Fussverkehr Schweiz
Fachverband der FussgängerInnen

Mobilité piétonne
Association suisse des piétons

Mobilità pedonale
Associazione svizzera dei pedoni

Begegnungszonen in der Schweiz – ein Erfolgsmodell

von Thomas Schweizer, Geograf, Verkehrsplaner SVI, Geschäftsleiter von Fussverkehr Schweiz

1. Die Anfänge der Begegnungszone

Neuerungen im Verkehr haben lange Vorlaufzeiten und eine oft wechselvolle Geschichte. Dies ist bei der Begegnungszone nicht anders. Mit dem Bedürfnis nach mehr Sicherheit, Lebensqualität und Bewegungsfreiraum in dicht besiedelten Wohnquartieren, in denen private und öffentliche Freiflächen Mangelware sind, wurde schon 1979 nach niederländischem Vorbild in der Schweiz die «Wohnstrasse» eingeführt. Dadurch wurden vielfältig nutzbare Strassenräume mit Priorität für den Fussverkehr geschaffen. Die Voraussetzungen für die Schaffung dieser Mischverkehrsbereiche waren aber einengend, das Bewilligungsverfahren kompliziert und die erforderlichen baulichen Massnahmen teuer. Daher fand die Wohnstrasse kaum Verbreitung, und das Bedürfnis nach fussgängerfreundlichen Verkehrsregimes blieb unbefriedigt.
Ein neuer Anlauf wurde 1995 genommen, als Burgdorf zur Fussgänger- und Velomodellstadt gewählt wurde. Die Suche nach innovativen Ansätzen im Verkehrsbereich gehörten explizit zur Aufgabe der Modellstadt. Der grosse Wurf gelang schliesslich mit der «Flanierzone», welche als Pilotprojekt eingerichtet werden konnte. Ziel war es, eine Alternative zur Fussgängerzone zu entwickeln, die dem Fussverkehr – unter angepasster Zulassung des motorisierten Verkehrs – das «Flanieren» in attraktiver Geschäftsumgebung ermöglicht. Nach anfänglicher Skepsis stiess das neue Verkehrsregime bei den Verkehrsteilnehmenden und bei den Gewerbetreibenden auf eine positive Resonanz. Der Versuch zeigte, dass es nicht nur in Wohngebieten, sondern auch in stark durchmischten, innerörtlichen Gebieten möglich ist, sichere und attraktive Verhältnisse für den Fussverkehr zu schaffen und gleichzeitig den Fahrverkehr zuzulassen. Vom positiv bewerteten Versuch bis zur definitiven Einführung mussten noch einige Hindernisse überwunden werden, aber es gelang: Die «Flanierzone» wurde 2002 unter dem Namen «Begegnungszone» als neues Verkehrsregime in die Strassenverkehrsgesetzgebung aufgenommen. Seither hat die Begegnungszone einen Siegeszug angetreten: Heute gibt es in der Schweiz mehrere hundert Begegnungszonen, und auch Frankreich und Belgien kennen mittlerweile gleichartige Regelungen.

2. Was gilt in der Begegnungszone?

Begegnungszonen können überall dort zum Einsatz kommen, wo eine Mischung der Verkehrsteilnehmer zu einem besseren Verkehrsablauf führt als die Verkehrstrennung. Neben klassischen Wohnquartieren kann dies beispielsweise bei Bahnhofsvorplätzen, in Altstadtsituationen, in Geschäftsquartieren oder im Bereich von Schulhäusern der Fall sein. Begegnungszonen können ein ganzes Quartier umfassen, sie können aber auch auf kurzen Abschnitten signalisiert werden. Begegnungszonen gibt es in kleinen Gemeinden, aber auch in grossen Städten.

Die Begegnungszone wurde im Jahr 2002 eingeführt. Es gelten folgende Regeln:

- Höchstgeschwindigkeit 20 km/h
- FussgängerInnen haben Vortritt...
- ... sie dürfen jedoch die Fahrzeuge nicht unnötig behindern.
- Das Parkieren ist nur an den durch Signale[1] oder Markierungen gekennzeichneten Stellen erlaubt.

Schweizerisches Signal 2.59.5 Begegnungszone

Der Unterschied zwischen Begegnungszonen und Tempo-30-Zonen liegt einerseits in der Tempolimite andererseits im Vortritt.

3. Ein Verkehrsregime – viele Einsatzmöglichkeiten

Die Begegnungszone kann seit 2002 also nicht nur in Wohnquartieren sondern in völlig unterschiedlichen Situationen signalisiert werden. Das Einsatzspektrum soll im Folgenden exemplarisch dargestellt werden.

3.1 Bahnhofsvorplätze

Bahnhofsvorplätze zeichnen sich durch eine grosse Nutzungsdichte aus. Der Zugang zum Bahnhof wird für die Fussgänger idealerweise von allen Seiten radial ermöglicht. Oft liegen Bus- oder Strassenbahnhaltestellen unmittelbar vor dem Gebäude. Fahrradzufahrt inkl. Abstellplätze, Taxistandplätze sowie Kurzzeitparkplätze für Bring- und Holdienste drängen sich auf engem Raum. Alle Flächen für den – auch nur kurzzeitig – ruhenden Verkehr insbesondere die Bushaltekanten müssen sinnvoll organisiert werden. Die funktionale Trennung, wie sie lange Zeit umgesetzt wurde, führt zu Umwegen für die Fussgänger oder konstanten Regelverletzungen. Sie ist weder sinnvoll noch anzustreben. Die Flächen sollen multifunktional nutzbar sein und den sich allenfalls verändernden Bedürfnissen angepasst werden können. Die Einrichtung einer Begegnungszone ist hier eine sinnvolle Lösung. Die tiefe Geschwindigkeitslimite und der Fussgängervortritt stellen sicher, dass auch zwischen Bussen, Taxi und Velos sicher gequert werden kann. Das Verkehrsschild alleine reicht aber nicht. Von zentraler Bedeutung ist eine gute Gestaltung, welche allen Verkehrsteilnehmenden klar macht, dass hier das Miteinander Pflicht ist. In der Schweiz gibt es mittlerweile Dutzende von Bahnhofsvorplätzen, die als Begegnungszonen signalisiert sind. Sie haben den Praxistest bestanden.

---

[1] In der Schweiz werden die Verkehrsschilder als "Signale" bezeichnet.

Bild1: Place Cornavin (Bahnhofplatz) in Genf

Der Bahnhofplatz von Genf, ist stark frequentiert. In der Begegnungszone zirkulieren Taxis, mehrere Buslinien und die Strassenbahn quert den Platz. Zudem liegt die Ausfahrt des Bahnhofparkings mitten in der Zone. Doch die zentralen Nutzer sind die Fussgängerinnen und Fussgänger – jeden Tag überqueren zehntausende den Bahnhofplatz. Die Situation mit den vielen Fahrzeugen und FussgängerInnen ist komplex. Dank der Begegnungszone sind die Geschwindigkeiten aber niedrig. Zudem sind quer zur Fahrtrichtung rauhe, türkisfarbene Bänder angeordnet, welche den Fahrverkehr durch ihre optische Wirkung abbremsen.
Die Signalisierung der Begegnungszone war lange verzögert worden, und die lokale Presse hatte gegen das angeblich gefährliche Verkehrsregime angeschrieben. Kurz nach dessen Einführung machte sie aber – eines Besseren belehrt – eine Kehrtwende und titelte: «Der Fussgänger ist hier König.»

Bild 2: Bahnhofsvorplatz Baar

Der Bahnhofsvorplatz *in Baar ist als einheitliche Fläche von Fassade zu Fassade ausgebildet. Grossflächige Ortbetonplatten verleihen dem Platz Grosszügigkeit und bewähren sich bei hohen Belastungen durch den Busverkehr. Eine hohe Lichtsäule, ein Wasserspiel und eingestreute Bäume mit Sitzelementen schaffen vor dem Einkaufsgeschäft einen vor dem Fahrverkehr geschützten Aufenthaltsbereich. Die Kommunikation zwischen den Verkehrsteilnehmern ist Programm. Fussgängerinnen, Velofahrer, der Auto- und Busverkehr muss sich auf der offenen Platzfläche verständigen - fest zugeteilte Verkehrsflächen gibt es nicht mehr.*

3.2 Einkaufen und Begegnen im Zentrum

Der Bedarf an Flächen mit hoher Aufenthaltsqualität und Orten, wo man sich im öffentlichen Raum treffen kann, sind auch in kleineren Siedlungen ausgewiesen. Die Geschäfts- und Einkaufsbereiche sind oft stark auf motorisierte Kundschaft ausgerichtet sind. Gleichzeitig ist aber die Zahl der Kundinnen und Kunden, welche die Geschäfte zu Fuss erreichen, hoch. Es besteht oft ein flächiger Querungsbedarf, liegen doch die Geschäfte meist beidseits der Strasse. Mit einzelnen Fussgängerstreifen kann der Querungsbedarf nicht gedeckt werden. Aus Gründen der Verkehrssicherheit ist eine niedrige Geschwindigkeit des Fahrverkehrs von Vorteil. Viele Gemeinden haben zudem in diesen Bereichen gestalterische Defizite. Grundsätzlich ist auch die Einführung einer Fussgängerzone zu prüfen. Diese tragen zu einer wesentlichen Attraktivitätssteigerung des Zentrums und der Standortqualität der ganzen Gemeinde bei. Vielerorts kommt dies jedoch (noch) nicht in Frage, einerseits da die politischen Mehrheiten nicht gefunden werden, andererseits, da die Zufahrten zu den Liegenschaften sowie die Parkplätze nicht verlegt werden können. Mit den Regelungen der Begegnungszone können daher gleich mehrere Ziele erfüllt werden.

- gestalterische Aufwertung
- Verkehrsberuhigung und Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Fussgängervortritt und Ermöglichung der flächigen Querung
- Beibehaltung der Zufahrtsmöglichkeiten
- Weniger Lärm und Abgase steigern die Lebensqualität.
- Die stärkere Gewichtung der Wohn- und Geschäftsnutzung gegenüber der Verkehrsfunktion erhöht die wirtschaftliche Attraktivität des Ortes.

Bild 3: Bremgarten – rücksichtsvoll durchs Zentrum

Durch die 2008 eingerichtete Begegnungszone in Bremgarten wurde ein friedliches und sicheres Nebeneinander der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden und Nutzungen möglich. Mit ihrer grosszügig bemessenen Fahrbahnfläche war die Kalchackerstrasse bis vor kurzem vorwiegend auf den Fahrverkehr ausgerichtet. Nun übernimmt sie eine Zentrumsfunktion. Hier überlagern sich zahlreiche Nutzungsansprüche wie Schulweg, Einkaufen und Bushaltestelle auf engem Raum. Die Begegnungszone hat im Rahmen des Fussverkehrspreises «Flâneur d'Or 2008» eine Auszeichnung erhalten.

Bild 4: Chur: Einkaufen in der Begegnungszone City

Die Bahnhofstrasse in der Kleinstadt Chur als wichtigste Achse zwischen Altstadt und Bahnhof erfuhr mit einer neuen Personenunterführung und dem neu gestalteten Bahnhofplatz eine deutliche Aufwertung. Im Zusammenhang mit diesen Neubauten wurde das Verkehrskonzept City überarbeitet und entschieden, eine grossräumige Begegnungszone einzurichten. Entgegen dem sonst üblichen Ablauf, dass zuerst der Umbau und nachfolgend die neue Signalisierung eingeführt wird, hat Chur zuerst die Signalisation – unterstützt mit provisorischen Massnahmen – umgesetzt und wird den Umbau in den nächsten Jahren etappenweise vornehmen. Damit konnte – bloss mit Markierungs- und Signalisationsarbeiten – eine Begegnungszone mit einer Fläche von 10'000 m2 eingeführt werden. Es entstand ein grosses Einkaufszentrum unter freiem Himmel. Die Begegnungszone ist seit 2007 in Kraft. Die Akzeptanz bei der Bevölkerung ist gut, auch wenn es einige Zeit brauchte, bis sich die Verkehrsteilnehmenden an die neue Situation gewöhnt haben.

3.3 Altstadt

Viele Orte mit einem historischen Kern haben ihre Zentrumsbereiche als Fussgängerzone ausgeschildert. Andere haben den motorisierten Verkehr mit (Teil-) Fahrverboten belegt oder aber es führt eine Zufahrt durch den Kern, die nicht unterbunden werden kann. In jedem Fall muss auch der Anlieferverkehr gewährleistet werden können.

Kommt eine Fussgängerzonen nicht in Frage, so kann oftmals mit einer Begegnungszone den vielseitigen Anforderungen am Besten entsprochen werden. Besonders hervorzuheben sind Situationen, wo sich (Teil-) Fahrverbote und Begegnungszonen überlagern. Gerade in Altstadtsituationen ist der zugelassene Anlieferverkehr zu gewissen Tageszeiten sehr dicht. Auch in diesen Zeiten muss der Verkehrsablauf funktionieren und stadtverträglich organisiert werden können.

Bild 5: Bern, untere Altstadt

Die Untere Altstadt in Bern weist eine Länge von 750m auf. Die bis zu 12m breite Gerechtigkeitsgasse ist die zentrale Erschliessungsachse. Sie wird neben dem Erschliessungsverkehr auch vom Bus durchfahren und hat dennoch den Charakter der Flaniermeile.

3.4 Schulen

Bild 6: Thayngen, Begegnungszone vor Schulen

Zwischen den beiden Schulhäusern Hammen und Recken führt eine Quartierstrasse durch. Sie wurde nun als Begegnungszone signalisiert und ist damit in die gesamte Schulanlage integriert. auch Bestandteil der gesamten Schulanlage

In der Umgebung von Schulhäusern ist das Thema Verkehrssicherheit besonders aktuell. Kinder sollen ihren Schulweg selbständig zurücklegen und das Schulhaus ohne Gefährdung erreichen können.

Die Signalisation von Tempo-30 ist für die Sicherheit meist nicht ausreichend. Gefordert werden insbesondere auch vortrittsberechtigte Querungsmöglichkeiten im Bereich der Schulen. Ein einzelner Fussgängerstreifen reicht oft nicht aus, da die Schüler aus allen Richtungen kommen. Die Signalisierung einer Begegnungszone ist daher eine adäquate Lösung. Auf dem untergeordneten Strassennetz ist die Signalisierung oft unproblematisch, wie dies anhand vieler umgesetzter Beispiele in der Schweiz gezeigt werden kann. Dass Begegnungszonen auch bei Schulen vor stärker belasteten Strassen sinnvoll eingesetzt werden können zeigen die realisierten Beispiele in Chambery (F).

3.5 Wohnumfeld

In Wohnquartieren ist die Begegnungszone in der Regel vor allem ein Spielbereich. Hier findet ein grosser Teil des sozialen Lebens im Kindesalter statt. Der öffentliche Raum ist für die körperliche und soziale Entwicklung von Kindern zentral, denn hier sollen sie auch unbegleitet im Aussenraum sich aufhalten, spielen und Kontakte zu anderen Kindern knüpfen können. Gegenüber der früheren Regelung (Wohnstrasse) ist das Verfahren vereinfacht worden. Diese Vereinfachung hat einen Schub ausgelöst, der beispielsweise in Bern zu einer starken Zunahme von Begegnungszonen in Wohngebieten geführt hat.

Bild 7: Begegnungszone im Wohnquartier in Bern

Bern hat eine Strategie zur Förderung von Begegnungszonen entwickelt. Interessierte Gruppierungen werden von der Stadt motiviert, sich für eine Begegnungszone einzusetzen. Die Stadt plant nicht von oben her sondern lanciert in den letzten Jahren sehr erfolgreich, Begegnungszonen durch Unterstützung von Anwohnerinitiativen. Jährlich werden ca. 15 bis 20 neue Zonen eingerichtet.[2]

Zu beachten ist bei der Einrichtung von Begegnungszonen in Wohnquartieren, dass Flächen zum Spielen mit Sorgfalt geplant werden. Dazu sind insbesondere Bereiche zu schaffen, die frei von par-

[2] http://www.bern.ch/leben_in_bern/wohnen/wohnen/begegnung

kierten Autos sind. Nicht in jedem Fall ist dies ohne Abbau von Parkplätzen möglich. Es zeigt sich aber, dass Begegnungszonen ohne genügend grosse Aufenthalts- und Spielbereiche ihre soziale Funktion nicht erfüllen können.
In vielen Wohnquartieren aus den 60er Jahren ist der öffentliche Raum dominiert durch breite Erschliessungsstrassen und eine uniforme Gestaltung. Die stark auf den motorisierten Verkehr und die Verkehrstrennung ausgerichtete Organisation der Verkehrsflächen lassen kaum Möglichkeiten für die Inanspruchnahme durch Kinder oder andere Gruppen zu. Eine vollständige Neukonzeption der Verkehrsanordnung ist aus finanziellen Gründen oft nicht möglich. Mit einer geschickten punktuellen Umgestaltung kann aber auch hier aus den Verkehrsräumen viel herausgeholt werden, wie dies in verschiedenen Umsetzungen bewiesen wurde.

Bild 8: Zürich, Lerchenberg – Attraktiveres Wohnumfeld dank Begegnungszone

Die private Bauherrschaft, eine Baugenossenschaft, setzte auf eine massvolle, kleinräumige und übersichtliche Umgestaltung. Durch diese wurde das Wohnumfeld angenehmer und für den Fuss- und Veloverkehr sicherer. Dennoch wurde das Auto nicht aus dem Wohnumfeld verbannt – die Parkierungsanlagen sind nach wie vor komfortabel anzufahren. Das Modell ist übertragbar auf andere «autogerechte» Wohnquartiere der letzten Jahrzehnte.

3.6 Stadt Lounge St.Gallen, Strassenraum als «Kunst am Bau»

Eine ganz spezielle Begegnungszone wurde im «Bleicheli» in St.Gallen geschaffen. Ursprünglich ein Wohn- und Gewerbequartier, mauserte sich das Quartier in den letzten Jahren zu einem eigentlichen Bankenzentrum. Durch den Bau diverser Verwaltungsgebäude wurde die vormals kleinräumige gemischte Struktur durch grossvolumige Baukörper neu definiert. Obschon im Zentrum lag das Quartier doch etwas abseits und wirkte ziemlich öde. Um es zu beleben installierte das Siegerteam eines Projektwettbewerb um die Künstlerin Pipilotti Rist 2005 die «Stadt Lounge»3. Die Freiräume im Bleicheli – als Wohnzimmer gestaltet und mit einen roten «Teppich»-Belag versehen – wurden mit «Möbeln» wie Garderobe, Sitzgruppen, Sofa, Lampen, Tischen und Bänke ausgestattet. Diese künstlerische Interventionen im öffentlichen Raum ist heute ein touristischer Anziehungspunkt und ziert das Cover des Stadtplanes.

[3] www.stadtlounge.ch

Bild 9 St.Gallen Stadt Lounge Bleicheli

Der Verkehrsraum kann auch Kunstraum sein. Die verblüffende Wirkung der guten Stube in der Öffentlichkeit regt zum Nachdenken an.

4. Bevölkerungsbeteiligung und Kompromisslösungen

Nach wie vor muss für jede neue Begegnungszonen – gleich wie auch für jede Tempo-30-Zone – ein Verkehrsgutachten erstellt werden, welches die Vorzüge gegenüber des normalen Innerortsregimes mit Tempo 50 und Vortritt für den Fahrzeugverkehr aufzeigt. Dabei muss auf die Ausnahmeregelung gemäss Art 108 der Signalisationsverordnung abgestützt werden. Gemäss schweizerischem Recht braucht es für jede Änderung des (Geschwindigkeits-)Regimes eine öffentliche Ausschreibung und diese ist damit auch einsprachefähig. Einsprachen verzögern zwar die Umsetzung. Der juristische Weg ist aber aufgrund der langjährigen Gerichtspraxis nicht erfolgreich.
Viel öfters als über juristische Hürden werden Begegnungszonen durch die Ablehnung von Kreditvorlagen verzögert oder gar verhindert. Neue Verkehrsregelungen stossen immer auf grosse Skepsis und emotionale Auseinandersetzungen sind keine Ausnahme, insbesondere, da deren Umsetzung mit einer Umgestaltungen von Strassenräumen verbunden ist, für welche namhafte finanzielle Beträge bewilligt werden müssen.
In kleineren Gemeinden werden diese Kreditvorlagen – gemäss schweizerischer Regelung – direktdemokratisch dem Volke vorgelegt und an einer Versammlung oder an der Urne entschieden. Die Umsetzung von neu gestalteten Strassenräumen mit tiefen Geschwindigkeitslimiten ist immer eine Überzeugungsarbeit. Sie muss vor Ort jedes Mal wieder neu geleistet werden. Partizipative Verfahren sind daher während des ganzen im Planungsprozesses notwendig, um die Bedenken bereits in einer frühen Planungsphase aufnehmen zu können. Für mehrheitsfähige Lösungen braucht es Kompromisse, doch nicht alle Kompromisse führen zu guten Lösungen wie das Beispiel in Sissach zeigt.

4.1 Wenn das Parkieren wichtiger ist als das Flanieren

Die Aufwertung des Ortskerns steht auf so mancher Traktandenliste von Gemeinden. Wenn die Werkleitungen erneuert werden oder andere grössere Veränderungen anstehen und dabei die gesamte Strasse aufgerissen werden muss, besteht die Chance auch die Verkehrsorganisation neu zu denken. Hier beginnen nun die Auseinandersetzungen: Wie viel Fläche wird für den Aufenthalt reserviert, wie viel für die Zirkulation und vor allem wie viel für die Parkierung? Oft lassen sich die Gewerbetreiben-

den zwar für eine Begegnungszone gewinnen, aber nur, wenn vor ihrem Geschäft genügend Parkplätze erhalten bleiben. Und da alle Detaillisten gleich behandelt werden wollen, werden dann grosszügig Parkplätze bewilligt und "gerecht" auf der ganzen Fläche verteilt, mit dem unschönen Resultat, dass die Begegnungszone zum grossen Parkplatz verkommt. Unheilige Allianzen, für die einen zu viel Raum für die Parkierung, für die anderen zu wenig, führen oft zu schwierigen Ausgangslagen. Die Suche nach einem Kompromiss ist dabei nicht in allen Fällen gelungen.

Bild 10 Ortszentrum in Sissach

In Sissach hätte nach der Neuführung des Durchgangsverkehrs die Chance bestanden, das Zentrum vom Auto zu befreien. Für die Parkierung hätte eine Lösung ausserhalb des Zentrums bestanden, und die Wettbewerbsjury hatte sich klar dafür ausgesprochen. Doch Parkplätze sind "heilig" und nun steht nicht das Flanieren sondern das Parkieren im Zentrum. Die Detaillisten setzten einen Kompromiss durch, der nun für die Nutzer enttäuschend ausgefallen ist. Diese Begegnungszone erfüllt ihre Erwartungen nicht.

5. Unfallgeschehen

Die Datenlage ist noch zu schmal, um statistisch belegbare Aussagen über das Unfallgeschehen in Begegnungszonen machen zu können. Ein 5-Jahres-Vergleich in 4 Zonen vorher und nachher zeigt eine positive Bilanz. Betrachtet wurde die Zahl der Verletzten, der Schwerverletzten und die Höhe der Sachschäden. Die Reduktion beträgt bei allen betrachteten Indikatoren zwischen 10% und 30%. Weder vorher noch nachher gab es in den untersuchten Beispielen Tote. Die Zahl der Verletzten, die in die Untersuchung einbezogen werden konnte, lag bei 20 (vorher) bzw. 16 (nachher). Betroffen sind namentlich Fussgänger und Radfahrer. Die Reduktion bei den Sachschäden lag bei 30%. Insgesamt kann den Begegnungszonen bezüglich Verkehrssicherheit ein gutes Zeugnis ausgestellt werden. Die Befürchtung, dass sich durch die geringe Regelungsdichte und die damit verbundene Verunsicherung mehr Unfälle ereignen würden, kann zurückgewiesen werden. Andererseits ist die Reduktion der Unfälle und Unfallschwere nicht so markant, dass die Einrichtung einer Begegnungszone in jedem Falle zu einer markanten Verbesserung der Verkehrssicherheit führt. Hier wären weitere Differenzierungen hinsichtlich der konkreten Ausgestaltung der Begegnungszonen und dem Unfallgeschehen vorzunehmen. Ein grosser Teil der Unfälle sind Bagatellunfälle. Sie geschehen beim Parkieren, Manövrieren oder Abbiegen. Diese Unfälle sind unabhängig vom Verkehrsregime, da sie bei sehr tiefen Geschwindigkeiten – sowohl im Regime Tempo 50 als auch im Regime der Begegnungszonen - geschehen.

6. Die Regelungen für das Kinderspiel

Bei der Einrichtung von Begegnungszonen wird immer wieder die Frage nach der Regelung für das Spielen gestellt. Hier unterscheiden sich die rechtlichen Voraussetzungen in Deutschland, Österreich und der Schweiz. Während in Deutschland und Österreich das Spielen auf der Strasse – mit Ausnahme des verkehrsberuhigten Bereich (Spielstrasse) – grundsätzlich verboten ist, ist das Kinderspiel gemäss schweizerischem Recht nicht an ein bestimmtes Verkehrsregime gebunden. Spielen ist auf allen schwach belasteten Nebenstrassen grundsätzlich zulässig – unabhängig von der signalisierten Geschwindigkeitslimite.
Umgekehrt ist somit das Spielen auf stark belasteten Verkehrsflächen nicht erlaubt. Daher ist auch das Spielen in Begegnungszonen nur dort erlaubt, wo die Verkehrsbelastungen gering sind. In der Regel sind dies vor allem Begegnungszonen in Wohnquartieren. In Begegnungszonen auf Plätzen oder in zentralen Bereichen ist das Spielen daher nicht zugelassen. Diese Trennung von Verkehrsregime und Kinderspiel macht es denn auch möglich, für verschiedene Orte das gleiche Verkehrsschild zu verwenden. Für Deutschland und Österreich heisst das nun, dass entweder die rechtliche Regelung bezüglich dem Spielen geändert werden müsste oder aber es müssen zwei verschiedene Regelungen in Wohnquartieren (mit Kinderspiel) und in zentralen Geschäftsbereichen (ohne Kinderspiel) eingeführt werden.

Wortlaut der Regelung zum «Kinderspiel» nach schweizerischem Recht

741.11 VRV Art. 46 Abs2bis
«Für Tätigkeiten, namentlich Spiele, die auf einer begrenzten Fläche stattfinden, darf die für die Fussgänger bestimmte Verkehrsfläche und auf verkehrsarmen Nebenstrassen (z. B. in Wohnquartieren) der gesamte Bereich der Fahrbahn benützt werden, sofern die übrigen Verkehrsteilnehmer dadurch weder behindert noch gefährdet werden.»

7. Regelungen in Frankreich und Belgien

Das Prinzip der Begegnungszone wurde in Chambery (F) erfunden. Schon in den 80er Jahren hat dort Michel Deronzier als «Directeur général des Services technique» den Fussgängervortritt in flächigen Bereichen eingeführt.

Bild 11 «Aire Piétonne» in Chambery

Der flächige Fussgängervortritt ist in Chambery war Wegbereiter für die Begegnungszonen und Model für Shared Space - projekte.

Die als «Aire piétonne» bezeichnete Zonen wurden – anders als in allen anderen Ländern damals – nicht nur in Wohnquartieren mit geringem Verkehr sondern auf Hauptachsen, bei Kreuzungen und selbst auf Kreiseln mit Frequenzen von mehreren tausend Fahrzeugen eingeführt. Das Tempo ist auf Schritttempo limitiert. Mit einem ergänzenden Signal wird auch die Parkierung verboten. Chambery stand Pate bei der Einführung der Schweizer Regelung. Scharen von Verkehrsingenieuren sind in den 80er und 90er Jahren nach Chambery gereist und haben die ersten Anfänge des Shared Space Prinzipes angeschaut.
Die Weiterentwicklung im frankophonen Raum erfolgte im Rahmen eines informellen Netzwerkes, welches heute unter dem Namen «Reseau Rues» fortschrittliche Verkehrsplaner und Verkehrssicherheitsfachleute in Frankreich, Belgien, Luxemburg, der Schweiz und sogar Quebec umfasst. Das CERTU, ein Forschungsinstitut, welches dem französischen Transportministerium unterstellt ist, hat die Regelungen für die Bereiche mit tieferen Geschwindigkeitslimiten entsprechend der Schweizerischen Regelung weiterentwickelt. Sie sind nun seit 2008 in Kraft. (vgl. Anhang).
In Belgien begann die Debatte über neue Regelungen im Verkehr anfangs dieses Jahrhunderts. Ein Meilenstein war 2004 die Lancierung der «Code de la rue», ein Leitbild welches die Strasse als öffentlicher Raum definiert und die Ansprüche an Urbanität und Aufenthalt sowie die Anforderungen der «verletzlichen Verkehrsteilnehmer» stärker gewichtet.
Die Umsetzung der Begegnungszone war dann eine der konkreten Massnahmen. Das ISBR, das belgische Institut für Verkehrssicherheit, arbeitet weiter an konkreten Umsetzungsmassnahmen.

8. Shared Space ist die Philosophie, die Begegnungszone deren Umsetzung

Das Modell «Shared Space» und die Begegnungszone in der Schweiz gehen von den gleichen Ansätzen aus. Bei beiden sind die Umsetzung mit partizipativen Prozessen verbunden. Sowohl bei Shared Space als auch in der Begegnungszonen soll das Verkehrgeschehen durch die soziale Kompetenz der Verkehrsteilnehmer geregelt werden. Die Philosophie, möglichst wenig zu regeln und die Organisation des Verkehrsgeschehens den Beteiligten zu überlassen, besticht und funktioniert auch vielerorts. Doch die heute nach wie vor als "normal" bezeichnete Verkehrsregelung innerorts bevorzugt die Starken und benachteiligt die Schwachen. Nicht alle Fahrzeuglenker verzichten auf ihr Vortrittsrecht. Tempo 50 als obere Limite ist zu hoch. Eine gute Gestaltung reduziert zwar die gefahrenen Geschwindigkeiten erheblich, doch ist in Shared Space Projekten die Durchfahrt mit Tempo 50 legal möglich. Die Parkierungsregelung dem gesunden Menschenverstand zu überlassen, führt nicht notwendigerweise zu guten Lösungen.
Die Begegnungszone hat demgegenüber für diese Probleme einen rechtlichen Rahmen geschaffen. Der Vortritt für Fussgänger ist nicht mehr nur eine nette Geste der Autolenkenden, sondern eine klare rechtliche Regelung, die Limitierung der Höchstgeschwindigkeiten auf Tempo 20 erlaubt es, alle schneller Fahrenden zu büssen. Das generelle Parkverbot (ausser auf markierten Feldern) sorgt auch hier für eine durchsetzbare Regelung.
Die Begegnungszone bietet also dem Konzept von Shared Space einen rechtlichen Rahmen. Es braucht ein Mindestmass an Regelungen, damit die gegenseitige Rücksichtnahme funktioniert. Dies stärkt insbesondere die rechtliche Position der Schwächeren auch bei einem allfälligen Unfall.
In der öffentlichen Diskussion ist immer auch vom «Schilderwald» die Rede. Auch hier bietet das Verkehrsschild Begegnungszone eine adäquate Lösung. Ein einziges Signal, das am Eingang der Zone angebracht wird, regelt alles notwendige, so dass innerhalb der Zone in der Regel keine weiteren Schilder mehr nötig sind.

Weitere Informationen und Beispiele unter www.begegnungszonen.ch

Anschrift: Thomas Schweizer, Fussverkehr Schweiz, Klosbachstrasse 48, 8032 Zürich, +41 43 488 40 32,
thomas.schweizer@fussverkehr.ch / www.fussverkehr.ch