

Fachbroschüre

# Begegnungszonen





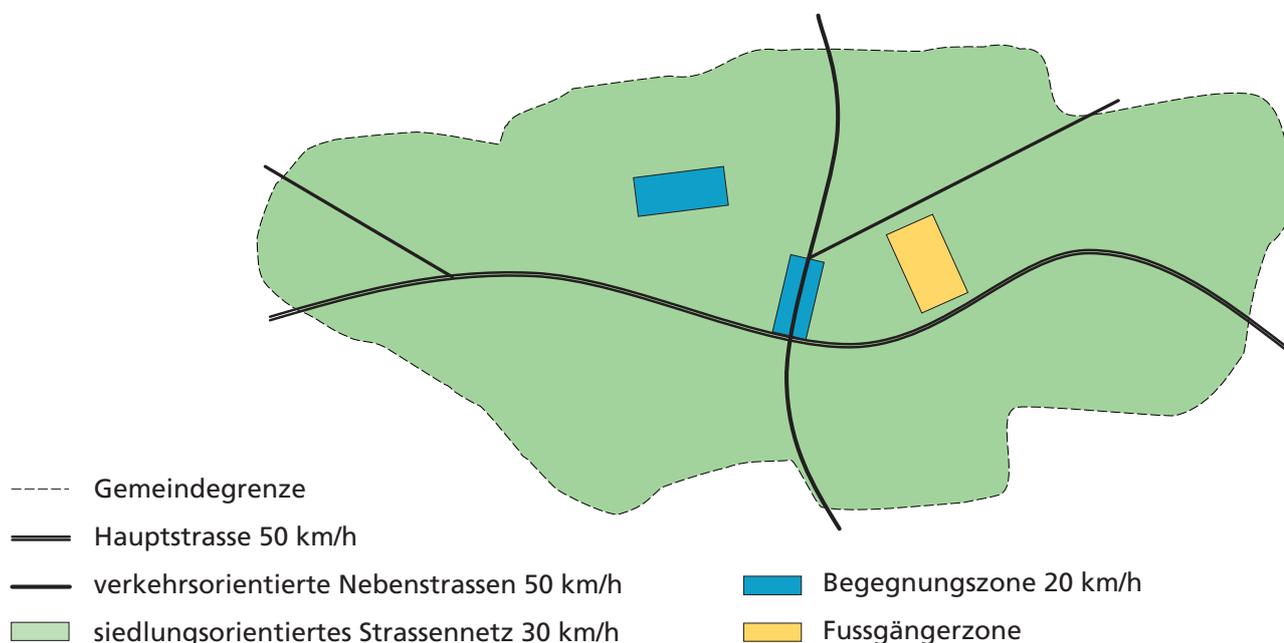
In einer Begegnungszone teilen sich die Fußgänger mit dem Fahrverkehr die Aufenthaltsfläche. Eine solche Zone eignet sich sowohl für siedlungs- als auch für verkehrorientierte Strassen – immer mit dem Ziel, die Sicherheit sowie die Wohn- und Aufenthaltsqualität zu steigern.

# Begegnungszonen: Attraktives Verkehrsregime für Gemeinden

Um die Aufenthaltsqualität und die Attraktivität eines Strassenabschnitts innerorts zu steigern sowie den Fussgängern den Vortritt gegenüber dem fahrenden Verkehr auf dem ganzen Strassenabschnitt zu geben, werden in vielen Orten der Schweiz Begegnungszonen eingeführt.

## Begegnungszonen im bfu-Modell Tempo 50/30

Welche Betriebsform man einem bestimmten Strassenraum zuordnet, hängt von den netzhierarchischen, städtebaulichen und bedürfnisrelevanten Kriterien der Verkehrsteilnehmenden ab. Grundsätzlich empfiehlt die bfu die Einführung des bfu-Geschwindigkeitsregimes Tempo 50/30. Dieses Modell lässt in geeigneten Bereichen die Möglichkeit einer Begegnungszone offen. Begegnungszonen können dabei auf eher siedlungsorientierten (Wohnquartier) wie auch eher verkehrsorientierten Nebenstrassen (Zentrale Lage) vorkommen. Die rechtlichen Voraussetzungen bleiben dieselben. Bei der Umsetzung von baulichen Massnahmen muss man aber dem unterschiedlichen Charakter der beiden Strassenarten Rechnung tragen.

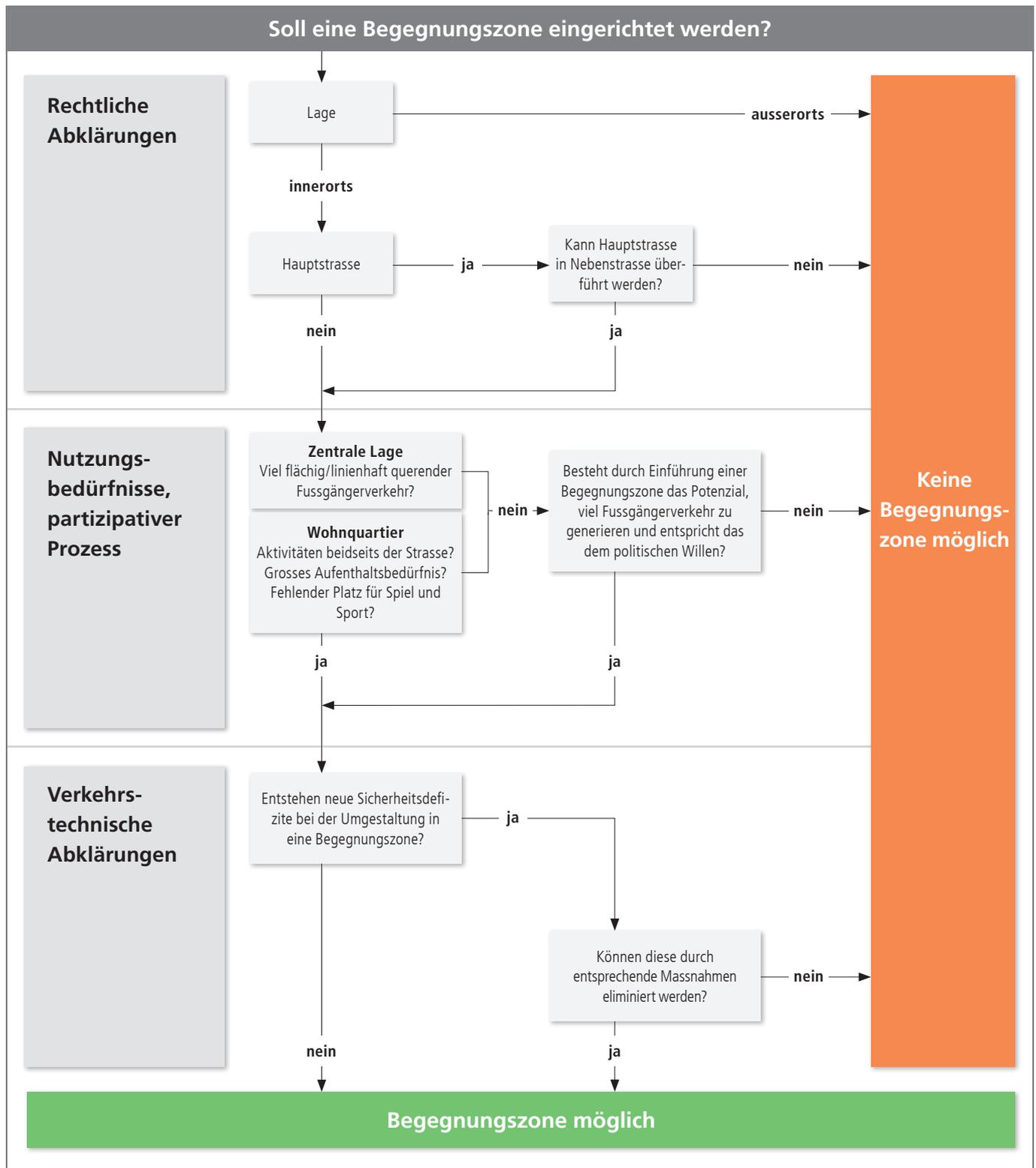


# Planung: Wann ist eine Begegnungszone sinnvoll?

## Entscheidungsprozess

Das Ablaufschema zeigt für die Bereiche Recht, Nutzungsbedürfnisse/partizipativer Prozess und Verkehrstechnik auf, welche Punkte für die Planung und Realisierung einer Begegnungszone abgeklärt werden müssen.

Dem Aspekt der Sicherheit ist im Rahmen der verkehrstechnischen Abklärungen besondere Beachtung zu schenken.



## Erläuterungen zu einzelnen Punkten im Ablaufschema «Soll eine Begegnungszone eingerichtet werden?»

### Rechtliche Abklärungen

Die signalisierte Höchstgeschwindigkeit beträgt 20 km/h. Fussgänger sowie Benutzer von fahrzeugähnlichen Geräten haben in der Begegnungszone beim Queren der Fahrbahn Vortritt gegenüber dem Fahrverkehr (Ausnahme Strassenbahn), dürfen diesen aber nicht unnötig behindern. In Begegnungszonen dürfen keine Fussgängerstreifen angebracht werden. Es gilt Rechtsvortritt. Parkieren darf man nur an mit Signalen oder Markierungen gekennzeichneten Stellen. Der Übergang in eine Begegnungszone muss mit kontrastreichen Toren gekennzeichnet sein.

### Nutzungsbedürfnisse, partizipativer Prozess

Nachdem die Nutzungsbedürfnisse abgeklärt worden sind, kann der partizipative Prozess gestartet werden. Ein partizipatives Verfahren bei der Einführung einer Begegnungszone empfiehlt sich generell immer. Im Projektteam für die Einführung einer Begegnungszone an zentraler Lage sollten Vertreter aus Raumplanung, Politik, Anwohnerschaft, Gewerbe, Interessenverbänden und Verkehrstechnik dabei sein.

Bei der Einführung von Begegnungszonen ist eine intensive Öffentlichkeitsarbeit sehr wichtig. Nur so wird das neue Verkehrsregime der Rücksichtnahme und der Koexistenz verstanden und gelebt. Die Bevölkerung ist so früh wie möglich in das geplante Vorhaben miteinzubeziehen.

### Verkehrstechnische Abklärungen

Idealerweise bestimmt die örtliche und städtebauliche Situation die Ausdehnung einer Begegnungszone. Das Verkehrsregime muss einprägsam, gut lesbar und merkbar sein. Die Begegnungszone soll sich deshalb optisch klar gegenüber dem angrenzenden Strassenraum (Höchstgeschwindigkeit «generell 50» oder «Tempo-30-Zone») unterscheiden. Strassen oder Strassenabschnitte, die sich von der räumlichen Wirkung her ähnlich sind, sollten unter das gleiche Verkehrsregime fallen.

In einer Begegnungszone teilen sich Fussgänger und Fahrverkehr die Aufenthaltsfläche gemeinschaftlich. Dabei muss den Bedürfnissen der mobilitätseingeschränkten Personen Rechnung getragen werden. Bei hohem Verkehrs-

aufkommen oder Linien des öffentlichen Verkehrs muss der Übergang von den Gehflächen zur Fahrbahn optisch wie auch taktil erkennbar bleiben.

Damit ein Fahrzeuglenker rechtzeitig vor einem querenden Fussgänger anhalten kann, muss in einer Begegnungszone stets die Anhaltesichtweite von mindestens 15 m gewährleistet sein. Neben Möblierungselementen stellen auch parkierte Fahrzeuge Sichthindernisse dar. Dies muss bei der Wahl der Lage von Parkplätzen, Bushaltestellen sowie der flankierenden Massnahmen berücksichtigt werden.

Gegenüber einem Schienenfahrzeug hat der Fussgänger nie den Vortritt. Soll in einem solchen Abschnitt trotzdem eine Begegnungszone eingeführt werden, kann dies zu Missverständnissen führen.

### Ablauf der Umsetzung

Um eine Begegnungszone effizient umzusetzen, sollten die richtigen Personen einbezogen werden. Folgender Ablauf in 5 Schritten empfiehlt sich:

- **Planung:** Die Nutzungsbedürfnisse wie zum Beispiel Vortritt für die Fussgänger, geringe gefahrene Geschwindigkeiten und flächiger Querungsbedarf werden ausgewiesen.
- **Öffentlichkeitsarbeit:** Die Öffentlichkeit wird für eine breit abgestützte Akzeptanz laufend informiert.
- **Gutachten:** Ein von einem Ingenieur- oder Planungsbüro erstelltes Gutachten dient als Entscheidungsgrundlage an der Gemeindeversammlung und dem Kanton als Grundlage zur Bewilligung.
- **Realisation:** Die Begegnungszone wird signalisiert, die beschlossenen Massnahmen werden umgesetzt.
- **Nachkontrolle:** Ein Jahr nach der Umsetzung wird der Erfolg der Begegnungszone nach definierten Kriterien ausgewertet.

In der Fachbroschüre «Tempo-30-Zone» der bfu wird auf die einzelnen aufgeführten Punkte vertieft eingegangen. Diese Ausführungen können sinngemäss für die Umsetzung einer Begegnungszone angewandt werden.

# Projektierung/Realisierung: Wann funktioniert die Begegnungszone?

## Gutachten

Für die Einführung einer Begegnungszone wird gemäss der Verordnung über die Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen ein Kurzbericht oder ein Gutachten verlangt. Die nachfolgende Tabelle beschreibt die Inhalte sowie den zu klärenden Handlungsbedarf für eine Begegnungszone.

Inhalt Gutachten	Aspekte bei Begegnungszonen	
	Zentrale Lage	Wohnquartier
a) Umschreiben der Ziele, die mit der Anordnung der Zone erreicht werden sollen	Wohn- und Aufenthaltsqualität steigern; Reduktion der Lärm- und Schadstoffemissionen; Verkehrsfluss verstetigen; Möglichkeit für flächenhaftes, vortrittsberechtigtes Queren des Fussverkehrs schaffen (spezieller Schutz bestimmter Benutzergruppen); Erhöhung der Verkehrssicherheit insbesondere für den Langsamverkehr	Wohn- und Aufenthaltsqualität steigern; Reduktion der Lärm- und Schadstoffemissionen; Raum für Spiel/Sport und gesellschaftliche Aktivitäten schaffen; Schutz bestimmter Benutzergruppen; Erhöhung der Verkehrssicherheit speziell für den Langsamverkehr
b) Übersichtsplan mit der Hierarchie der Strassen	Plan, zum Beispiel Massstab 1:1000 oder 1:5000	
c) Bestehende und absehbare Sicherheitsdefizite sowie Vorschläge für deren Behebung	Kuppen, Parkfelder, Gebäude, Bushaltestellen, Möblierungen, Vortrittsverhältnisse	Parkfelder, Hecken, Einfriedungen, Gebäude, Möblierungen, Vortrittsverhältnisse
d) Angaben zum vorhandenen Geschwindigkeitsniveau (V50 und V85)	V85 vor der Einführung der Begegnungszone unter 25 km/h: keine zusätzlichen Massnahmen notwendig. Gestaltungsmassnahmen sind erforderlich, je mehr die V85 über 25 km/h liegt.	
e) Bestehende und angestrebte Qualität als Wohn-, Lebens- und Wirtschaftsraum	Anteil Langsamverkehr nimmt zu. Geschäftszentren erfahren eine höhere Frequenz durch attraktiveren Strassenraum.	Anteil Langsamverkehr nimmt zu. Mögliche Reduktion des DTV.
f) Mögliche Auswirkungen der Massnahmen auf das übrige Strassennetz der Ortschaft	Es sollte keine Verlagerung des Durchgangsverkehrs aufs untergeordnete Strassennetz erfolgen.	Teilweise Verlagerung des Durchgangsverkehrs aufs übergeordnete Strassennetz.
g) Aufzählung und Umschreibung der Massnahmen	Notwendige bauliche und betriebliche Massnahmen in Plan (zum Beispiel Massstab 1:500 ) festhalten.	

## Nachkontrolle

Die realisierten Massnahmen sind spätestens nach einem Jahr auf ihre Wirkung zu überprüfen. Wurden die angestrebten Ziele gemäss dem Gutachten nicht erreicht, so sind zusätzliche Massnahmen zu ergreifen. Zeigt die Nachkontrolle, dass insbesondere die V85 von 25 km/h über-

schritten ist, sind ebenfalls weitere Massnahmen zu treffen. Die Wirkungsanalyse sollte auch soziale und psychologische Faktoren berücksichtigen (z.B. Verstärkung der sozialen Interaktion; Verbesserung der Bewegungsmöglichkeiten und Vitalität; Erhöhung der Umgebungsqualität).



# Sicher leben: Ihre bfu.

Die bfu setzt sich im öffentlichen Auftrag für die Sicherheit ein. Als Schweizer Kompetenzzentrum für Unfallprävention forscht sie in den Bereichen Strassenverkehr, Sport sowie Haus und Freizeit und gibt ihr Wissen durch Beratungen, Ausbildungen und Kommunikation an Privatpersonen und Fachkreise weiter. Mehr über Unfallprävention auf [www.bfu.ch](http://www.bfu.ch).

## Weitere Informationen

Wir empfehlen Ihnen ausserdem folgende Publikationen:

- 2.002 Tempo-30-Zonen (Fachbroschüre)
- 2.017 Prozessevaluation des bfu-Modells Tempo 50/30 (Report)
- 2.048 Strassenraumgestaltung (Fachdokumentation)
- 2.083 Gemeinschaftsstrassen (Fachdokumentation)
- 3.003 Tempo-30-Zonen (Publikumsbroschüre)

**Die Publikationen der bfu können Sie kostenlos beziehen oder als PDF herunterladen: [www.bfu.ch](http://www.bfu.ch).**

## Weiterführende Literatur:

Strassenverkehrsgesetz (SVG) vom 19. Dezember 1958, SR 741.01  
 Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz BehiG) vom 13. Dezember 2002, SR 151.3  
 Signalisationsverordnung (SSV) vom 5. September 1979, SR 741.21  
 Verordnung des UVEK vom 28. September 2001 über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen, SR 741.213.3  
 Durchgangsstrassenverordnung vom 18. Dezember 1991, SR 741.272  
 VSS SN 640 211, Entwurf des Strassenraumes, Grundlagen  
 VSS SN 640 212, Entwurf des Strassenraumes, Gestaltungselemente  
 VSS SN 640 213, Entwurf des Strassenraumes, Verkehrsberuhigungselemente  
 VSS SN 640 214, Entwurf des Strassenraumes, Farbliche Gestaltung von Strassenoberflächen  
 VSS SN 640 240, Querungen für den Fussgänger- und leichten Zweiradverkehr, Grundlagen  
 VSS SN 640 291a, Parkieren; Anordnung und Geometrie der Parkieranlagen  
 VSS SN 640 851, Besondere Markierungen; Anwendungsbereiche, Formen und Abmessungen  
 Forschungsauftrag SVI 2006/002, Begegnungszonen: Empfehlungen für die Planung und Umsetzung  
 Forschungsauftrag VSS 2008/201, Hindernisfreier Verkehrsraum – Anforderungen aus Sicht von Menschen mit Behinderung  
 Bundesamt für Strassen ASTRA, Verkehrsberuhigung innerorts, Arbeitshilfe für Planung und Umsetzung. Bern 2003  
 Eberling, P, Scaramuzza, G, Betrieb von Knoten mit Rechtsvortritt (bfu-Pilotstudie). bfu, Bern 1999  
 Schweizer, T, Fasciati J, Unfallgeschehen in Begegnungszonen. In: Strasse und Verkehr, Heft 9/2008

© bfu 2013, Verwendung unter Quellenangabe erwünscht, gedruckt auf FSC-Papier