



Begegnungszone langsam – freundlich – sicher

Aushängeschild der Fussgänger- und Velomodellstadt ist die Erfindung der Begegnungszone, welche 1996 im Burgdorfer Bahnhofsquartier erstmals als «Flanierzone» eingerichtet wurde und seit 2002 in der Strassenverkehrs-Verordnung des Bundes rechtlich verankert ist.

Prinzip

Eine Begegnungszone ist eine Mischverkehrsfläche, auf welcher Fussgänger flächendeckend Vortritt haben und die Höchstgeschwindigkeit für Fahrzeuge 20 km/h beträgt. Ursprünglich für Geschäftsviertel mit hohem Fussgänger-aufkommen konzipiert können Begegnungszonen seit deren Aufnahme ins Strassenverkehrsrecht auch in verkehrssarmen Wohnquartieren (als Ersatz zu den damaligen Wohnstrassen) eingerichtet werden.

Werdegang

Dezember 1996: Beginn des Flanierzonenversuchs im Burgdorfer Bahnhofsquartier mit einfachen Signalisierungs- und Gestaltungselementen unter dem Motto «langsam – freundlich – sicher». Die Flanierzone ist das Konsensprodukt aus den Interessen des Gewerbes (Erreichbarkeit der Geschäfte mit dem Auto, Erhalt der Parkplätze) und der Umwelt- und Verkehrsverbände (Temporeduktion, Fussgängervortritt).



Begegnungszone – Bahnhofstrasse West

Dezember 1998: Bewilligung vom Bundesamt für Strassen der Flanierzone als unbefristeter Versuch vorbehaltlich minimaler baulicher Massnahmen und einer neuen Signalisation (Zonentafel).

1. Januar 2002: Inkrafttreten der geänderten Signalisationsverordnung. Unter dem neuen Namen «Begegnungszone» wird die Burgdorfer Idee somit Teil des Schweizer Verkehrsrechts.



Signalisationstafel Begegnungszone mit der Flanierzone-Steile im Hintergrund

Meinungen

Die anfängliche Skepsis seitens der Bevölkerung und des Gewerbes wandelte sich im Laufe des Pilotversuchs in breite Akzeptanz und Zufriedenheit. Insbesondere beim Gewerbe hat ein eindrücklicher Meinungswandel stattgefunden: im Juni 1997 befürworteten nur rund 25% der 50 befragten Geschäftsinhaber im Bahnhofquartier die Flanierzone ausdrücklich, während sich 40% skeptisch und 10% neutral äusserten. In einer erneuten Umfrage um April 2001 wollten 55% der Antwortenden die Flanierzone beibehalten und noch verbessern, 40% wollten sie in der jetzigen Form beibehalten und nur noch 5% votierten für eine Aufhebung.

Voraussetzungen für den Erfolg

Geeignetes Gebiet ausscheiden:

- Geschäftsvierteln mit hohen Fussgängerfrequenzen und häufigen, dispersen Fahrbahnüberquerungen, die sich jedoch wegen ihrer geringen Grösse für reine Fussgängerzonen nicht eignen.
- Historische Zentren und Ortskerne sowie verkehrsarme Wohngebiete, in welchen der Strassenraum von der Quartierbevölkerung als Spiel- und Aufenthaltsbereich benutzt wird.

Partizipativer Planungsprozess:

- Mit dem aktiven Einbezug der Bevölkerung, Quartierorganisationen, Gewerbevereine, etc. bereits in der Planungsphase wird eine breite Akzeptanz erreicht.

Verkehrsberuhigende Strassenraumgestaltung:

- Als Mischverkehrszonen sind Begegnungszonen niveaufrei zu gestalten.
- Gestalterische bzw. bauliche Massnahmen an den Zonenzugängen sollen den Regimewechsel verdeutlichen und die Fahrzeuglenkenden auf die besonderen Verhältnisse der Begegnungszone aufmerksam machen (flächendeckender Fussgängervortritt, Tempo 20, Rechtsvortritt).

Kommunikation und Information:

- Zur Förderung der Koexistenz in der Begegnungszone ist eine kontinuierliche, intensive und kreative Kommunikation und Information der Verkehrsteilnehmenden und der Bevölkerung notwendig. Nur so kann das Konfliktpotential minimiert und die Akzeptanz erhöht werden.

Herzlichen Dank, liebe Autofahrer!

Dank Ihrer Mithilfe ist es gelungen, mit der Flanierzone bereits einen Teil des Projekts **Fussgänger- und Velomodellstadt Burgdorf** Realität werden zu lassen. Damit das von **Rücksicht** geprägte friedliche **Miteinander** von Fussgängern, Velofahrern und Automobilisten weiterhin bestehen bleiben kann, zählen wir auch in Zukunft auf Ihre Unterstützung getreu dem Motto: **Langsam, freundlich, sicher.** Merci!

* für Autofahrer gilt Tempo 70
** Fussgänger haben Vortritt
*** Alle nehmen Rücksicht aufeinander

Ein Projekt der Fussgänger- und Velomodellstadt Burgdorf.
Natürlich unterwegs.

Kommunikation zur besseren Akzeptanz des neuen Regimes

Vorteile/ Nutzen

- Freundliches und rücksichtsvolles Miteinander der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden, angenehmes und friedliches Verkehrsklima
- Erhöhte Sicherheit durch das niedrigere Geschwindigkeitsniveau (Bahnhofquartier Burgdorf: Rückgang um rund 20 km/h der gefahrenen Geschwindigkeiten)
- Klare, einfach nachvollziehbare Vortrittsregelung
- Gebot statt Verbot: kein Verkehrsmittel wird ausgeschlossen, die Begegnungszone steht (im Gegensatz zur Fussgängerzone) allen Verkehrsmitteln offen.
- Mehr Lebens- und Aufenthaltsqualität in den Wohnquartieren und Geschäftszentren (Bahnhofquartier Burgdorf: Abnahme des motorisierten Verkehrs um 16 %)
- Aufwertung von Ortszentren und Stärkung des innerörtlichen Handels

Kosten

Die provisorische Einrichtung der Flanierzone kostete im ersten Versuchsjahr bloss einige 10'000 Franken. Nach knapp vier Jahren waren erst 105'000 Franken investiert. Es konnten aber schon rund 75 % der verkehrstechnisch angestrebten Wirkungen erzielt werden.

Ab Oktober 2000 erhielt die Flanierzone in den meist frequentierten Bereichen durch bauliche und strassenraumgestalterische Massnahmen ihr neues Gesicht. Mit Finanzmitteln des Bundes und privater Kostenbeteiligung wurden noch einmal 735'000 Franken investiert. Damit sind schätzungsweise 90 % der gewünschten Wirkungen, auch in städtebaulicher Hinsicht, erzielt.

Vom Pilotprojekt zur Alltagstauglichkeit

Zahlreiche weitere Schweizer Gemeinden zeigen reges Interesse an der Begegnungszone und profitieren von der «Pionierarbeit» in Burgdorf. Realisierungen sind zum Beispiel in Grenchen, Baar, Biel oder Lyss zu sehen. Für eine Übersicht der realisierten und geplanten Begegnungszonen in der Schweiz siehe www.begegnungszonen.ch.

Kontakt und weitere Informationen

Fussgänger- und Velomodellstadt Burgdorf
c/o Baudirektion, Lyssachstrasse 92,
Postfach, 3401 Burgdorf
Tel. 034 429 42 11, www.modelcity.ch