

Rückblick auf den 2. Nationalen Mobilitätssalon Mobilitätsmanagement und Begegnungszonen unter der Lupe

Am 15./16. Mai 2009 hat der 2. Nationale Mobilitätssalon in der Gold-Energiestadt Neuenburg stattgefunden. Beleuchtet wurden als Schwerpunkte die Themen „Mobilitätsmanagement“ und „Begegnungszonen“. Als interessanter Ansatz im Mobilitätsmanagement wurde u.a. die Mobilitätsstrategie der Gold-Energiestadt Zürich mit Umsetzungs- und Controlling-Instrumenten vorgestellt. Swisscom und Microsoft setzen auf das Konzept der „virtuellen Mobilität“, mit dem CO₂-Emissionen und Kosten durch webbasierte Kommunikationslösungen (z.B. Webkonferenzen) reduziert werden können. Anhand eines „Kommunikatometers“ lassen sich die Einsparmöglichkeiten berechnen. In der Schweiz existieren bereits über 500 Begegnungszonen. In Referaten und Workshops wurde dazu Bilanz gezogen und aktuelle Entwicklungen festgehalten, u.a. mit Beiträgen zur Rolle der Partizipation der Bevölkerung in der Stadt Bern und zur Planung und Umsetzung von Begegnungszonen in Frankreich. (Sprache: de, fr)

Weitere Informationen:

Mobilitätssalon: alle Referate zum Download

www.mobilitätssalon.ch

Kommunikatometer von Swisscom

www.swisscom.ch/calculator

Gold-Energiestadt Stadt Zürich

www.stadt-zürich.ch/mobilitaet

Link Begegnungszonen

www.begegnungszonen.ch

Résultats du 2e Salon national de la mobilité La gestion de la mobilité et les zones de rencontre sous la loupe

Le 2^e Salon de la mobilité s'est tenu le 15 et 16 mai dans la Cité de l'énergie au label GOLD de Neuchâtel. Le Congrès s'est focalisé, cette année, sur des thèmes relatifs à la gestion de la mobilité et aux zones de rencontre. La Ville de Zürich et les outils développés dans le domaine de la gestion de la mobilité par cette autre Cité de l'énergie GOLD, ont été cités en exemple. Il a aussi été question du concept de « mobilité virtuelle », mis en œuvre par Swisscom et Microsoft, qui permet de réduire les émissions de CO₂ grâce à des solutions basées sur le web. Les économies ainsi réalisées peuvent être mesurées à l'aide d'un communicatomètre. S'agissant des zones de rencontre, les ateliers et interventions ont dressé le bilan et évoqué le développement de ces aménagements dont la Suisse compte près de 500 exemples. (langue: français et allemand)

Pour plus d'informations:

Salon de la mobilité

www.salondelamobilité.ch

Communicatomètre

<http://www.swisscom.ch/solutions/fr/kommunikatometer>

Zürich - Cité de l'énergie Gold

<http://www.stadt-zürich.ch>

Lien - Zone de rencontre

<http://www.zonederencontre.ch>

29.06.2009



COMMUNIQUE DE PRESSE N°2 DU 14 MAI 09

2e Salon de la mobilité à Neuchâtel – 15 et 16 mai 2009

Adoptons de nouvelles conduites !

[1267 signes] **Le 2^e Salon national de la mobilité prend ses quartiers demain dans le port de Neuchâtel, Cité de l'énergie Gold. Dès 14h vendredi après-midi et samedi toute la journée, une exposition grand public présente une large gamme de véhicules peu gourmands en énergie, et des offres de mobilité durables. A 17h a lieu la remise du « Prix Vélo pour les entreprises cyclophiles » décerné par Pro Velo Suisse. En soirée, un débat met l'accent sur l'utilisation de la voiture en ville. Toute la journée de vendredi, près de 200 experts de Suisse et de l'étranger sont réunis pour dessiner l'avenir de notre mobilité et les changements de comportement qui l'accompagnent.**

Basé au bord du lac et sur les bateaux de la compagnie de Navigation, le congrès bilingue (français-allemand) réunit près de 200 spécialistes et responsables de la mobilité aux niveaux communaux, cantonaux, fédéraux et du secteur privé. Les thèmes abordés cette année sont la gestion de la mobilité au niveau communal et dans les entreprises, et les zones de rencontre.

Le Salon de la mobilité, lancé pour la première fois en 2007 par SuisseEnergie pour les communes et la Ville de Neuchâtel, cherche à mettre en évidence la vaste palette de choix permettant de répondre de manière durable à nos besoins de mobilité.

CONTACTS

SuisseEnergie pour les communes

c/o Matthieu Chenal . Chargé de communication. Bergerie 5 . CH-1376 Goumoens-la-Ville

Tél. 021 624 89 46. Fax 021 624 19 25 . Mob 078 683 36 10 . matthieu.chenal@melomane.ch

TOUTES LES INFOS, PHOTOS, DOSSIERS DE PRESSE SUR:

www.salondelamobilite.ch et www.citedelenergie.ch

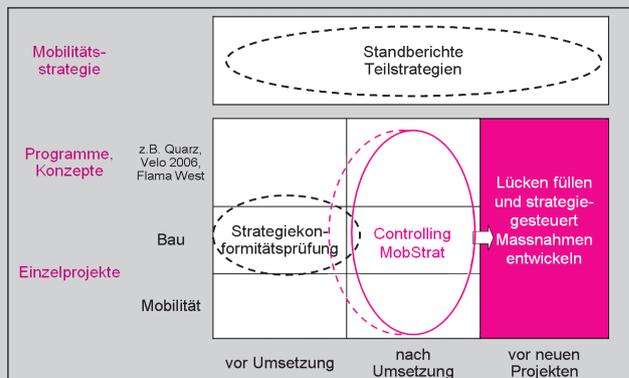


3/2009

Instrumente zur städtischen Mobilitätsstrategie Wie die Umsetzung überprüft wird

Acht Jahre Zürcher Mobilitätsstrategie – wie wird sie gelebt und umgesetzt? Verschiedenen Zielgruppen stehen spezifische Instrumente zur Überprüfung der Umsetzung zur Verfügung. Die strategische Führung benötigt einen Überblick über den Stand der Umsetzung und eine Basis zur Festsetzung zukünftiger verkehrspolitischer Leitlinien und Massnahmen, die Projektleitenden ein Instrument, das ihnen bei der täglichen Arbeit hilft, das Gedankengut der Mobilitätsstrategie in den Projekten zu berücksichtigen.

Am 9. Mai 2001 setzte der Stadtrat die aktuelle Mobilitätsstrategie als verkehrspolitische Grundlage für die Stadt Zürich fest. Sie basiert auf den Grundsätzen der Nachhaltigkeit. In der Zeit bis zum Frühjahr 2005 erfolgte eine Konkretisierung in 18 themenbezogenen Teilstrategien, in welchen Ziele formuliert wurden. Das zusammenfassende «Dachpapier» vom 7. Sept. 2005 definiert acht übergeordnete Prinzipien, die bei städtischen Mobilitätsprojekten zu beachten sind. Je nach Fokus und Zielgruppe stehen drei Instrumente zur Überprüfung der Umsetzung der Mobilitätsstrategie zur Verfügung.



Standberichte zu den Teilstrategien

Die Standberichte dienen dem periodischen Monitoring der einzelnen Teilstrategien. Dabei wird jeweils die Ausgangslage den veränderten Rahmenbedingungen angepasst, die Ziele ggf. aktualisiert und der Stand bez. der Umsetzung der Massnahmen aufgezeigt. Wichtig ist das Fazit, das eine abschliessende Bewertung enthält und den möglichen Handlungsbedarf sowie das erwartete Optimierungspotenzial für die nächsten Jahre aufzeigt.



Seit 2007 werden die Standberichte alle zwei Jahre durch die Projektleitenden erstellt, die wiederum die Arbeitsgruppen einbeziehen, die bereits bei der Erarbeitung der Teilstrategien beteiligt waren. Die Erarbeitung der Standberichte wird durch die Arbeitsgruppe Mobilitätsstrategie (AGM) begleitet und von der strategischen Führung (Delegation für stadt-räumliche Fragen, DsF) genehmigt.

Mobilität + Planung informiert in dieser Reihe über aktuelle Planungsgrundlagen, Konzepte und Studien rund um das Thema Mobilität. Weitere Publikationen, Infoblätter, etc. finden Sie im Internet unter: www.stadt-zuerich.ch (Suchbegriff: Infoblätter Verkehrsplanung). Mit Fragen wenden Sie sich bitte an folgende Adresse:

Stadt Zürich, Tiefbauamt, Mobilität + Planung
Amtshaus V, Werdmühleplatz 3, Postfach, 8021 Zürich
Telefon 044 412 27 22, Telefax 044 412 27 14, mobiltaet@zuerich.ch, www.stadt-zuerich.ch/mobiltaet

Mobilitätsstrategie der Stadt Zürich – Controlling anhand von Leitprojekten

Ebenfalls periodisch, alternierend zu den Standberichten (aber alle 4 Jahre – 2008, 2012, etc.) wird das strategische Controlling der Mobilitätsstrategie anhand von Leitprojekten (WICO) durchgeführt. Mit diesem Instrument wird überprüft, ob die städtischen Mobilitätsprojekte die Zielsetzungen der städtischen Mobilitätsstrategie erfüllen oder ob Lücken bestehen. Bei Handlungsbedarf können daraus Massnahmen für künftige Mobilitätsprojekte abgeleitet werden. Die Erkenntnisse aus WICO fliessen in die Standberichte ein. WICO richtet sich ebenfalls an die strategische Führung und dient ihr bei der Entscheidungsfindung bezüglich Mobilitätsfragen. Die Methode wurde im 2008 von VertreterInnen der Dienstabteilungen TAZ (lead), DAV, VBZ entwickelt und von der DsF positiv zur Kenntnis genommen.

Für jedes der ausgewählten 22 Leitprojekte, welche die Vielfalt der Mobilitätsprojekte in der Stadt Zürich widerspiegeln (Bau- und Nicht-Bauprojekte), wurde im Rahmen von Interviews mit den Projektverantwortlichen der spezifische Beitrag an die Mobilitätsprinzipien und -ziele bestimmt. Die Gesamtbeurteilung über alle Leitprojekte zeigt den Abdeckungsgrad der einzelnen Mobilitätsprinzipien und -ziele, resp. den Beitrag der Mobilitätsprojekte an die Mobilitätsstrategie.

Aus den Prinzipien- und Zielabdeckungen wurde unter Einbezug der Dienstchefs TAZ, VBZ und DAV der Handlungsbedarf identifiziert und daraus Handlungsempfehlungen in Form von spezifischen Massnahmen abgeleitet.

Die Resultate der Anwendung 2008 von WICO sind im Infoblatt 04/2009 beschrieben.

Strategiekonformitätsprüfung SKP

Mit der SKP wird während der Erarbeitung eines Bauprojektes laufend überprüft, ob die Zielsetzungen der Mobilitätsstrategie eingehalten werden. Dieses Instrument richtet sich an die Projektleitenden und steht seit 2002 zur Verfügung.

Wichtige Bauprojekte werden mit einem einheitlichen Instrument auf die Strategiekonformität geprüft. Zentrales Element dieses Instrumentes ist eine Checkliste

mit Indikatoren zur Beurteilung der Nachhaltigkeit. Die Bauprojekte werden qualitativ beschrieben und beurteilt (++ bis - -, von sehr gut bis ungenügend).

Bewertungen auf einen Blick

		Bewertung					
		--	-	0	+	++	nicht relevant
Gesellschaftliche Dimension	G1	Qualität der Lebensräume und des Wohnumfeldes					
	G2	Verbindung der Lebensräume und des Wohnumfeldes					
	G3	Attraktivität der Quartierzentren und der Innenstadt					
	G4	Sicherheit Verkehr (Safety)					
	G5	Sicherheit Sozial (Security)					
	G6	Zugang für alle					
	G7	Partizipation / Individualität					
Wirtschaftliche Dimension	W1	Kostenwahrheit und Kostentransparenz					
	W2	Wettbewerbsfähigkeit					
	W3	Adäquate Erschliessung					
	W4	Leistungsfähigkeit des Mobilitätssystems					
	W5	Effizienz des Wirtschafts- und Güterverkehrs					
	W6	Zuverlässigkeit					
	W7	Komfort					
Ökologische Dimension	U1	Energieeffizienz des Verkehrssystems					
	U2	Treibhausgasemissionen					
	U3	Luftbelastung					
	U4	Verkehrslärmimmissionen					
	U5	Schutz natürlicher Lebensräume					
	U6	Ökologische Vernetzung					
	U7	Flächenbedarf und Bodenversiegelung					

(<http://www.stzh.ch/content/ted/de/index/taz/mobilitaet/mobilitaetsstrategie.html>).

Die SKP soll von der projektierenden Stelle zur Selbstkontrolle bei wichtigen Zwischenschritten, erstmals bei der Projektdefinition, resp. während der Vorstudie vor der Variantenwahl, dann während der Projektierung wenn genügend Projektdaten zur Verfügung stehen und bei Projektabschluss eingesetzt werden. Ab 2009 wird an der Anhörung entschieden, ob eine SKP durchgeführt werden muss oder nicht.

Die Resultate werden jeweils von der Arbeitsgruppe Mobilitätsstrategie (AGM) überprüft. Die AGM ist für die Gesamtabwägung aller beurteilten Mobilitätsvorhaben zuständig. Dabei gilt das Ausgleichsprinzip: über alle beurteilten Projekte können negative Entwicklungen in einem Teilbereich durch ausreichende Kompensation in anderen Teilbereichen der Nachhaltigkeit ausgeglichen werden.

April 2009, MBY

Virtuelle Mobilität

2. Nationaler Mobilitätssalon

Res Witschi, Umweltmanager Swisscom

Matthias Egli, Microsoft

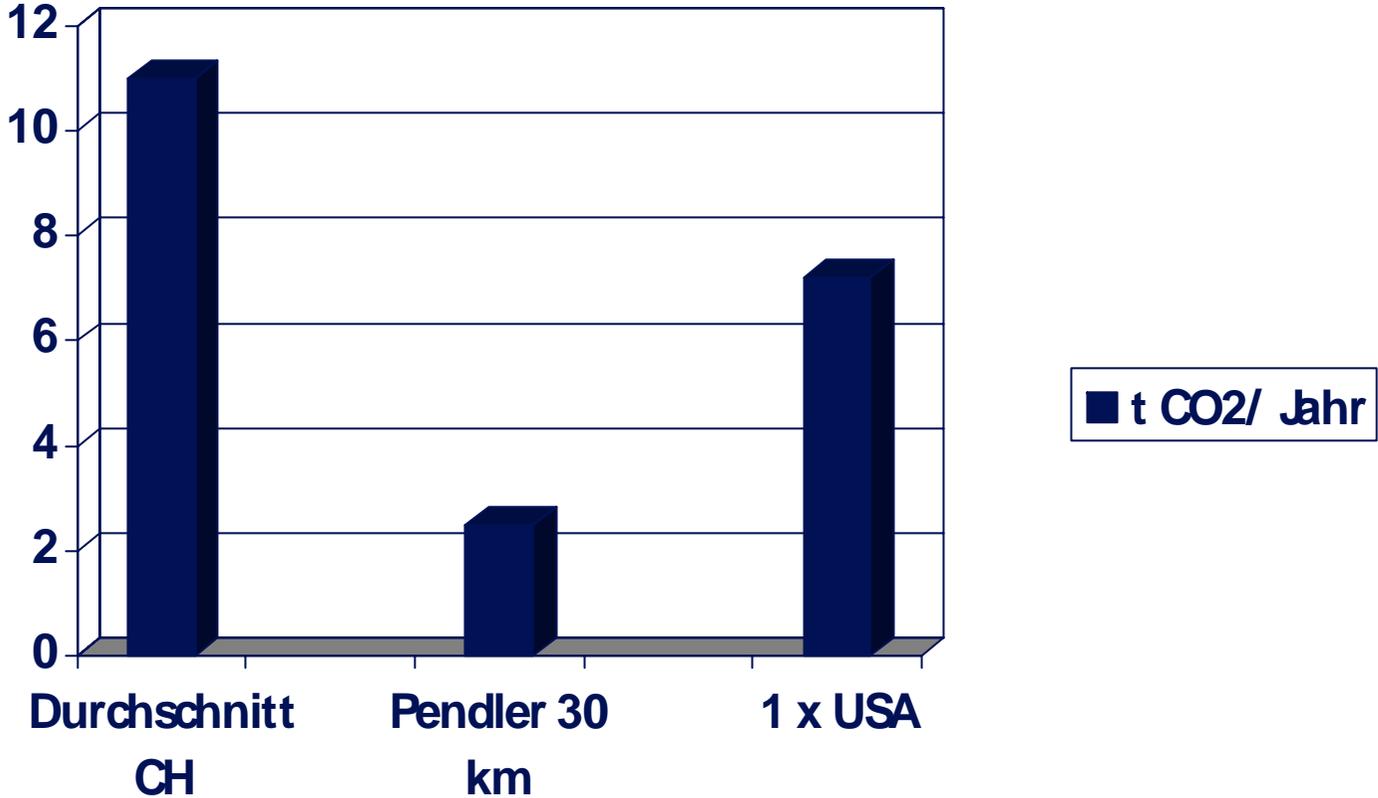
15. Mai 2009

The Microsoft logo is the word "Microsoft" in a bold, black, sans-serif font, with a registered trademark symbol (®) at the end. The logo is set against a light gray rectangular background.

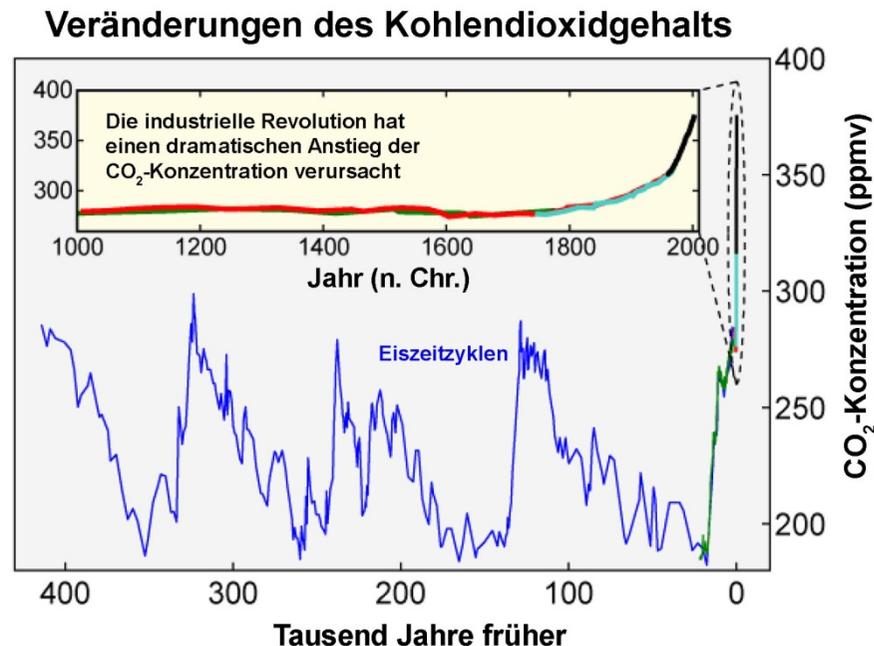
Übersicht

1. Bedarf und Potential
2. Die Dienstleistungen
3. Unified Communications
4. Demo
5. Zusammenfassung und Angebot

Geschäftsreisen sind CO2-relevant



Sollten wir für die Lösung des Klimaproblems auf ICT setzen?



„Eis am Nordpol schmilzt viel schneller als erwartet. Nordpol könnte schon in 15 Jahren Eisfrei sein“ (L. Pedersen, Technischen Universität Kopenhagen (DTU, Oktober 2008)

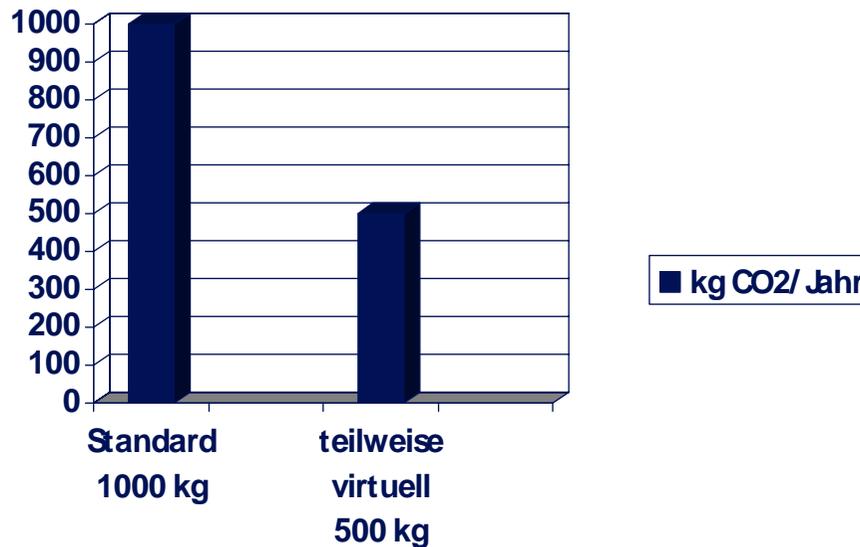
„Schutzmassnahmen heute 10 Mal günstiger als Reparatur-massnahmen später“ (Stern-Report 2006, Nicolas Stern, ehemaliger Chefökonom der Weltbank)

Weltweit können bis 2020 rund 7.8 Milliarden t CO2 oder **15% aller Emissionen** durch den intelligenten Einsatz von **ICT-Lösungen** eingespart werden. Dies entspricht den Emissionen von rund 3 Milliarden Autos. Das **Einsparpotential ist 5 Mal grösser als die Emissionen der Branchen selber.** (McKinsey/GeSI, 2008)



Beispiel 1: Teammeeting Schweiz

- 5 Personen verteilt über die Schweiz
- 3 Personen müssten je 100 km reisen, davon 1 mit dem Auto
- Teammeeting findet einmal wöchentlich statt
- Jedes 2. Teammeeting findet virtuell statt

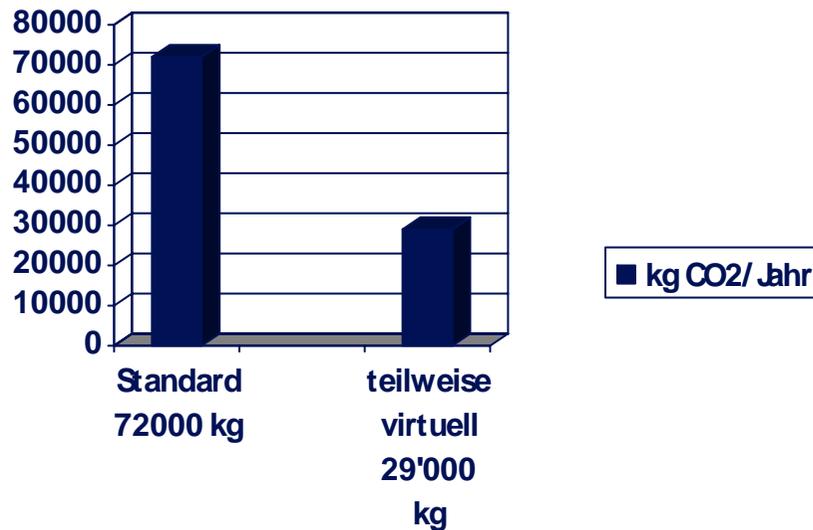


Einsparungen:

- ca. 0.5 CO2/Jahr (50%)
- ca. 100 Stunden Reise
- rund 5000 Franken Reiskosten

Beispiel 2: Internationales Projektmeeting

- 5 Personen, 2 davon müssten rund 8 Stunden fliegen (USA, Indien,..)
- Projektteam hat pro Jahr 5 Meetings à 4 Stunden
- 3 davon werden virtuell durchgeführt via Telepresence



Einsparungen:

- **ca. 43 t CO2/Jahr (66%)**
- **ca. 150 Stunden Reise**
- **rund 6'000 Franken Reiskosten**

Das Potential Ihrer Firma oder Ihres Bereichs?

Kommunikatometer
by nemuk.com

Rechner anerkannt durch den WWF. Swisscom ist Mitglied der WWF Climate Group





475,88 Bäume

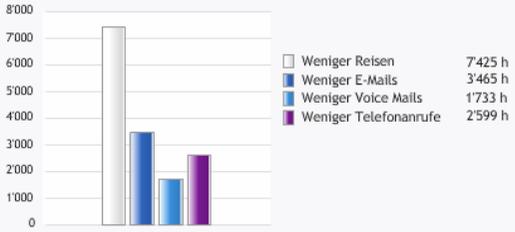
Sie sparen: **474.7 Tonnen CO₂**
Gleich viele Bäume müssten gepflanzt werden,
um diese CO₂-Menge langfristig zu binden.



CHF 346'500

Einsparungspotential Reisekosten
(CHF) durch Unified
Communications

Einsparungspotential Arbeitsstunden
durch Unified Communications pro Jahr



Weniger Reisen	7'425 h
Weniger E-Mails	3'465 h
Weniger Voice Mails	1'733 h
Weniger Telefonanrufe	2'599 h
Total jährliche Einsparung durch Unified Communications	15'221 h

Ich möchte mehr erfahren Drucken Reset

Ihre Unternehmung

Anzahl Mitarbeiter in Ihrer Unternehmung: (Range: 50-300)

Potentielle UC / Conferencing Mitarbeiter: **450**

Potentielle Teleworking Mitarbeiter: **270**

Collaboration pro Benutzer und Sitzung

Reduktion der Reisekosten durch Web-/Video-/Tele-Konferenzen anstatt realen Meetings

Durchschnittliche Anzahl Konferenzen pro Monat:

durchschn. Reisezeit in Minuten:

durchschn. Reisekosten in CHF:

Verkehrsmittelanteil: Bahn 60% Auto 20% Flugzeug 20%

Presence (pro UC Benutzer und Tag)

Keine erfolglosen Anrufversuche und einfachere Handhabung des Telefons

weniger E-Mails pro Tag:

weniger Voice Mails pro Tag:

Anrufe via UC-System anstatt Telefon pro Tag:

Teleworking

Reduktion des CO₂ Ausstosses durch Teleworking

Durchschnittliche Teleworking-Tage pro Woche:

durchschn. Distanz Wohnort-Arbeitsort in KM:

www.swisscom.ch/calculator



Stromverbrauch:

Wie lange dauert es, bis man gleichviel CO₂ erzeugt hat, wie ein Baum pro Stunde verbraucht (250 g CO₂/h)?

„Verkehrsmittel“	Zeit
Flugzeug fliegen	1.5 Sekunden
Traditionelles Auto fahren	45 Sekunden
Gas-/Hybridauto fahren	100 Sekunden
Elektroauto fahren	10 Minuten
Videokonferenz via Telepresence (8000 W)	15 Minuten
Zug fahren	20 Minuten
Erwachsener Mensch in Bewegung	1 Stunde
Video Konferenz via Unified Communications (300 W)	5 Stunden
Erwachsener im Ruhezustand	8 Stunden
Telekonferenz (10 W)	180 Stunden

Klimafreundliche Konferenzsysteme

- o Telefonkonferenz: Conferencing Services



- o Alle Kanäle auf dem Laptop: Unified Communications

- o Realitätsnah: Telepresence



klimafreundlich
respectueux du climat
rispettoso del clima
climate friendly

Klimafreundliche Dienstleistungen von Swisscom werden zu 100% mit zertifiziertem Ökostrom aus Sonnen-, Wind- und Wasserenergie betrieben. Swisscom konnte dank systematischem Umweltmanagement seinen CO₂-Ausstoss zwischen 1990 und 2008 um 40% reduzieren.

Unterstützende klimafreundliche Dienstleistungen

- Von zu Hause aus auf die Firmenserver zugreifen: Teleworking / RAS
- Mail, Datenablage und –sicherung ohne eigene Server für KMUs
Shared Hosted Services
- Auslagerung der Serverinfrastruktur: Hosting
- Papierlos Rechnungen bezahlen: Online-Rechnung



klimafreundlich
respectueux du climat
rispettoso del clima
climate friendly

Klimafreundliche Dienstleistungen von Swisscom werden zu 100% mit zertifiziertem Ökostrom aus Sonnen-, Wind- und Wasserenergie betrieben. Swisscom konnte dank systematischem Umweltmanagement seinen CO₂-Ausstoss zwischen 1990 und 2008 um 40% reduzieren.



Herausforderung Persönliche Meetings



Meeting Experience

Globales Business

Global verteilte Teams, Partner und Kunden

Produktivität

Zeitverlust durch Reisen
Lebensqualität

Carbon Footprint

Energiebedarf
Neue Regulatorien

Reisekosten

Treibstoff-
verteuerung
bei Auto- und
Flugreisen

Conferencing Experience

Effektivität

Videokonferenzen

- Telepresence
- Cisco Videoconferencing
- Desiroo™ / Webex™



Webkonferenzen



Audiokonferenzen



Meeting Experience

Microsoft integriert Telepresence Systeme



Webkonferenz Demo



Vorteil Webkonferenz



Verbesserte Zusammenarbeit

Kommunikation,
Team, Kunden
Partner



Reduziertes Reisen

Reisekosten, direkt
und indirekt



Erhöhte Produktivität

mehr erledigen,
keine Reisezeiten



Green Initiatives

Reduktion CO2
footprint
Mitarbeiterbindung

Kosteneinsparung durch Webkonferenzen

Unified Communications



Reduktion von Reise und Ausbildungskosten (20-50%)

Interne Meetings, Klassentrainings, Kunden- und Partner Meetings durch Live Meeting ersetzen



Reduktion Bürokosten (30-40%)

Reduktion der Bürofläche und verbesserte Ausnutzung durch Teleworking und HomeofficeReduce



Reduktion Telefon und Audiokonferenzkosten (10-40%)

Replace long distance and audio conferencing call charges with VoIP and save the cost of office move for phones

Würde in Europa 20 % aller Geschäftsreisen durch Webconferencing ersetzt werden, könnten jährlich 22 Mio Tonnen CO2 weniger ausgestossen werden. (Quelle: WWF)

In den USA könnten 5.1 Mia Liter Treibstoff und 11.8 Mio Tonnen CO2 eingespart werden, falls Mitarbeiter mit der Möglichkeit für Telearbeit 1.6 Tage von zu Hause aus arbeiten würde (Quelle: University of Maryland, US EPA)



Angebot

Beratung Konferenzsysteme und ergänzende Dienste, UC-Starterkit:

Kontakt.

- Telefon: 0800 800 900
- Telefax: 0800 800 905
- www.swisscom.ch/greenit -> Kontakt

« Salon de la Mobilité » 15 mai 2009 à Neuchâtel

Zones de rencontre: qualité de vie et urbanité

Apaiser le trafic dans les quartiers résidentiels, les centre-villes : un élément central de la planification de la circulation d'une commune.... Une sécurité accrue, une pollution sonore diminuée, des chaussées revalorisées et aménagées ainsi qu'une atmosphère agréable sont les facteurs déterminants pour une meilleure qualité de vie et d'habitat. La législation suisse permet depuis 2002 l'instauration du régime de la « zone de rencontre ». Dans les quartiers résidentiels ou commerçants, la zone de rencontre permet aux piétons d'utiliser la chaussée pour flâner, jouer, faire du sport, se rencontrer. La vitesse maximale autorisée est limitée à 20km/h et les piétons y ont la priorité.

La zone de rencontre permet d'apporter une transition entre la zone piétonne, réservée strictement aux piétons, et la zone 30, où la circulation automobile est généralement dominante.

Depuis 2002, ce sont plus de 500 zones de rencontre qui ont été signalisées et d'autres sont planifiés. Dans ce domaine, aussi, les Cités de l'énergie montrent l'exemple.

Lors du Salon de la mobilité de Neuchâtel, un bilan sera tiré. Des conférences et des workshops permettront de discuter sur les conditions cadres et sur les évolutions. Le matin se focalisera sur les zones de rencontre dans les quartiers commerçants et résidentiels en zone urbaine, l'après-midi sera consacré aux zones de rencontre dans les quartiers résidentiels. Les questions suivantes seront abordées :

- Quels éléments prendre en considération lors de la planification d'une zone de rencontre, afin qu'elle soit un lieu de rencontre tout en permettant la circulation du trafic?
- Quelles conditions secondaires sont nécessaires, favorables et souhaitables pour l'instauration d'une zone de rencontre?
- Où se situent les éventuels obstacles du point de vue de l'organisation de la circulation?
- Comment peut-on intégrer la population dans le processus de planification?
- Quelle importance accordée à la communication et à la sensibilisation?
- Quels autres effets l'instauration d'une zone de rencontre peut-elle engendrer?
- Regard au-delà des frontières : quelles sont les tendances à l'étranger?

Les conférences en plénum aborderont les différentes thématiques. Des retours d'expériences présentés par les communes introduiront les workshops. Puis, lors de la discussion, les questions spécifiques seront posées et d'autres expériences présentées.

Responsable de la thématique : «Mobilité piétonne», Thomas Schweizer

thomas.schweizer@fussverkehr.ch

strasse und verkehr

route et trafic

4 / 2007



Begegnungszonen: Joker für Stadt- und Verkehrsplaner
Mitwirkungsverfahren bei Begegnungszonen
Schutzmassnahmen für Fussgänger

Zones de rencontre: joker pour urbanistes et ingénieurs
Procédure de participation en cas de zones de rencontre
Mesures de protection des piétons



Foto Titelseite

Begegnungszonen ermöglichen ein rücksichtsvolles Nebeneinander von motorisiertem und nichtmotorisiertem Verkehr. (Foto: met.)

Photo de la page de couverture

Les zones de rencontre permettent une cohabitation pleine d'égards entre le trafic motorisé et non motorisé. (Photo: met.)

IMPRESSUM

ISSN 0039-2189

Herausgeber / Editeur

VSS Schweizerischer Verband der
Strassen- und Verkehrsfachleute
VSS Association suisse des professionnels
de la route et des transports

Seefeldstrasse 9, CH-8008 Zürich
Telefon 044 269 40 20, Telefax 044 252 31 30
E-Mail: info@vss.ch, Internet: www.vss.ch

Redaktion / Rédaction

VSS, Redaktion «strasse und verkehr»
Seefeldstrasse 9, CH-8008 Zürich, Telefon 044 269 40 20
Telefax 044 252 31 30, E-Mail: m.etter@vss.ch

Verantwortlicher Redaktor/ Rédacteur responsable

Martin Etter (met.)

Fachliche Begleitkommission/ Commission d'accompagnement technique

Manfred Beck
Edouard Borloz
Jean Eckert
Ruedi Helfer
Reto Zobrist

Übersetzungen / Traductions

Blaise Dériaz, CH-1206 Genève
Anne-Lise Morf, CH-8008 Zürich

Inserate / Annonces publicitaires

Kretz AG, Seestrasse 86, Postfach, CH-8712 Stäfa
Telefon 044 928 56 11, Fax 044 928 56 00
E-Mail: zeitschriften@kretzag.ch, www.kretzag.ch

DTP, Druck und Versand / DTP, impression et expédition

Vogt-Schild Druck AG
Gutenbergstrasse 1, CH-4552 Derendingen
Telefon 058 330 11 11, Telefax 058 330 11 28

Preise / Prix

Jahresabonnement/ Abonnement par an
Schweiz/Suisse Fr. 112.65
CEPT- und Mittelmeerländer/
Pays CEPT et méditerranéens Fr. 128.-
Übrige Länder/ Autres pays Fr. 142.-
Einzelnummer/ Par numéro Fr. 12.- (+ Versand)

«strasse und verkehr» erscheint in 10 Nummern jährlich /
«route et trafic» paraît en 10 numéros par an

Mitglieder des VSS erhalten ein Exemplar
der Zeitschrift kostenlos. / Les membres de la VSS
reçoivent un exemplaire du périodique gratuitement.

INHALTSVERZEICHNIS

TABLE DES MATIÈRES

EDITORIAL

AVANT-PROPOS

- 5 **Begegnung ermöglichen**
Permettre les rencontres
Martin Etter

THEMA / FACHARTIKEL

THÈME / ARTICLES TECHNIQUES

- 6 **Begegnungszonen in der Stadt Bern**
Les zones de rencontre en ville de Berne
Jürg Stähli
- 13 **Begegnungszone Altstadt Lenzburg**
Zone de rencontre de la vieille ville de Lenzbourg
Christian U. Brenner und Ruedi Häfliger
- 16 **Standpunkt:**
Begegnungszonen, Joker für Stadt- und Verkehrsplaner
*Point de vue: les zones de rencontre, un joker pour urbanistes
et ingénieurs en transport*
Ruedi Aeschbacher
- 18 **Auswertung der Unfälle in Begegnungszonen**
Dépouillement des accidents dans les zones de rencontre
Patrick Eberling
- 19 **Mitwirkungsverfahren bei Begegnungszonen**
Procédure de participation en cas de zones de rencontre
Martin Urwyler
- 23 **Schutzmassnahmen für Fussgänger in Städten und Gemeinden**
Mesures de protection des piétons dans les villes et les communes
Daniel Schuler und Martin Stauber
- 28 **Ausschreibung von Dienstleistungsaufträgen**
Appel d'offres pour des prestations de service
Peter Bürkel und Walter Baumann

INFORMATIONEN / FORSCHUNG / NORMUNG

INFORMATIONS / RECHERCHE / NORMALISATION

- 32 **Informationen**
Informations
- 40 **Marktinformationen**
Informations du marché
- 42 **Veranstaltungskalender**
Calendrier

Begegnungszonen in der Stadt Bern

Les zones de rencontre en ville de Berne

In der Stadt Bern ist das Konzept der Begegnungszonen darauf ausgerichtet, mit einfachen Massnahmen eine Wirkung in die Breite zu erzielen. Die gesetzlichen Anforderungen müssen zumindest schrittweise erfüllt werden. Der Partizipation der Bevölkerung kommt eine zentrale Bedeutung zu, denn sie wird für den Unterhalt beigezogen. Die Stadt Bern hat mit diesem Konzept positive Erfahrungen gemacht.

Von Jürg Stähli *

Gestützt auf die «Richtlinien für die Benutzung von Quartierstrassen für Begegnung und Sport», die der Gemeinderat 1998 für eine Pilotphase erlassen hat, sind in der Stadt Bern im Jahr 2000 die ersten fünf Begegnungszonen entstanden. Auf ausdrücklichen Wunsch der Anwohnerschaft kommen nun pro Jahr durchschnittlich sechs weitere Zonen hinzu und inzwischen gibt es in den Berner Wohngebieten insgesamt 48 Begegnungszonen. Ein Flyer [1] gibt Auskunft über das Vorgehen zur Realisierung von Begegnungszonen in Wohnquartieren. In der Pilotphase im Jahr 2000 wurden zunächst fünf Begegnungszonen in Quartieren mit geringer baulicher Dichte und wenig Verkehr realisiert. In ihrem Einzugsbereich wohnt jeweils eine grössere Anzahl von Kindern

Par Jürg Stähli *

(traduit par Blaise Dériaz)

Les cinq premières zones de rencontre de la ville de Berne sont nées en 2000 des «Directives pour l'utilisation des rues de quartier pour les rencontres et le sport», promulguées par le Conseil communal en 1998 pour une phase d'essai. Sur désir exprès de la population, six zones se sont ajoutées en moyenne chaque année, si bien qu'il y a maintenant 48 zones de rencontre dans les quartiers résidentiels bernois. Un papillon [1] fournit des renseignements sur la procédure en vue de réaliser des zones de rencontre dans les quartiers résidentiels. Les cinq zones de rencontre réalisées lors de la phase d'essai en 2000 se trouvent dans des quartiers à faible densité et peu de trafic. Un grand nombre d'enfants et de jeunes habitent dans leur voisinage. Les tronçons de rue



*** Jürg Stähli, Raum- und Verkehrsplaner SVI
Projektleiter Stadt Bern**

En ville de Berne, les zones de rencontre sont conçues de manière à obtenir un large effet par des mesures simples. Les exigences législatives doivent être atteintes au moins par étapes. La participation de la population revêt une importance primordiale car elle sera par la suite associée à l'entretien de ces zones. Grâce à cette approche, la ville de Berne a recueilli des expériences positives.



Bild: Stadtplanungsamt Bern/M. Nirkko

1: «Tore» sorgen für das Abbremsen der Fahrzeuge.

1: Des «portails» servent à freiner les véhicules.

und Jugendlichen. Die zwischen 60 und 250 Meter langen Strassenabschnitte weisen versetzt angeordnete Parkplätze und enge Strassenprofile auf.

Im Rahmen einer breit abgestützten Erfolgskontrolle [2] bei diesen fünf Begegnungszonen konnten von insgesamt 470 an die Anwohnenden verteilten Fragebogen 204 ausgewertet werden. Die Rücklaufquote bei den Anwohnenden betrug 65 %, in den benachbarten Strassenzügen 32 %. Rund zwei Drittel der Antwortenden erklärten sich mit der Begegnungszone «zufrieden» oder «eher zufrieden». 85 % fühlten sich mit der Verkehrssituation sicher und 66 % waren der Meinung, dass weniger aggressiv gefahren werde. Die Wohnqualität hat sich aus der Sicht von zwei Dritteln der Befragten verbessert und 69 % stimmten der Aussage zu, dass die Begegnungszone mehr zum «Verweilen oder Gespräch» einlade. Es zeigte sich, dass wer sich sicher fühlt, auch eine hohe Wohnqualität empfindet.

Keine Unfälle: Weder vorher noch nachher

Aus der Unfallstatistik ergaben sich keine Hinweise auf den Erfolg oder Misserfolg der Begegnungszonen, denn auf den betroffenen Strassenabschnitten wurden weder vor noch nach der Realisierung Unfälle registriert. Geschwindigkeitsmessungen konnten aufgrund des geringen Verkehrsaufkommens nur beschränkt herangezogen

ont une longueur de 60 à 250 mètres, des cases de stationnement en quinconce et un profil étroit.

Dans le cadre d'un vaste contrôle des effets dans ces cinq zones [2], 204 des 470 questionnaires distribués aux résidents ont pu être dépouillés. Le taux de réponse des habitants des rues concernées s'est élevé à 65 %, celui des résidents du voisinage à 32 %.

Environ deux tiers des répondants se sont déclarés «satisfaits» ou «plutôt satisfaits». 85 % se sont sentis plus en sécurité par rapport au trafic et 66 % sont d'avis que la conduite est devenue moins agressive. La qualité de l'habitat s'est améliorée aux yeux des deux tiers des interrogés et 69 % sont d'accord avec l'assertion que la zone de rencontre incite davantage à «flâner ou dialoguer». Il en est aussi ressorti que celui qui se sent plus en sécurité ressent aussi une haute qualité de l'habitat.

Pas d'accidents: ni avant ni après

La statistique des accidents n'a révélé aucun indice de succès ou d'échec des zones de rencontre, car aucun accident n'a été enregistré ni avant ni après la réalisation dans les tronçons de rue concernés. Des contrôles de vitesse n'ont pu être effectués que de manière limitée en raison du faible trafic. Des mesures n'étaient sensées

werden. Nur bei einer Zone war eine Messung sinnvoll. Diese zeigte, dass das Geschwindigkeitsniveau zu hoch war. Hier wurden durch Nachrüstungsmaßnahmen Verbesserungen erzielt. An anderen Orten konnten vereinzelt auftretende kleinere Problemstellen beseitigt werden.

Insgesamt zeigen die positiven Umfrageergebnisse, dass die fünf in der Pilotphase realisierten Zonen dazu beigetragen haben, die Wohnqualität in den Quartieren zu verbessern. Eine intensive Öffentlichkeitsarbeit und ein partizipativer Prozess sind von grosser Bedeutung. Unerlässlich ist auch die Durchführung einer Erfolgskontrolle in jeder Zone. Als besonders wichtig für die Erkennbarkeit der Begegnungszonen und die Einhaltung der Geschwindigkeit stellte sich die deutliche Ausbildung und Markierung des Zoneneinganges heraus.

Stadtweite Umsetzung

Aufgrund der positiven Erfahrungen und Resultate in der Pilotphase wurden bis ins Jahr 2004 zwanzig weitere Begegnungszonen eingerichtet. Dies geschah mit einer Unterstützung von jeweils mindestens zwei Dritteln der Anwohnenden und mit der Zustimmung der zuständigen Quartierorganisationen. Einsprachen gab es lediglich in zwei Fällen. Die Zonen liegen über das gesamte Stadtgebiet verteilt in Quartieren mit geringer bis mittlerer bau-

que dans une zone. Elles ont montré que la vitesse était trop élevée. Des améliorations ont été atteintes grâce à des mesures comportant des aménagements complémentaires.

Dans d'autres endroits, de petits problèmes particuliers ont pu être éliminés. Les résultats de l'enquête, positifs dans leur ensemble, montrent que les cinq zones réalisées dans la phase d'essai ont contribué à améliorer la qualité de l'habitat dans les quartiers.

Des relations publiques intenses et une procédure participative ont une grande importance. Il est aussi indispensable de procéder au contrôle des effets dans chaque zone. Pour rendre perceptibles les zones de rencontre et pour y faire respecter la vitesse limite, il est particulièrement important de marquer nettement leurs entrées.

Mise en œuvre dans l'ensemble de la ville

Sur la base des expériences et des résultats positifs lors de la phase d'essai, vingt autres zones de rencontre ont été instaurées jusqu'en 2004. Cela s'est fait avec le soutien d'au moins deux tiers des habitants et avec l'accord des organisations de quartier compétentes. Il n'y a eu des oppositions que dans deux cas.

Les zones sont réparties sur l'ensemble du territoire de la ville dans des quartiers de faible à moyenne densité de

2: Pflanztöpfe können individuell gestaltet werden.

2: Les bacs à fleurs peuvent être agrémentés individuellement.





Bild: Stadtplanungsamt Bern/M. Nirkko

3: Grüne Fussabdrücke weisen auf spielende Kinder hin.

3: Des marques de pas vertes rendent attentif aux enfants pouvant y jouer.

licher Dichte und unterschiedlicher Sozialstruktur. Die 70 bis 500 Meter langen Strassenabschnitte weisen Fahrbahnbreiten zwischen 3,2 und 5 Metern auf, eine versetzt angeordnete Parkierung und ein Verkehrsaufkommen von bis zu 600 Fahrzeugen pro Tag.

Erfolgskontrollen [3] brachten hier zum Teil ungenügende Ergebnisse bei der Einhaltung der Geschwindigkeitslimiten zutage. Es wurden drei Unfälle registriert, die allerdings nicht im Zusammenhang mit den Begegnungszonen standen. Aufgrund der Befragung der Anwohnenden zeigte sich, dass das Erscheinungsbild der Strassen teilweise zuwenig markant als Begegnungszone erkennbar war und dass zusätzliche Elemente zur Gestaltung der Strasse erwünscht waren.

Demgegenüber zeigten die Erfolgskontrollen [4] bei den acht im Jahr 2005 umgesetzten Zonen, dass die Geschwindigkeiten eingehalten werden. Während der Zeiten, in denen die Begegnungszonen genutzt wurden, liessen sich tendenziell etwas tiefere, nachts höhere Geschwindigkeiten messen. Unfälle im Zusammenhang mit Begegnungszonen wurden auch hier nicht festgestellt. Eine auf die Initiativgruppe beschränkte Befragung diente jeweils dazu, Probleme zu erkennen und zu beheben.

construction avec des structures sociales diverses. Les tronçons de rues ont une longueur de 70 à 500 mètres, une largeur comprise entre 3,2 et 5 mètres, du stationnement en quinconce et un trafic ne dépassant pas 600 véhicules par jour.

Les contrôles des effets [3] ont révélé des résultats en partie insatisfaisants quant au respect de la vitesse limite. Trois accidents ont été enregistrés, toutefois sans relation avec les zones de rencontre. Des enquêtes auprès des habitants, il est ressorti que l'aspect des rues était en partie insuffisamment caractéristique afin d'être perçu comme zone de rencontre et que des éléments complémentaires d'aménagement de la rue étaient souhaités.

En revanche, les contrôles des effets dans les huit zones réalisées en 2005 [4] ont montré que les vitesses étaient respectées. Les vitesses mesurées ont tendance à être plus faibles pendant les périodes où les zones de rencontre sont utilisées que pendant la nuit. Ici aussi aucun accident en relation avec les zones de rencontre n'a été constaté. Une enquête limitée au comité d'initiative a chaque fois permis de déceler des problèmes et d'y remédier.

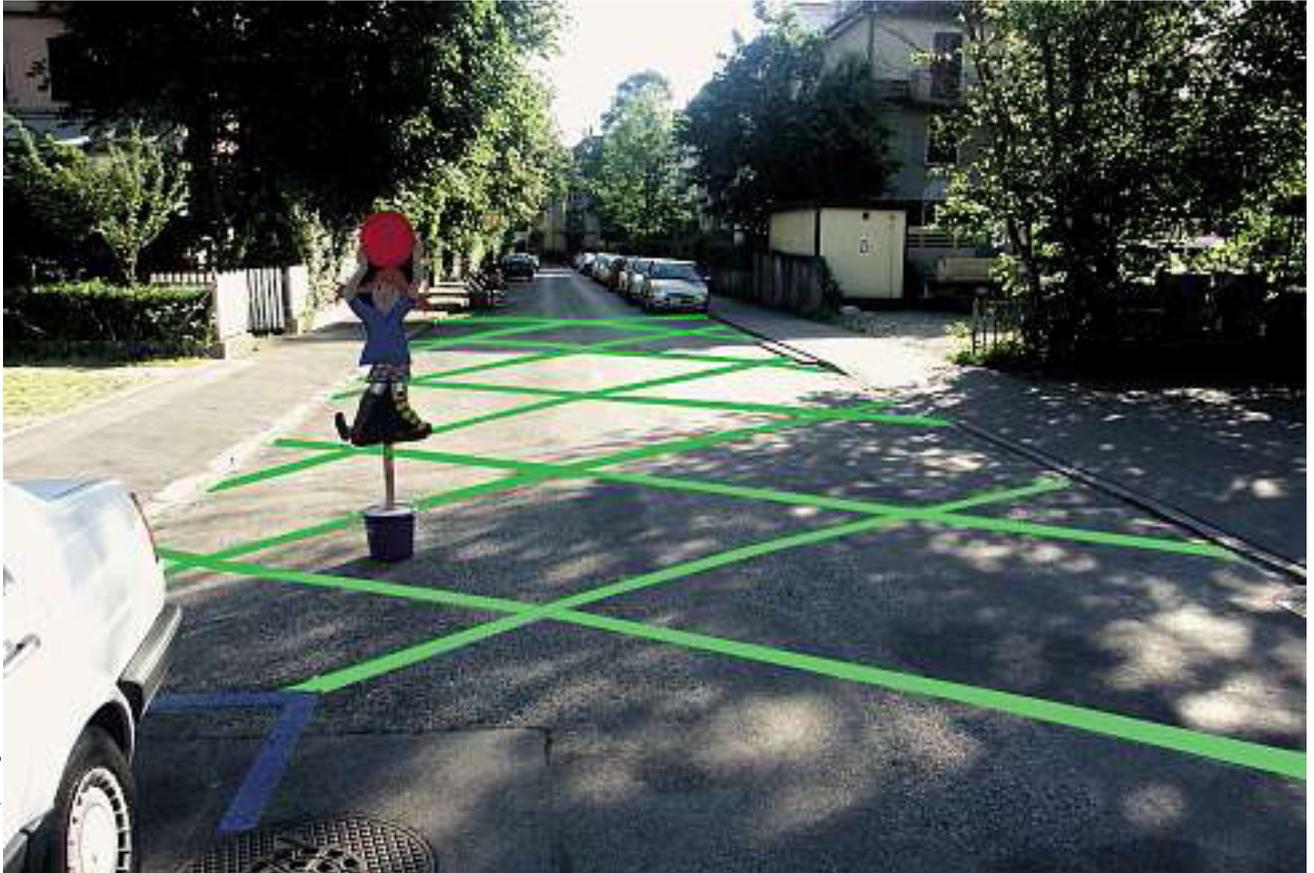


Bild: Stadtplanungsamt Bern / M. Nirrko

4: Bei grösseren Aufenthaltsflächen werden grüne Gitternetzlinien angebracht.

4: Les grands espaces de récréation sont marqués par une grille de lignes vertes.

Nachrüstungen

In der Folge wurde das Massnahmenvokabular für Begegnungszonen in Wohngebieten mit Gestaltungselementen ergänzt. Dabei sind die rechtlichen Randbedingungen selbst für die Anwendung einfacher Elemente schwierig. Während Pflasterungen oder ein anderer Deckbelag als mögliche und wirksame Massnahmen gelten, wird eine andersfarbig gestaltete Fahrbahnfläche als nicht zulässig betrachtet und in der Wirkung als unbedeutend beurteilt.

Im komplexen Umfeld der je nach Region oder Behörde unterschiedlich angewendeten rechtlichen Vorgaben konnten zusammen mit dem Kanton das Vorgehen und weitere Massnahmen für die Einrichtung der Begegnungszonen in Wohngebieten festgelegt werden.

Als zusätzliche Massnahmen kommen Eingangstore (Abb. 1), Pflanztöpfe (Abb. 2), hellgrüne, auf die Fahrbahn markierte Fussabdrücke (Abb. 3) und Gitternetzlinien (Abb. 4) zur Anwendung. Die Anwohnenden können in Rücksprache mit der Verwaltung «ihre» Begegnungszone nach gewissen Regeln mit zusätzlichen Elementen möblieren oder schmücken. Gleichzeitig mit der Inbetriebnahme einer neuen Begegnungszone wird eine Plakataktion (Abb. 5) durchgeführt, mit der die Verkehrsteilnehmenden für das neue Verkehrsregime sensibilisiert werden. Diese Plakataktion wird nach etwa einem Jahr wiederholt. Zudem werden mit den Anwohnenden Spielregeln für die Nutzung und den Unterhalt der Begegnungszonen definiert. Als Ansprechstelle für die Begeg-

Aménagements complémentaires

L'ensemble de mesures pour les zones de rencontre dans les quartiers résidentiels a été par la suite complété par des éléments d'aménagement. Les conditions légales sont cependant difficiles même pour recourir à des éléments simples. Si le pavage ou un autre revêtement est considéré comme possible et efficace, une couleur différente pour la chaussée n'est pas considérée comme acceptable et son effet est jugé insignifiant.

Dans l'environnement complexe des prescriptions légales, appliquées différemment selon la région ou l'autorité, la procédure et les autres mesures pour l'instauration de zones de rencontre ont pu être fixées avec le canton.

Comme mesures complémentaires, des portails d'entrée (figure 1), des bacs à fleurs (figure 2), des traces de pas marquées en vert sur la chaussée (figure 3) et des grilles de lignes vertes (figure 4) sont utilisés. Les habitants peuvent, après accord avec l'administration et selon certaines règles, meubler ou agrémenter «leur» zone de rencontre avec des éléments supplémentaires.

En même temps que l'ouverture d'une nouvelle zone de rencontre, une campagne d'affichage (figure 5) est mise en place afin de sensibiliser les usagers au nouveau régime de circulation. Cette campagne est répétée après une année environ. En outre, les règles pour l'utilisation et l'entretien de la zone sont déterminées avec les habitants. Comme contact pour la zone de rencontre et son entretien, une personne responsable est choisie dans le quartier.

nungszone und für deren Unterhalt wird eine verantwortliche Person aus dem Quartier bestimmt.

Bei den fünf ersten Begnungszonen, die im Jahr 2005 mit den zusätzlichen neuen Massnahmen nachgerüstet wurden, konnten die Geschwindigkeiten im Durchschnitt um weitere 5 km/h reduziert werden. Wobei darauf hinzuweisen ist, dass die Nachher-Messungen unter der Woche über mindestens 24 Stunden durchgeführt wurden, während die Vorher-Messungen nur über eine Stunde in der Hauptverkehrszeit erfolgten. Insgesamt zeigt sich, dass mit dem gewählten Vorgehen und mit den zusätzlichen Gestaltungselementen die Einhaltung der vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h schrittweise erreicht werden kann.

Identifikation von zentraler Bedeutung

In den Quartieren sind Plätze und Strassen Brennpunkte des lokalen Lebens. Hier sind Begegnungszonen geeignet, verkehrsbezogene Ziele und Anliegen der öffentlichen Sicherheit mit den Zielen des Wohnstandortes zu vereinen. Ist die Verträglichkeit der Bedürfnisse gegeben, so ist eine Nutzung des Strassenraumes durch die Bevölkerung möglich. Die Nützlichkeit und Erkennbarkeit von Funktionen ist dabei von zentraler Bedeutung. Erst ein guter Gebrauchswert ermöglicht es der Quartierbevölkerung, die Begegnungszone anzueignen und sich mit ihr zu identifizieren. Der Bezug zwischen Strasse, Quartier und in einem gewissen Sinne auch dem Wohnort kann damit unterstützt und neu belebt werden.

Die bisherigen Erfahrungen zeigen, dass im Spannungsfeld zwischen eng begrenzten Handlungsmöglichkeiten und den grossen Erwartungen der Bevölkerung an die

Dans les cinq premières zones de rencontre qui ont été complétées par les nouvelles interventions, les vitesses ont encore pu être diminuées en moyenne de 5 km/h. A noter que les mesures postérieures en semaine ont été effectuées pendant 24 heures alors que les mesures antérieures ne l'avaient été que pendant une heure de pointe.

Dans l'ensemble, il s'avère que le respect la vitesse limitée prescrite de 20 km/h peut être atteint progressivement à l'aide du processus choisi et des éléments d'aménagement complémentaires.

Identification: une importance capitale

Les places et les rues sont les foyers de la vie locale des quartiers. Les transformer en zones de rencontre est judicieux afin de réunir les objectifs relatifs aux lieux d'habitation avec ceux concernant la circulation et les préoccupations relatives à la sécurité publique. Si les besoins sont compatibles, l'utilisation de l'espace routier par la population est possible.

L'utilité et la perception des fonctions sont d'une importance capitale. Seule une bonne valeur d'usage permet à la population du quartier de s'approprier la zone de rencontre et de s'identifier à elle. Les liens entre la rue, le quartier et, dans un certain sens aussi, le domicile peuvent ainsi être soutenus et stimulés à nouveau.

Les expériences réunies jusqu'ici montrent que, dans la confrontation entre les possibilités très limitées d'action et les grandes attentes de la population pour l'amélioration de l'environnement construit, la conception innovatrice choisie pour les zones de rencontre et développée en intégrant un apprentissage progressif avec toutes les



Bild: Stadtplanungsmt Bern/D. Steiger

5: Plakatständer der Sensibilisierungskampagne.

5: Panneau d'affichage de la campagne de sensibilisation.

Verbesserung des Wohnumfeldes, das gewählte innovative und in einem schrittweisen Lernprozess mit allen Beteiligten weiterentwickelte Konzept der einfachen Begegnungszonen geeignet ist, die Wohnqualität in den Quartieren zu verbessern. Die flexibel einsetzbaren und klar von Verkehrszeichen unterscheidbaren Gestaltungselemente verändern das Erscheinungsbild des Strassenraumes. Sie beeinflussen die Wahrnehmung und damit die Aufmerksamkeit und das Verhalten der Fahrzeuglenkenden mit dem Ergebnis, dass langsamer gefahren wird. Aufgrund der begrenzten finanziellen Mittel sind die angewendeten Massnahmen in ihrer Ausbildung ein Minimum. Wichtig ist die Mitwirkung der Bevölkerung. Diese wird in zwei Strassensitzungen einbezogen und die Initiativgruppe muss für einen gültigen Antrag eine Mehrheit der Unterschriften der Anwohnenden einreichen. Die von der Begegnungszone betroffenen Grundeigentümer wollen einbezogen werden. Der aufwändige Partizipationsprozess lohnt sich und wird durch die bessere Akzeptanz der Projekte kompensiert. Ein weiterer Grund die Anwohnenden miteinzubeziehen, ist die Belebung der Strasse nach der Einrichtung der Begegnungszone. Nach deren Erstellung sollen die nachbarschaftlichen Beziehungen, die während der Planung geknüpft wurden, weitergepflegt werden. Nur damit kann die Begegnungszone funktionieren.

Begegnungszonen erlauben der Bevölkerung, sich an der Gestaltung des Wohnumfeldes aktiv zu beteiligen. Daraus resultieren quartierverträgliche und quartierspezifische Projekte, die allen etwas bringen, ohne dass die Anliegen der Einen die Bedürfnisse der Anderen dominieren. Begegnungszonen entstehen durch das Aufeinander-Zugehen. Sie beleben öffentliche Räume und tragen zur Erneuerung der nachbarschaftlichen Beziehungen im Quartier bei. Allerdings nur dort, wo sich die Bevölkerung auf den Prozess einlässt, der nötig ist, um ein konsensfähiges Projekt zu entwickeln. Begegnungszonen stellen insofern hohe Anforderungen an die Partizipationsbereitschaft und -fähigkeit aller Beteiligten. ■

Literatur

- [1] Informationsblatt über das Vorgehen und die Grundsätze für die Einführung von Begegnungszonen in Wohngebieten, Spielregeln für die Benutzung und Übersichtsplan: www.verkehrsplanung.bern.ch
- [2] Erfolgskontrolle zu fünf Berner Wohnstrassen «light», Büro verkehrsteiner, Bern 2002.
- [3] Erfolgskontrolle Begegnungszonen, Emch & Berger AG Bern, Bern 2004, 2005.
- [4] Erfolgskontrolle Begegnungszonen, Emch & Berger AG Bern, Bern 2006.

personnes concernées est appropriée pour améliorer la qualité de l'habitat dans les quartiers.

Les éléments d'aménagement qui peuvent être disposés de manière souple et qui se démarquent clairement des signaux de circulation modifient l'aspect de la rue. Ils influencent la perception et ainsi l'attention et le comportement des conducteurs de véhicules qui roulent alors plus lentement.

En raison des moyens financiers limités, les mesures appliquées sont un minimum. La participation de la population est importante. Cette dernière est associée lors de deux réunions dans la rue et le comité d'initiative doit présenter une majorité de signatures des habitants pour qu'une proposition soit valable. Les propriétaires des biens-fonds impliqués dans la zone de rencontre veulent aussi être associés. La coûteuse procédure de participation vaut la peine et elle est compensée par une meilleure acceptation des projets.

L'animation de la rue après l'instauration de la zone de rencontre est une autre raison d'associer les habitants. Après sa mise en place, les relations de voisinage qui s'étaient établies pendant la planification doivent être poursuivies et entretenues. C'est ainsi seulement qu'une zone de rencontre peut fonctionner.

Les zones de rencontre permettent à la population de participer activement à l'aménagement de leur environnement construit. Il en ressort des projets compatibles et spécifiques au quartier qui apportent quelque chose à tous, sans que les désirs des uns prennent le dessus sur les besoins des autres.

Les zones de rencontre se construisent par le rapprochement des uns et des autres. Elles animent l'espace public et contribuent au renouvellement des relations de voisinage dans le quartier. Néanmoins seulement là où la population s'engage dans la procédure nécessaire pour élaborer un projet ralliant un consensus. Dans ce sens, les zones de rencontre requièrent une disponibilité et une capacité de participation élevées de la part de toutes les personnes impliquées. ■

Bibliographie

- [1] Informationsblatt über das Vorgehen und die Grundsätze für die Einführung von Begegnungszonen in Wohngebieten, Spielregeln für die Benutzung und Übersichtsplan: www.verkehrsplanung.bern.ch
- [2] Erfolgskontrolle zu fünf Berner Wohnstrassen «light», Büro verkehrsteiner, Bern 2002
- [3] Erfolgskontrolle Begegnungszonen, Emch & Berger AG Bern, Bern 2004, 2005
- [4] Erfolgskontrolle Begegnungszonen, Emch & Berger AG Bern, Bern 2006

Ab sofort in der Champions League ...

Wir haben die Besten sowie das Beste zweier bestandener Firmen zum Traumteam vereint: The Best of VS/H Druck and AZ Print. Der zentral gelegene Gebäudekomplex ist das neue Stadion unserer Spitzenleistungen. Auch in Ihren Reihen spielen wir gerne mit. Von der Beratung über Design, Vorstufe, Druck, Distribution bis zu den kompletten Verlagsdienstleistungen.

The Best of ... Für Zeitschriften und andere periodische Publikationen

VOGT-SCHILD / DRUCK

print- & publishing-services

Vogt-Schild Druck AG
Gutenbergstrasse 1
CH-4552 Derendingen
Telefon +41 (0)58 330 11 11
www.vsdruck.ch

Begegnungszonen in Wohnquartieren

- Definition
- Rahmenbedingungen
- Vorgehen
- Kontakte



Liebe Quartierbewohnerinnen und Quartierbewohner

Bern ist eine schöne Stadt mit vielen attraktiven Wohnlagen, einem vielseitigen Kultur- und Freizeitangebot und guten öffentlichen Verkehrsmitteln. Für Familien mit Kindern ist das Leben in der Stadt dennoch nicht immer einfach: Der Weg zur Schule oder zum besten «Schpähli» führt oft über verkehrsreiche Strassen. Es fehlt manchenorts an Freiräumen im direkten Wohnumfeld, wo Kinder spielen und sich bewegen können.

Kinder und Familien sind aber wichtig für eine lebendige Stadt. Die Stadt Bern hat deshalb 1999 das «Konzept für eine kindergerichte Stadt» entwickelt und fördert im Rahmen der «Lokalen Agenda 21» Projekte, welche die Wohnqualität nachhaltig verbessern und in enger Zusammenarbeit mit der Quartierbevölkerung entwickelt und umgesetzt werden.

Ein sehr wichtiges Instrument, um das Wohnen in der Stadt für Familien attraktiver zu machen, ist die Umwandlung von Quartierstrassen in Begegnungszonen. In der Begegnungzone hat dank Tempo 20 und Fussgängerfortritt vieles Platz: spielende Kinder, rollende und parkierte Autos, Velo putzende Sportler und Nachbarn, die zusammen Kaffee trinken. Bis Mitte 2005 sind in der Stadt Bern bereits 28 Begegnungszonen entstanden.

Dieses Informationsblatt hilft Ihnen abzuschätzen, ob eine Begegnungszone in Ihrer Strasse sinnvoll sein könnte. Wir möchten Ihnen damit zeigen, wie die Stadt Bern Begegnungszonen plant und einrichtet. Nehmen Sie mit uns Kontakt auf, wenn Sie in Ihrem Wohnumfeld eine Begegnungszone initiieren möchten.

Hugo Straub
 Leiter Verkehrsplanung Bern



2 Wiesenstrasse in Bern

Begegnungszone – Was ist das?

Eine Begegnungszone ist ein Strassenraum, der dem Verkehr und den angrenzenden Nutzungen dient. In Wohnquartieren ist die Begegnungszone ein Treffpunkt für die Anwohnerinnen und Anwohner und Spiel- und Bewegungsort für die Kinder. In Geschäftsbereichen, wie der unteren Altstadt, ermöglicht die Begegnungszonen den einströmenden Fussgängerinnen und Fussgängern ein unbeschwertes Flanieren und Queren der Strasse. Der Verkehr hat aber immer auch seinen Platz. Begegnungszonen werden mit dem offiziellen Signal «Begegnungszone» gekennzeichnet. Die Fussgängerinnen und Fussgänger dürfen hier die ganze Strasse frei benutzen. Sie sind gegenüber dem Fahrverkehr vorrangsrechtig, dürfen jedoch den Verkehr nicht unnötig behindern. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 20 km/h. Das Parkieren ist nur auf den markierten Parkfeldern erlaubt.

In diesem Informationsblatt geht es ausschliesslich um Begegnungszonen in Wohnquartieren.

Grundsätze

Die Stadt Bern hat für Begegnungszonen klare Grundsätze:

- Die Anregung, eine Begegnungszone zu schaffen, muss von den Anwohnerinnen und Anwohnern selbst kommen.
- Priorität haben Quartierstrassen, wo mit wenig Aufwand für möglichst viele Familien die Wohnqualität verbessert werden kann.

- Eine Begegnungszone gibt es nur dort, wo die Mehrheit der Anwohnerschaft dies wünscht und die Bereitschaft besteht, eine gewisse Verantwortung für den gemeinsam genutzten Strassenraum zu übernehmen.
- Begegnungszonen werden nicht für die Erquicklichkeit gebaut, sondern mit einfachen Elementen und Markierungen eingerichtet. So reichen die begrenzten finanziellen Mittel für mehr Projekte. Wenn die Kinder ausgeflogen sind, kann die Begegnungszone auch wieder zurückverwandelt werden.
- Auch parkierte Autos und Velos haben auf den markierten Feldern Platz in der Begegnungszone.

So sieht eine Begegnungszone aus

Damit Verkehrsteilnehmende sofort erkennen, dass sie sich in einer Begegnungszone befinden, rüstet die Stadt Bern Begegnungszonen mit klar definierten Gestaltungselementen und Markierungen aus:



An der Einfahrt in die Begegnungszone sorgen Tore für das Abbremsen der Fahrzeuge.



Mit der auf dem Asphalt weiss markierten Zahl 20 wird unübersehbar die Höchstgeschwindigkeit angezeigt.



Auf dem Asphalt markierte grüne Fussabdrücke weisen auf spielende Kinder hin.



Grössere Spielbereiche und parkplatzfreie Flächen werden mit einem grünen Gitternetz markiert.



Mit der Platzierung von Brunnenrinnen wird die Fahrgeschwindigkeit tief gehalten.

Die Anwohnerinnen und Anwohner können in Absprache mit der Verkehrsplanung weitere Elemente wie Sitzbänke, Spielkästen oder bepflanzbare Brunnenrinnen anbringen. Dies setzt aber voraus, dass die Anwohnerschaft die Verantwortung für den Unterhalt und die Reinigung dieser Elemente übernimmt und eine Kontaktperson benannt.

Hier macht eine Begegnungszone Sinn

Die bisherigen Erfahrungen zeigen, dass sich nicht jede Quartierstrasse als Begegnungszone eignet. Damit eine Quartierstrasse wirklich zu einem Aufenthalts- und Begegnungsraum werden kann, der auch genutzt und langsam befahren wird, sollte sie folgende Bedingungen erfüllen:

- Wenig Verkehr (max. 100 Fahrzeuge pro Stunde)
- Kein nennenswerter Durchgangsverkehr und kein öffentlicher Linienverkehr
- Nicht länger als 2-3 Strassenabschnitte
- In der Regel Tempo 30 auf den angrenzenden Strassen
- Eine eher dichte Überbauung mit starkem Bezug der Vorgärten zur Strasse

• Die Anregung, eine Begegnungszone zu schaffen, muss von den Anwohnerinnen und Anwohnern selbst kommen.

• Priorität haben Quartierstrassen, wo mit wenig Aufwand für möglichst viele Familien die Wohnqualität verbessert werden kann.

• Eine Begegnungszone gibt es nur dort, wo die Mehrheit der Anwohnerschaft dies wünscht und die Bereitschaft besteht, eine gewisse Verantwortung für den gemeinsam genutzten Strassenraum zu übernehmen.

• Begegnungszonen werden nicht für die Erquicklichkeit gebaut, sondern mit einfachen Elementen und Markierungen eingerichtet. So reichen die begrenzten finanziellen Mittel für mehr Projekte. Wenn die Kinder ausgeflogen sind, kann die Begegnungszone auch wieder zurückverwandelt werden.

• Auch parkierte Autos und Velos haben auf den markierten Feldern Platz in der Begegnungszone.

Vorgehen

- Um eine Begegnungszone zu initiieren, sollten Sie eine Kerngruppe bilden. Bezeichnen Sie eine Ansprechperson und nehmen Sie mit der Verkehrsplanung Kontakt auf
- An einer ersten Strassenrensierung klärt die Verkehrsplanung mit der Anwohnerschaft die grundsätzliche Eignung der Strasse als Begegnungszone ab
- Bringen Sie die Ideen der Anwohnerschaft zur Begegnungszone zu Papier und formulieren Sie einen Antrag. Mindestens die Hälfte der Anwohnerschaft muss den Antrag unterzeichnen. Eine gute Gelegenheit dazu bietet ein Strassenfest.
- An einer zweiten Strassenrensierung diskutiert die Verkehrsplanung mit der Anwohnerschaft die Projektideen und das weitere Vorgehen.
- Die Verkehrsplanung erarbeitet darauf ein Vorprojekt mit einer Kostenschätzung.
- Der Gemeinderat entscheidet, welche Projekte ins nächste Realisierungspaket aufgenommen werden. Ein Projekt kann also auch zurückgestellt oder ganz abgelehnt werden.
- Der Kanton muss der Begegnungszone zustimmen. Ohne Einparlamentarische Kommission (EK) Publikation realisiert werden.
- Mit der Realisierung der Begegnungszone erhalten alle Haushalte ein Informationsblatt zu deren Ausstattung, Nutzung und Unterhalt.
- Nach 6-12 Monaten wird eine erste Erfolgskontrolle durchgeführt. Falls nötig wird die Begegnungszone nachgerüstet.

Zeitlicher Ablauf

Jan. - März	Wünschen	Sich zusammensetzen, Initiative ergreifen Kontaktperson bezeichnen Interesse an einer Begegnungszone bei der Verkehrsplanung anmelden
April	Vorabklären	Einladung der Anwohnerschaft zur ersten Strassensitzung mit Thema: Grundsätzliche Eignung der Strasse
Mai - Juli	Ideen entwickeln	Gestaltungsideen entwickeln Eventuell Strassenfest durchführen Unterschriften einer Mehrheit der Anwohnerinnen und Anwohner sammeln Stellungnahme der Quartierorganisation einholen Antrag für Begegnungszone bei der Verkehrsplanung einreichen
Aug. - Nov.	Projekt erarbeiten	Einladung der Anwohnerschaft zur zweiten Strassensitzung mit Thema: Gestaltungsideen und weiteres Vorgehen
Dezember	Prioritäten setzen	Vorprojekt mit Kostenschätzung und Gutachten erarbeiten Entscheid bezüglich Aufnahme in Jahresprogramm, Rückstellung oder Ablehnung
Dez. - April	Bewilligen	Erarbeitung der definitiven Projektunterlagen Zustimmung beim kantonalen Tiefbauamt einholen Publikation und ev. Einspracheverfahren
Mai - Juni	Realisieren	Anbringen der Signale, Markierungen und Gestaltungselemente Abgabe der „Spielregeln für die Begegnungszone“ an alle Haushalte durch die Verkehrsplanung
ab Juli	Geniessen	Spielen, sich treffen, Rücksicht nehmen
Mai - Juni	Erfolgskontrolle	Erfolgskontrolle durchführen (Geschwindigkeiten, Unfälle, Nutzung) Falls nötig: Nachrüstung und nochmalige Erfolgskontrolle

Begegnungszone in der Stadt Bern

Bis Mitte 2005 konnten in der Stadt Bern folgende Begegnungszone realisiert werden:

- Länggasse - Felsenau**
 - Alpeneggstrasse
 - Falkenhöhweg
 - Fichtenweg
 - Löchlighweg
 - Rosfeldstrasse
- Breitenrain - Lorraine**
 - Breitfeld- / Parkstrasse
 - Flurstrasse
 - Gothelfstrasse
 - Gregerstrasse
 - Leberstrasse
 - Steckweg
- Mattenhof - Weissenbühl**
 - Dübysstrasse
 - Eggmannstrasse
 - Marzilstrasse
- Kirchenfeld - Schosshalde**
 - Beatusstrasse
 - Böcklinstrasse
 - Dählitzliweg
 - Hillystrasse
 - Liebegaweg
 - Mind- / Kachtofer- / Gruberstrasse
 - Nussbaumstrasse
 - Stauffstrasse
 - Wernerstrasse
- Bümpliz - Bethlehem:**
 - Bienenstrasse / Werkstrasse
 - Kornweg / Hagröselweg

Kontakte

Koordinationsstelle für Begegnungszone

- Verkehrsplanung Bern
Zieglerstrasse 62
Postfach
3001 Bern
Telefon 031 321 70 10
Telefax 031 321 70 30
verkehrsplanung@bern.ch
Kontaktperson: Herr Jürg Stähli
- Quartierorganisationen**
 - Quartierkommission Länggasse
Herr B. Wermuth
Telefon 031 305 02 05
 - Quartierkommission Stadtteil 3
Herr U. Mörli
Telefon 031 371 65 61
 - Quartiervereinigung Stadtteil 4 (QUA4), Herr N. Zündler
Telefon 031 351 95 75
www.qua4ier.ch
 - Dialog Nordquartier
Herr W. Schaffer
Telefon 031 324 59 16
Postfach, 3001 Bern
 - Quartierkommission Bümpliz-Bethlehem (QBB)
Herr H. Stücki
Telefon 031 991 21 51
hans.stuecki@qbb.ch
www.qbb.ch
- Interessenorganisationen**
 - IG Begegnungsstrassen
Pro Juventute Bern
Schliffstrasse 6
Postfach
3000 Bern 25
Telefon 031 331 45 77
Telefax 031 332 17 74
bern@projuventute.ch

Impressum

Das Stadtplanungsamt und die Verkehrsplanung publizieren in unregelmässiger Folge Themenflyer zur Planung und Gestaltung in der Stadt Bern.

Flyer 4
Erscheinungsjahr:
Juni 2005 (4. überarbeitete Auflage)

Bezugsadresse:
Verkehrsplanung Bern
Zieglerstrasse 62
Postfach, 3001 Bern
Telefon 031 321 70 10
Telefax 031 321 70 30
verkehrsplanung@bern.ch
www.verkehrsplanungbern.ch

Herausgeber:
Verkehrsplanung Bern

Texte:
Suzanne Michel, Kommunikationsberatung, Bern
Gestaltung und Fotografien:
Markus Nirrko
Stadtplanungsamt Bern

Druck:
Ridli & Wyss AG, Bern

Anlage:
3000 Expl.

Bisher sind erschienen:

- 1 Beobachtungen zum Kornhausplatz ... und darüber hinaus
- 2 Spielort im öffentlichen Raum
- 3 Kinder in der Stadt
- 4 Begegnungszone in Wohngebieten
- 5 Schwerepunkte der Stadtenwicklung
- 6 Das Stadtbild insgesamt
- 7 Fies- und Veloweb
- 8 Gestaltung im öffentlichen Raum
- 8.1 Leitlinien für Wirtschaftspassen und Mobilbar im öffentlichen Raum
- 9 Grundordnung der Stadt Bern im Internet
- 10 Verkehrsplanung in Bern



Ergänzende Angebote

Strassenfest mit temporärer Begegnungszone
Quartierstrasse für ein Strassenfest vorübergehend in eine Begegnungszone umwandeln? Dann wenden Sie sich an:
Predigergasse 5., 3000 Bern 7
Telefon 031 321 52 20

Infrastruktur für Strassenfeste
Die Stadtgärtnerei stellt für Strassenfeste Tische und Bänke sowie Spielgeräte wie Schach, Mühle, Streifenball und sogar eine Skateranlage zur Verfügung.
Telefon: 031 352 07 13

Kinderbüro Bern
Möchten Sie sich über Grundlagen zu kindgerechter Planung oder über die Möglichkeiten zu einer kinderrundlichen Beteiligung Ihrer Begegnungszone oder Ihres Wohnumfeldes informieren? Brauchen Sie Unterstützung bei der Zusammenarbeit und beim Zusammenleben in Ihrem Quartier? Wenden Sie sich an:
KINDERBÜRO Bern, info jugendamt, Predigergasse 4a, Postfach 3000 Bern 7, Tel. 031 321 69 10, kinderbuero@bern.ch
www.kinderbuero.ch

Nachrichten bestehender Begegnungszone

Auf Grund der bisherigen Erfolgskontrollen muss in einigen Begegnungszone die Fahrgeschwindigkeit durch zusätzliche Massnahmen gesenkt werden. Die Nachrüstung bestehender Begegnungszone hat im Realisierungspaket Priorität.





Stadt Bern
Direktion für Tiefbau
Verkehr und Stadtgrün

Verkehrsplanung
Zieglerstrasse 62
Postfach 3001 Bern

Telefon 031 321 70 10
Fax 031 321 70 30
verkehrsplanung@bern.ch
www.bern.ch

Bern, 4. Juli 2005 - HSt

Spielregeln für die Begegnungszonen in Wohngebieten

Liebe Anwohnerinnen und Anwohner

Ihre Quartierstrasse wurde auf Ihr Gesuch hin in eine Begegnungszone umgewandelt. Damit ist sie nicht mehr nur eine Verkehrsfläche, sondern auch ein Spiel- und Begegnungsort. Überall, wo viele Personen einen Raum gemeinsam nutzen, sind Spielregeln hilfreich, um Ärger und Streit zu vermeiden. Die nachfolgende „Hausordnung“ soll Ihnen zeigen, was in einer Begegnungszone der Stadt Bern möglich ist.

Wir wünschen Ihnen viel Freude mit „Ihrer“ Strasse.

Hugo Staub, Leiter Verkehrsplanung Bern

Den Raum gemeinsam nutzen

- In der Begegnungszone darf man sich auf der Fahrbahn aufhalten und spielen, denn es gilt Tempo 20 und Fussgängervortritt. Der Fahrzeugverkehr darf aber nicht unnötig behindert werden. Deshalb dürfen keine festen Installationen wie Schach- oder Mühlespiele die Fahrbahn versperren, erlaubt sind mobile Spiele wie Gummitwist, Seilspringen oder Skaten.
- Parkierte Autos und Zweiräder haben in der Begegnungszone auf den markierten Feldern ebenfalls ihren Platz. Schäden verursachen Kosten und Ärger. Bitte erklären Sie das auch Ihren Kindern.
- An lauen Sommerabenden lässt sich in der Begegnungszone bestens die Nachbarschaft pflegen. Nehmen Sie dabei bitte Rücksicht auf lärmempfindlichere Anwohnerinnen und Anwohner.

Die Grundausstattung der Stadt ist für alle Begegnungszonen gleich ...

- Damit Fahrzeuglenkende schnell merken, dass sie sich in einer Begegnungszone befinden, werden in der Stadt Bern alle Begegnungszonen mit den gleichen Elementen (Tore, Brunnenringe, Blenden) und Markierungen (Aufschrift „20“, Fussabdrücke, Gitternetze) ausgestattet.
- Diese Elemente dienen der Verkehrsberuhigung und -sicherheit. Sie dürfen weder verschoben noch entfernt werden. Signale und Reflektoren dürfen nicht übermalt werden.

... und dennoch sieht jede Begegnungszone anders aus

- Die Brunnenringe und die blanken Metalltafeln bei den Toren dürfen bemalt werden. Auf die Strasse darf mit bunten Kreiden gemalt und gezeichnet werden (und nach jedem Regen geht der Spass von neuem los).
- In den dafür vorgesehenen und geschützten Bereichen können Anwohnende Tische, Bänke, Spielgeräte oder Spielkisten aufstellen und - auf eigene Verantwortung - dort auch stehen lassen.
- Es gibt weitere Möglichkeiten, aber nicht alles ist möglich. Nehmen Sie deshalb mit der „Koordinationsstelle Begegnungszone“ der Verkehrsplanung Kontakt auf, wenn Sie neue Pläne schmieden. Bevor zusätzliche Massnahmen umgesetzt werden dürfen, ist von der Anwohnerschaft eine verantwortliche Person zu bestimmen, welche die Betreuung sicherstellt. Sollte später niemand mehr diese Funktion übernehmen wollen oder die Betreuung vernachlässigt werden, müssten die Anwohnenden diese zusätzlichen Elemente wieder entfernen.
- Ist eine verantwortliche Person bestimmt, kann eine Begegnungszone auch mit bepflanzbaren Brunnenringen eingerichtet werden. Bepflanzung und die Pflege sind allerdings Sache der Anwohnenden. Grosse Pflanzen müssen regelmässig geschnitten werden, damit keine Sicht- und Sicherheitsprobleme entstehen.
- Auch private Hauszugänge oder Abstellplätze können in eine Begegnungszone einbezogen werden (Achtung: bauliche Veränderungen brauchen eine Bewilligung).

Mit zur Begegnungszone schauen

- Eine Begegnungszone bringt der Strassenreinigung zusätzlichen Aufwand, da die Reinigung um die Tore und Brunnenringe herum mit Putzmaschinen schwierig ist. Bitte greifen Sie doch als Anwohnerinnen und Anwohner notfalls auch selbst einmal zum Besen, wenn Laub oder Papier in Ecken und Winkeln hängen geblieben ist. Auch für die Pflege von bepflanzten Brunnenringen ist die Mitarbeit der Anwohnenden nötig.

Im Zweifelsfall nachfragen

In der Stadt Bern dient die Verkehrsplanung als Koordinationsstelle für sämtliche Belange von Begegnungszonen in Wohngebieten. Der Projektleiter Jürg Stähli steht Ihnen gerne zur Verfügung:

Verkehrsplanung Bern, Jürg Stähli, Zieglerstrasse 62, Postfach, 3001 Bern.

Telefon 031 321 70 10, Telefax 031 321 70 30, juerg.staehli@bern.ch