf baulichen Massnahmen in der ganzen Zone	Behörde ist bei der Wahl der flankierenden Massnahmen frei (z.B. bauliche, gestalterische Massnahmen, Öffentlichkeitsarbeit, konsequente Kontrollen). Wichtig ist, dass die Ziele erreicht werden
<b>Verkehrsfläche innerhalb der Zone</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- vorwiegend eine Ebene, ohne Absätze</li> <li>- kleinräumige und differenzierte Gestaltung</li> </ul>	Keine zwingenden Anforderungen Hinweise aus SN 640 210 – 640 213
<b>Nachkontrolle</b>	Bisher nicht ausdrücklich vorgesehen	Innert 2 Jahren; bei Bedarf Nachbesserungen

# Chronologie der Burgdorfer Flanierzone

- 1995 Herbst* Burgdorf wird, ausgewählt vom Bundesprogramm Energie 2000, dem VCS und der ARF, schweizerische "Fussgänger- und Velomodellstadt".
- 1996 März* An einer Klausurtagung mit der praktisch vollständigen Projektkommission entsteht aus zahlreichen visionären Vorschlägen die Idee einer Langsamverkehrszone im Bahnhofsquartier. Die gewerbliche Seite akzeptiert niedriges Tempo (20 km/h) und Vorrang für die Fussgänger, die ökologische und "Fussgänger"-Seite verzichtet auf Forderungen bezüglich Parkplatzbeschränkungen und stimmt der Aufhebung eines Teil-Fahrverbotes zu.
- 1996 Oktober* Das bernische Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt SVSA bewilligt den Flanierzonenversuch.
- 1996 Oktober* Der Gemeinderat von Burgdorf beschliesst die Durchführung des Verkehrsversuchs "Flanierzone" im Bahnhofquartier.
- 1996 Dezember* **Eröffnung der Flanierzone** mit mehreren strassenüberspannenden Transparenten, ca 40 Bodenbemalungen (Burgdorfer Raute), dem um den Zusatz "Flanierzone" ergänzten Wohnstrassenschild und ca. 15 Hinweisplakaten. Gleichzeitig werden die Mittelstreifen auf der Fahrbahn und die Fussgängerstreifen entfernt.
- 1997 Januar* Die noch im Dezember gestartete Mitwirkung ergibt knapp mehr Zustimmung als Ablehnung. Vor allem das Fehlen von Fussgängerstreifen und das "unbekannte" Wohnstrassenschild werden bemängelt.
- 1997 Februar* Weil die Torsituation der Flanierzone trotz grossflächigen Transparenten ungenügend erscheint, werden zusätzlich 3M-Fahrbahnschwellen angebracht.
- 1997 Mai* Der Burgdorfer Stadtrat genehmigt einen Geamtkredit von 350'000 Franken für die definitive Gestaltung der Flanierzone.
- 1997 Juni* Die ersten **Tempomessungen** "nachher" fallen bereits überzeugend tiefer aus. In der Lyssachstrasse hat das Tempo ( $V_{85}$ ) von 51.3 auf 29.3 km/h abgenommen (Freitag 17-19 Uhr), in der Bahnhofstrasse von 37.5 auf 32.5 km/h.
- 1997 Oktober* Das Bundesamt für Polizeiwesen BAP signalisiert, dass es einer Fortsetzung des Flanierzonenversuchs in der bisherigen Form nicht zustimmen werde. Weil die Mehrheitsverhältnisse im Gemeinderat unklar sind, muss mit dem Versuchsabbruch auf Dezember 1997 gerechnet werden.
- 1997 November* Der Gemeinderat entscheidet sich nochmals für die Flanierzone. Das SVSA verfügt die Verlängerung des bisher einjährigen Versuchs. Es geht eine einzige Einsprache ein. Sie wird gütlich erledigt. Die Haftpflichtfrage (infolge der wackeligen Absicherung des Versuchs beim Bund) kann gelöst werden.
- 1998 Mai* Auf Forderung des Ortsbusbetreibers hin erfolgt die Entfernung eines Teils der Schwellen an den Eingangstoren. Gleichzeitig werden grossflächig mehrere "20 km/h"-Markierungen auf der Fahrbahn aufgemalt.
- 1998 Juni* Nationalrat Hermann Weyeneth reicht sein **Flanierzonenpostulat** ein. Darin wird der Bundesrat eingeladen, "eine Regelung einzuführen, welche es den Gemeinden erlaubt, mit vertretbarem Finanzaufwand Zonen einzurichten, in denen der rollende Verkehr analog der Wohnstrasse ohne Zutrittsbeschränkungen

- beruhigt ist und gleichzeitig der Fussgängerkehr Vortritt hat".
- 1998 Juni* Die zweite Begleituntersuchung der Universität Bern zur Flanierzone bestätigt eine hohe Akzeptanz, deutlich tiefere gefahrene Geschwindigkeiten und erhöhte Verkehrssicherheit.
- 1998 Juli* Die zweite Tempomessung bringt eine Stagnation auf tiefem Niveau: Lyssachstrasse 30.0 km/h, Bahnhofstrasse 29.3 km/h.
- 1998 Juli* Das Burgdorfer Büro B legt die Entwürfe für eine definitive Flanierzonengestaltung mit u.a.. Niveaugleichheit zwischen Fahrbahn und Trottoir in der Lyssachstrasse vor.
- 1998 August* Das Bundesamt für Strassen Astra, neu nach dem BAP zuständig für die Versuchsverlängerung, signalisiert, dass ein *neuer* Flanierzonenversuch ab Dezember gestartet werden könne, unter der Voraussetzung, dass der bisherige abgebrochen werde und minimale bauliche Massnahmen realisiert würden.
- 1998 Dezember* Die Flanierzone ist neu ein **unbefristeter Versuch** mit offizieller Astra-Bewilligung. Die bisherigen Tafeln werden ausgewechselt, der Schriftzug "Flanierzone" wird durch "Zone" ersetzt.
- 1999 März* Die ersten noch provisorischen baulichen Massnahmen (Verengungen an den Eingängen) gemäss Vorgaben des Astra werden installiert. Der Bund übernimmt 57 Prozent der Kosten der baulichen Massnahmen im Fahrbahnbereich.
- 1999 September* Der erste Teil der definitiven Umgestaltung der Lyssachstrasse, noch ohne vollständigen Niveaueausgleich, aber mit eliminiertes Rasenabgrenzung, kann nach langwierigen Verhandlungen mit den Eigentümern eines grossen Geschäftshauses realisiert werden.
- 1999 November* Eine Burgdorf-interne Arbeitsgruppe schlägt dem ASTRA die Elemente der definitiven rechtlichen Ausgestaltung der Flanierzone vor. Ihr Name: "Verkehrsberuhigte Zone" (ohne Erfolg), Vorschlag für das Schild: Flanierzonenschild mit 20er-Höchsttempotafel (weitgehend übernommen).
- 2000 September /Oktober* Die Lyssachstrasse und die Bahnhofstrasse West sind gemäss Idealvorstellungen einer (preiswerten) Flanierzone **definitiv gestaltet**. Nur noch die Bahnhofstrasse Nord entspricht damit noch nicht den Standardvorstellungen von Astra und Stadt. Neues Wahrzeichen sind die gelb-schwarzen Stelen. Anlässlich der Eröffnung findet in der Flanierzone das "Radspektakel" mit zahlreichen Attraktionen statt.
- 2000 Dezember* Ein flanierzonenkritisches Postulat im Burgdorfer Stadtrat wird mit allen zu einer Stimme abgelehnt.
- 2001 Januar* Der Bundesrat gibt die "**Departementsverordnung zur Anordnung von Tempo 30-Zonen und Begegnungszonen**" bis Ende April in Vernehmlassung. Begegnungszonen, so der neue Name für das Modell der Burgdorfer Flanierzone, können ausnahmsweise auch auf verkehrsorientierten Strassen (wie der Lyssachstrasse) eingerichtet werden.
- 2002 Januar* Voraussichtliches Inkrafttreten der Verordnung über die Begegnungszonen.