



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Bundesamt für Strassen ASTRA



Fussverkehr Schweiz
Mobilité piétonne Suisse
Mobilità pedonale Svizzera

Begegnungszonen

Tendenzen und Herausforderungen
nach 20 Jahren



Impressum

Herausgeber

Bundesamt für Strassen, 3003 Bern
www.langsamverkehr.ch
Fussverkehr Schweiz, 8032 Zürich
www.fussverkehr.ch

Verfasser

Fussverkehr Schweiz
Klosbachstrasse 48, 8032 Zurich

Konzept und Realisierung

Jenny Leuba, Fussverkehr Schweiz
Pascal Regli, Fussverkehr Schweiz
Matthias Kilchenmann, Fussverkehr Schweiz
Marion Ronca, Fussverkehr Schweiz

Gestaltungskonzept

Fussverkehr Schweiz

Umschlagsbild

Hölderlinstrasse Zürich, 2022
© Camille Decrey

Bildmaterial

© Camille Decrey: Seiten 2 (Bern, Benteliweg), 4 (Renens, Bahnhofplatz), 16 (Canobbio),
22 (Bern, Murifeld), 32 (Basel, Tellplatz)
Weitere Seiten: ausser anders in der Legende erwähnt, Fussverkehr Schweiz

Anmerkungen

Diese Publikation ist auch in französischer und italienischer Sprache erhältlich.

Übersetzung

Oliver Gross

Download

www.langsamverkehr.ch
www.fussverkehr.ch

© Juni 2022

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	3
1 Einführung	5
1.1 Geschichte	7
1.2 Aktueller Stand 2022	9
1.3 Bühne für verschiedenste Zwecke	10
2 Potenzial	17
2.1 Mehr Wert schöpfen	18
2.2 Ein stadtplanerisches Instrument	19
2.3 Vorstadium zur Fussgängerzone?	20
2.4 Möglichkeiten zur Mitbestimmung	21
3 Herausforderungen	23
3.1 Koexistenz mit dem Busverkehr	24
3.2 Koexistenz bei viel Verkehr	25
3.3 Velorouten in Begegnungszonen	26
3.4 Sich zuhause fühlen	27
3.5 Raum gleichberechtigt nutzen	28
3.6 Forschungsbedarf	29
3.7 Inspirationen aus dem Ausland	31
Schlusswort	33



Vorwort

Strassen zum Begegnen

Wie viele Menschen, die bei Ihnen in der Strasse leben, kennen Sie beim Vornamen?

Falls Sie in einer Begegnungszone wohnen, stehen die Chancen gut, dass Sie mehr Leute aus der Nachbarschaft persönlich kennen, als es in einer anderen Strasse der Fall wäre. Die Begegnungszonen leisten nachweislich ihren Beitrag zur besseren Integration in den Quartieren. In einer Zeit, in der angesichts vielfältiger gesellschaftlicher Herausforderungen der soziale Zusammenhalt immer wichtiger wird, sind Werte wie vertiefte nachbarschaftliche Kontakte und das Gefühl der Zugehörigkeit im alltäglichen Umfeld wieder «en vogue».



Aber was ist das genau, eine Begegnungszone, und wozu dient sie? Mit einer auf 20 km/h beschränkten Geschwindigkeit für Motorfahrzeuge und der Umkehrung des Kräfteverhältnisses zwischen den Verkehrsmitteln, also Vortritt für die Menschen zu Fuss, geht es in erster Linie darum, sich auf der Strasse zu begegnen. Neben weiteren siedlungs- und verkehrsplanerischen Massnahmen handelt es sich zweifellos um ein Instrument mit viel Potenzial zur Verbesserung der Lebensqualität und des Wohlbefindens in unseren Städten und Dörfern.

In den 20 Jahren seit Einführung des Begegnungszonenregimes wurde eine Vielzahl unterschiedlicher Beispiele realisiert. Das Grundprinzip mag zwar einfach sein, doch die Städte und Gemeinden experimentieren ständig mit neuen Interpretationen dieses Konzepts. Das zwanzigjährige Jubiläum der Begegnungszone ist ein guter Anlass, um Bilanz zu ziehen und an die Kreativität der Kantone, der Gemeinden und der Bevölkerung zu appellieren, damit unsere Strassenräume noch mehr zum Gehen und zur Begegnung einladen.

M. Schlatter

Marionna Schlatter, Präsidentin Fussverkehr Schweiz

Bern, Benteliweg: Die Anwohnenden gestalten ihre Begegnungszone provisorisch um.



1 | Einführung

Innert 20 Jahren hat sich die Begegnungszone in der Schweiz zu einem breit eingesetzten Gestaltungselement entwickelt, das im urbanen Raum in unterschiedlichsten Konstellationen eingesetzt wird.

- 1. 1 Geschichte
- 1. 2 Aktueller Stand 2022
- 1. 3 Bühne für verschiedenste Zwecke





Tempo
20

Vortritt
für
Fussgänger

Fußgängerzone

Fachhochschule
Berchtesgaden

1.1 Geschichte

Die Bereitschaft, Misserfolge in Kauf zu nehmen, ist Teil einer Innovationskultur. Der Mut der damaligen Begegnungszonen-Pioniere verdient eine Würdigung als Einleitung zu dieser Publikation. Diese setzt sich mit Trends und künftigen Herausforderungen dieses vor 20 Jahren in die Gesetzgebung aufgenommenen Instruments zur «Rückeroberung der Stadtzentren» auseinander.

«Warum ausgerechnet Burgdorf?» fragte kürzlich ein Gesprächsteilnehmer im Rahmen einer Recherche über Begegnungszonen. Die dort entstandene «Flanierzone» war der Prototyp für die Begegnungszone und zeugte im Jahr 1996 von grosser Kühnheit. Heute ist sie salonfähig geworden. Ähnliches gilt beispielsweise für die spanische Stadt Pontevedra, wo die junge Bevölkerung gar nichts anderes mehr als die Begegnungszone kennt und sich das Stadtzentrum ohne sie gar nicht mehr vorstellen kann.

Umweltschutz und Nachhaltigkeit wurden 1996 so richtig zum Gesprächsstoff. Das vom Verkehrs-Club der Schweiz (VCS) und dem Bundesamt für Energie (BFE) initiierte Pilotprojekt «Fussgänger- und Velomodelldstadt» (FuVeMo) war ein Meilenstein, um neue Möglichkeiten zur Gestaltung des öffentlichen Raums und zu einer anderen Moderation der Mobilität auszutesten. Das «Versuchslabor» von Burgdorf strebte einen nachhaltigeren Modal Split an. Etwas, von dem in anderen Gemeinden noch lange nicht die Rede war: Weniger ortsinterner Verkehr, weniger Unfälle, ein erhöhtes Sicherheitsgefühl und bessere Bedingungen für den Fuss- und Veloverkehr.

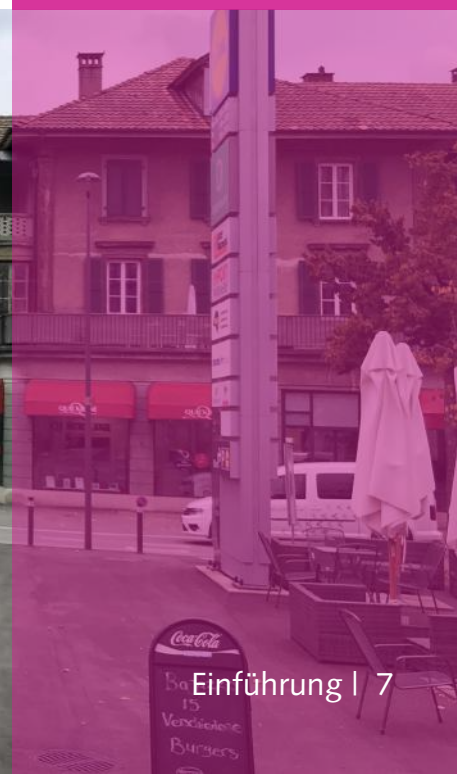
Weil der motorisierte Verkehr Komfort und Attraktivität im Stadtzentrum zunehmend beeinträchtigte, wurden Möglichkeiten für ein neues Verkehrsregime gesucht. Es sollte zum Flanieren eingeladen werden, insbesondere um die Ladenkundschaft halten zu können. Die Begegnungszone verkörpert eine neue Mobilitätskultur. Mehr Koexistenz im öffentlichen Strassenraum anstatt Verkehrstrennung. «Es braucht ein gewisses Chaos», bekräftigte Kurt Schürch, der damals vom Kanton Bern mit dem Projekt beauftragt war. Es ist wahrscheinlich kein Zufall, dass in demselben Kanton beinahe gleichzeitig nicht nur neue Ansätze auf untergeordneten, sondern auch auf übergeordneten Hauptverkehrsachsen entwickelt wurden. Das in diesem Zeitraum entwickelte «Berner Modell»¹ strebte menschen- und umweltgerechtere Verkehrslösungen an.

Die Stadt Burgdorf erkannte das Potenzial der «Flanierzone» und entschloss sich zu handeln. Ein mutiger Schritt. Denn beim Verkehrsversuch waren nicht einmal die Versicherungs- und Haftungsfragen im Falle eines Unfalles restlos geklärt. Eine sorgfältige Kommunikationsstrategie unter Einbindung der lokalen Akteurguppen trug wesentlich zum Erfolg bei und war dafür verantwortlich, dass das Beispiel Burgdorf weithin Bekanntheit erlangte. Eine echte Erfolgsgeschichte, auch für Fussverkehr Schweiz. Der Fachverband machte sich für die Aufnahme des Begegnungszonenregimes in die Signalisationsverordnung (SVV) stark, die dann im Jahr 2002 offiziell wurde.



¹ Die im Rahmen des «Berner Modell» entwickelten Betriebs- und Gestaltungskonzepte konkretisieren die Prinzipien einer ganzheitlichen Betrachtungsweise und der Koexistenz im Strassenraum. Strassenraumumgestaltungen, wie die Bernstrasse in Zollikofen, die Seftigenstrasse in Wabern und die Schwarzenburgstrasse in Köniz gelten heute noch als Vorbild für zahlreiche Kantone und Gemeinden.

Burgdorf: Vor und nach der Umgestaltung zur Begegnungszone.





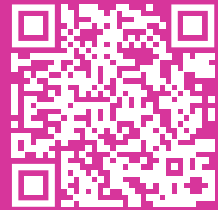
1.2 Aktueller Stand 2022

Im Zeitraum von 20 Jahren wurden in der Schweiz rund tausend Begegnungszonen realisiert. Die Erfahrungen überzeugen insgesamt, so dass sich die Aufmerksamkeit heute auf neue Fragen und Herausforderungen richtet. Die Rahmenbedingungen für den Einsatz dieses Instrumentes sind vielfältiger denn je, da die Siedlungsräume von morgen noch mehr als zuvor nach Strassen verlangt, die zur Begegnung einladen.

«Es ist wieder möglich, sich auf dem Trottoir zu unterhalten.» Die bisweilen spektakulären Auswirkungen von Begegnungszonen auf den Lärmpegel (z.B. Bullingerplatz in Zürich), die deutliche Reduktion der schweren Unfälle und die sauberere Luft, all das sind positive und nachweisbare Ergebnisse, die auf dieses Verkehrsregime zurückzuführen sind.

Mittlerweile gehört die Begegnungszone zum klassischen Repertoire der Verkehrsberuhigung. Der im Jahr 2002 anlässlich der Expo02 eingeweihte Zentralplatz von Biel oder der symbolträchtige rote Teppich der Stadt-Lounge von Sankt Gallen (2005) sind Vorzeigebispiele, die zahlreiche Städte und Gemeinden inspiriert haben, die Qualität ihres Ortskerns, ihres Bahnhofs oder einzelner Quartiere mithilfe dieses Regimes zu verbessern. Die Zahl der in der Schweiz geschaffenen Zonen liegt inzwischen bei nahezu Tausend. Die Begegnungszone ist also zweifellos ein Erfolgsmodell, hat jedoch in den Sprachregionen unterschiedlichen Zuspruch erfahren: Mit mehr als 100 Zonen in Bern oder in Zürich ist sie dort fast eine Selbstverständlichkeit, während es in kleinen oder mittleren Gemeinden oft noch notwendig ist, den Behörden oder der Bevölkerung Funktionsweise und die damit verbundenen Vorteile zu erklären.

Um die Einrichtung von Begegnungszonen noch stärker zu fördern und die aktuell bestehenden Herausforderungen besser zu erfassen, sind weitere Daten und Forschungsarbeiten vonnöten.



Zürich, Bullingerplatz (links, Preisträger Flâneur d'Or 2014): Der Platz zeichnet sich durch ein Nebeneinander von Strassencafés sowie von Spiel- und Grünflächen aus.

St. Gallen (unten): mit seinem roten Belag wirkt die «Stadt Lounge» wie ein urbanes Wohnzimmer.



1.3 Bühne für verschiedenste Zwecke

Viele Leute, teilweise auch Fachleute, wissen nicht, dass das Begegnungszonenregime vielseitig einsetzbar ist. Es ist nicht nur ein Instrument der Verkehrsberuhigung. Bei angemessener Gestaltung ist die Begegnungszone auch Treffpunkt und Ort des sozialen Austausches, Flanierzone, Spielplatz, Gastromeile und noch viel mehr.

Der Vorteil von Begegnungszonen ist, dass sie in unterschiedlichsten Bereichen umgesetzt werden können. Je nach örtlichen Voraussetzungen bestehen jedoch unterschiedliche Bedürfnisse und Ziele, die es sich zu vergegenwärtigen gilt:

Bereich	Typische Ausgangslage	Ziel
Wohnumfeld Schule	<ul style="list-style-type: none"> – Geringe MIV-Frequenz, wenig Durchgangsverkehr – Erschliessung des Quartiers – Monofunktionaler Strassenraum nur für den Fahrzeugverkehr bestimmt – Parkierung dominiert 	<ul style="list-style-type: none"> – Spielraum und Aufenthalt ermöglichen – Schutzbedarf für Kinder und Anwohnende – Vernetzung mit privaten Aussenraum – Verkehrssicherheit gewährleisten – Kulturelle und soziale Integration
Geschäfts- / Zentrumsgebiet Altstadt Bahnhofsplatz	<ul style="list-style-type: none"> – Zentrale Lage und dichte Bebauung – Gewerbenutzungen mit Publikumsverkehr – Nutzungsbedarf aller Verkehrsarten – Viele Menschen zu Fuss mit dispersen Wunschbeziehungen – Belebung über längere Zeiträume – Gestaltungsdefizit infolge dominierender Parkierung 	<ul style="list-style-type: none"> – Flanieren und Begegnen – Flächiges Queren – Durchlässigkeit für MIV mit Koexistenz für alle Verkehrsteilnehmenden – Öffentlicher Raum für urbane Vielfalt mit Gestaltung von Fassade zu Fassade – Hohe Aufenthaltsqualität und Verweildauer – Gewerbe mit Bezug zum Aussenraum (z.B. Gartenwirtschaft) – Schutzbedarf für ältere Personen sowie Menschen mit Seh-, Hör- und Gehbehinderung

Ausgangslage und Ziele von Begegnungszonen (Quelle: SVI 2006/002, vereinfachte Darstellung)

Luzern, Bahnhofstrasse: Die Begegnungszone bietet eine flexible Bühne für spielen, tanzen, essen oder einfach warten.



Geschäfts- / Zentrumsgebiet

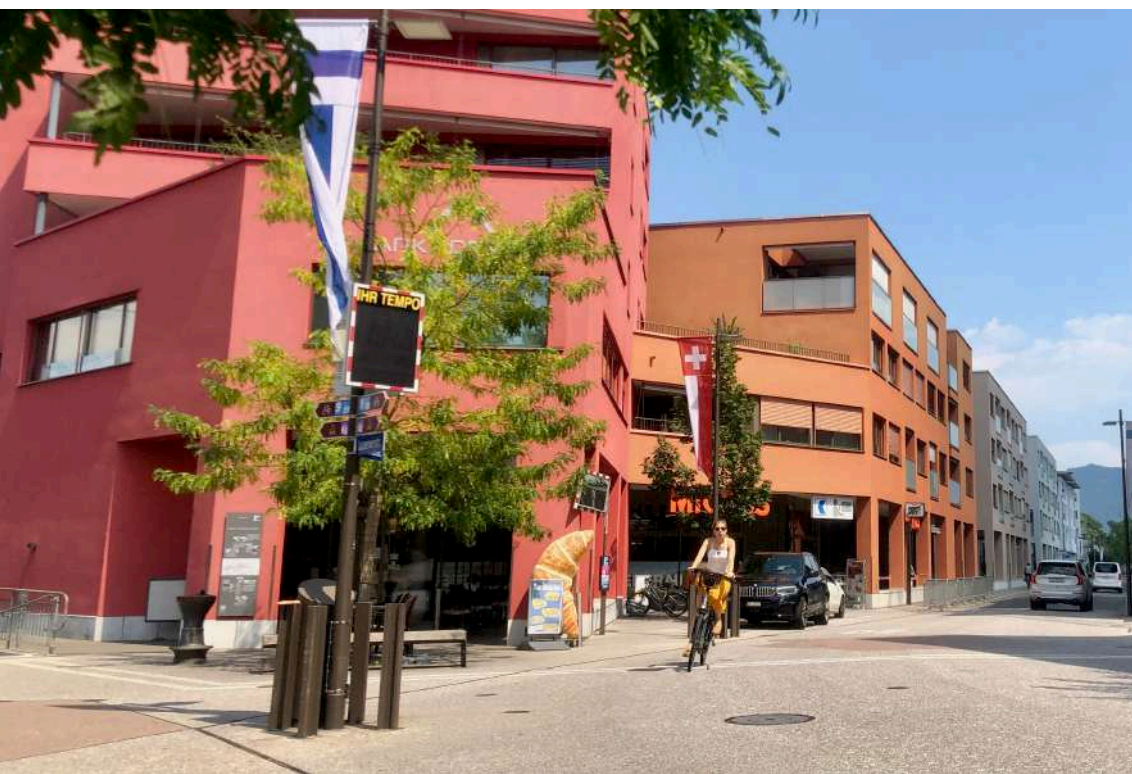
«Autos kaufen nichts». Das Zitat von Victor Gruen, dem berühmten «Erfinder» der Shopping-Malls und «Vater» der ersten Fussgängerzone Österreichs, bringt es auf den Punkt. Geschäfte brauchen eine Kundschaft, die bereit ist, Geld auszugeben und diese wird vor allem dann kauffreudig gestimmt, wenn das Gesamtpaket und das Erlebnis vor Ort stimmen. In vielen Ortszentren bestehen jedoch Geschäfts- und Einkaufsbereiche, die einseitig auf motorisierte Kundschaft ausgerichtet sind, obwohl gleichzeitig hohe Frequenzen des Fuss- und Veloverkehrs bestehen. Gerade in solchen Situationen versprechen Begegnungszonen einen Mehrwert. Denn die Geschäfte liegen meistens beidseits der Strasse, was zu einem flächigen Querungsbedarf führt, der mit punktuellen Fussgängerstreifen nicht adäquat abgedeckt werden kann. Aus Gründen der Verkehrssicherheit ist zudem eine niedrige Geschwindigkeit des Fahrverkehrs von Vorteil. In vielen Gemeinden kommt aber die Einführung einer Fussgängerzone nicht in Frage, da die Zufahrten zu den Liegenschaften und zu den Parkplätzen nicht verlegt werden können.

Begegnungszonen können helfen gleich mehrere Zielsetzungen besser zu erfüllen:

- Beibehaltung der Zufahrtsmöglichkeiten
- Verkehrsberuhigung und Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Fussgängervortritt und Ermöglichung der flächigen Querung
- Gestalterische Aufwertung mit mehr Aufenthaltsqualität
- Zugewinn für das Gewerbe im Aussenraum (Gastronomie, Aussteller)



Risch Rotkreuz ZG, Kreuzplatz: Wegen der Einkaufs- und Gastroangebote sind viele Menschen zu Fuss und mit dem Velo unterwegs. Gestaltungsmerkmale der 2014 eingerichteten Begegnungszone sind der Oberflächenbelag, weiche Randabschlüsse, Baumscheiben, Sitzgelegenheiten und ein Brunnen.





Schule

Kinder sollen die Schule selbständig und ohne Gefährdung zu Fuss erreichen können. Deshalb ist die Verkehrssicherheit im Umfeld von Schulanlagen besonders wichtig. Um ein tiefes Geschwindigkeitsniveau und eine bessere Koexistenz der Verkehrsteilnehmenden zu erreichen, ist es bei besonderen Umständen zielführend, eine Begegnungszone einzurichten:

- keine Trottoirs vorhanden
- kein ausreichender Schutz durch Fussgängerstreifen
- flächiges Querungsbedürfnis vor der Schule
- Teil der Schulanlage auf der anderen Strassenseite
- Pausenplatz schliesst Strassenraum mit ein

Neben der Signalisation der Begegnungszone sind weitergehende, verkehrsberuhigende Massnahmen notwendig, wie z.B. vertikale oder horizontale Versätze. Zudem sollte sich das Erscheinungsbild von den Verhältnissen ausserhalb der Zone unterscheiden, so dass ein hohes «Zonenbewusstsein» entsteht.

Bremgarten BE, Kalchackerstrasse:

Die 200m lange Begegnungszone im Ortszentrum ist eine Kantonsstrasse und ermöglicht das Queren zwischen der Schule auf der einen und den Geschäften auf der anderen Seite.

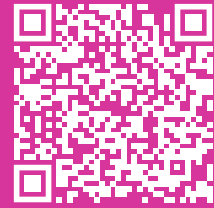
Bern, Turnweg: Die 2009 realisierte Begegnungszone verbindet das Schulhausumfeld mit einem öffentlichen Spielplatz und wird als Pausenplatz mitbenutzt. Die auf 3.50m verengte und angehobene Fahrbahn, ein Netz aus farbigen Streifen sowie Sitzelemente bewirken, dass der Raum auch ausserhalb des Schulbetriebs für den Aufenthalt benutzt wird.



Wohnumfeld

In Wohngebieten erfüllt der Strassenraum für Kinder eine wichtige Funktion; er ist Ort für Begegnungen und Spielraum. Bei entsprechenden Voraussetzungen können sie sich hier von Erwachsenen unbegleitet im Aussenraum aufhalten und Kontakte zu anderen Kindern knüpfen. Auch für die übrigen Anwohnenden besteht das Potenzial der Vernetzung von privaten Aussenräumen mit den öffentlichen Strassenräumen und der sozialen Interaktion im Quartier.

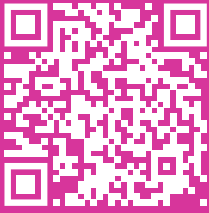
Bei der Einrichtung von Begegnungszonen ist zu beachten, dass insbesondere Bereiche geschaffen werden, die frei von parkierten Autos sind.



Bern, Burgfeld: 2016 entstand hier die erste grossflächige Begegnungszone der Schweiz. In diesem Wohnquartier führen zahlreiche Hauseingänge ohne Trottoir direkt in den Strassenraum. Dank dieser Massnahme konnte das Bedürfnis nach mehr Freiraum und Verkehrssicherheit befriedigt werden (Foto: Stadt Bern).

Schlieren ZH, Sägestrasse: Zusammen mit dem Bau von vier Mehrfamilienhäusern wurde 2008 der sanierungsbedürftige Strassenraum als Begegnungszone neugestaltet. Der verbindende «Dorfplatz» lädt nun zum Aufenthalt ein.





Altstadt

Die homogene Struktur historischer Ortskerne und die Präsenz der Zufussgehenden und Velofahrenden macht es unter Umständen möglich, auch grössere zusammenhängende Flächen als Begegnungszonen auszuscheiden. Die knappen Platzverhältnisse in der Altstadt lassen meistens keine Entflechtung des Verkehrs mit separaten Trottoirs und Velostreifen zu. Eine geschickte Materialisierung hilft die Geschwindigkeit wirksam zu reduzieren, das Zonenbewusstsein zu erhöhen und den sehbehinderten Personen, sich zu orientieren. Begegnungszonen bieten eine adäquate Lösung, um auch Aufenthaltsnutzungen wie Restaurants, Strassencafés und Dorfläden zu ermöglichen.

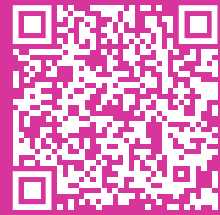
Büren an der Aare BE: Die Begegnungszone in der Altstadt hebt die Funktion als Geschäfts- und Identifikationszentrum der Gemeinde hervor, obwohl weiterhin ein hoher Durchgangsverkehr (8'000 Fzg./Tag) bestehen bleibt.

Brugg, Altstadt: Aus Rücksicht auf das Gewerbe, das mit strukturellen Problemen kämpfte, wurde keine Fussgängerzone, sondern eine Begegnungszone eingerichtet. Sie ermöglicht die Vorfahrt mit dem Auto vor die Geschäfte und eine Kurzzeitparkierung, schafft aber auch genügend Aufenthaltsqualität und Bewegungsfreiheit für die Menschen zu Fuss. Während der Nacht gilt ein Fahrverbot für den motorisierten Individualverkehr.



Bahnhofplatz

An Bahnhofplätzen kumulieren sich verschiedenste Ansprüche: Umsteigen, Begegnen, Verabschieden, Einkaufen, Bring- und Abholverkehr etc. Der Fussverkehr spielt dabei eine grosse Rolle, weil Bahnfahrergäste, aber auch Umsteigepassagiere vom Bus oder Velo zu Fuss unterwegs sind. Lange Zeit hat man Bahnhofplätze nur als Vorfahrt für den motorisierten Verkehr umgebaut und die Menschen zu Fuss in den Untergrund geschickt. Dieses Vorgehen lässt sich heutzutage nicht mehr rechtfertigen. Denn wegen der grossen Nutzungsmischung besteht auf den Platzflächen ein lebhaftes Kommen und Gehen mit vielen Begegnungen zwischen Fahrzeugen und Zufussgehenden. Deshalb eignen sich Bahnhofplätze für die Einrichtung von Begegnungszonen. Dieses Verkehrsregime erlaubt das «urbane Chaos» auf der Basis von Koexistenz und verleiht dem Fussverkehr wegen dem tiefen Geschwindigkeitsniveau die notwendige Attraktivität und Sicherheit.



Bellinzona TI: Zwischen 2017 und 2019 wurde die Bahnhofsumgebung neugestaltet und als Begegnungszone eingerichtet. Der grosszügig freigespielte und sorgfältig gegliederte Bahnhofplatz fungiert als Bühne städtischen Lebens und bringt die Bedeutung dieses zentralen Ortes zum Ausdruck. Die hier ankommenden Personen werden nun mit einer gewissen Grandezza willkommen geheissen (Foto: © Camille Decrey).

Versoix GE: In unmittelbarer Bahnhofsnähe wurde ein neues Gemeindezentrum entwickelt. Der Gestaltung der öffentlichen Räume wurde ein grosses Gewicht zugemessen. Der Aussenraum sollte zum Aufenthalt einladen und durchlässig konzipiert sein. Um den Bedürfnissen der Menschen zu Fuss und mit dem Velo Rechnung zu tragen, wurden die Zufahrten zum Bahnhof und der Bahnhofplatz 2016 als Begegnungszone eingerichtet.





2 | Potenzial

Die Begegnungszone ist ein einfaches und wirkungsvolles Mittel, um die nachbarschaftlichen Beziehungen in den Stadtvierteln zu intensivieren und öffentlichen Raum für den gemeinsamen Aufenthalt zu bieten.

- 2. 1 Mehr Wert schöpfen
- 2. 2 Ein stadtplanerisches Instrument
- 2. 3 Vorstadium zur Fussgängerzone?
- 2. 4 Möglichkeiten zur Mitbestimmung



2.1 Mehr Wert schöpfen

Begegnungszonen in Geschäftsgebieten haben ein grosses Potenzial, dem Gewerbe gute wirtschaftliche Rahmenbedingungen zu bieten. Die vielen Passantinnen schauen in die Schaufenster und kommen spontan in den Laden. Die Kundschaft entdeckt unerwartete Angebote und das Flanieren entlang der Strasse ist ein gemütliches Erlebnis. Das Gewerbe befürchtet aber häufig einen Umsatzverlust, wenn motorisierte Kunden weiter entfernt parkieren müssen. Welche Daten liegen zu diesem Thema vor?

Es existieren wenig Studien, die sich systematisch mit den wirtschaftlichen Effekten von verkehrsberuhigenden Massnahmen im Allgemeinen und von Begegnungszonen im Speziellen auseinandersetzen. Im Folgenden sind einige Aussagen über die wirtschaftlichen Auswirkungen von Verkehrsberuhigungsmassnahmen in Geschäftsgebieten zusammengefasst

- Die meisten Beispiele weisen positive Effekte gemessen an Frequenzen, Zufriedenheit von Konsument/innen und Unternehmen, Umsatzentwicklungen und Beschäftigungseffekten etc. aus. Grössenordnungen der positiven Effekte fallen jedoch je nach Region, örtlichen Voraussetzungen oder Betrachtungsperioden unterschiedlich aus.
- In integrierten Siedlungsräumen wird der allergrösste Teil des Umsatzes von der Kundschaft zu Fuss, mit dem Velo oder dem ÖV generiert. Autofahrende geben zwar einen grösseren Betrag pro Einzelfahrt aus als Velofahrende oder Zufussgehende. Durch die höheren Einkaufsfrequenzen geben die Fussgänger/innen und ÖV-Benützenden jedoch über eine längere Zeitperiode spürbar mehr Geld aus.
- Gewerbetreibende unterschätzen den Anteil der Kundschaft, die zu Fuss, mit dem Velo oder dem ÖV unterwegs ist, systematisch.
- Eine Korrelation zwischen dem Abbau von Parkplätzen und einem Rückgang der Umsätze von Ladengeschäften und Gastrobetrieben lässt sich nicht belegen.

Eine neuere Studie¹ hat ausserdem die Beschäftigungseffekte in verkehrsberuhigten Zonen untersucht. Sie belegt, dass Begegnungszonen und noch deutlicher Fussgängerzonen klar positive Beschäftigungseffekte nach sich ziehen, wohingegen der Effekt in Tempo-30-Zonen neutral ist. Vor allem die publikumsintensiven Branchengruppen Detailhandel und Gewerbe profitieren, während die Zahl der Beschäftigten in der Industrie, die an diesen Standorten sowieso schon klein war, weiter an Bedeutung verlor.



¹Bruns, F., Buser, B., et al. (2019): Beschäftigungseffekte der Verkehrsberuhigung von Zentren. SVI-Forschungsprojekt 2015/005

Wald ZH: Die Bahnhofstrasse wurde 2004 neu gestaltet und als Begegnungszone eingerichtet. Der motorisierte Verkehr hat abgenommen, während die Bedingungen für den Fuss- und Veloverkehr verbessert werden konnten. Dank der Begegnungszone ist es in einem schwierigen Umfeld gelungen (Stichwort: «Lädelerben»), positivere Beschäftigungseffekte als im Rest der Gemeinde zu erzielen.



2.2 Ein stadtplanerisches Instrument

«Wie lässt sich die Lebensqualität in der Stadt verbessern?» Die Begegnungszone ist eine von vielen möglichen Antworten auf diese Frage. Basierend auf einem Gesamtkonzept fördern bereits mehrere Städte dieses Verkehrsregime intensiv. Daneben kommen auch weitere Instrumente für die Verbesserung der Lebensqualität zum Einsatz. Es gilt jeweils fallweise abzuklären, welche Massnahme bezogen auf die Kosten und die formellen Voraussetzungen die richtige ist.

Begegnungszonen haben einen positiven Einfluss auf den sozialen Zusammenhalt. Eine Studie des Nationalen Forschungsprogramms 51 (Sauter/Hüttenmoser 2006) hat die Lebensbedingungen in drei verschiedenen Verkehrsregimes in Basel untersucht. Es hat sich gezeigt, dass die Lebensqualität in einer Tempo-30-Zone im Vergleich mit einer Strasse mit Tempo 50 zwar besser ist, aber der Effekt nur moderat ausfällt. Ein erheblicher Qualitätssprung konnte jedoch in Begegnungszonen nachgewiesen werden. Die Nachbarschaftskontakte insbesondere mit Personen auf der jeweils anderen Strassenseite nehmen deutlich zu. Dasselbe gilt für die Häufigkeit des Verweilens und von Gesprächen im öffentlichen Raum sowie für das Identifikationsgefühl und das Wohlfühlen.

Einige Städte haben basierend auf übergeordneten Überlegungen Konzepte für den Einsatz von Begegnungszonen entwickelt. Während in manchen Städten noch das Motto lautet: «Tempo 30 ist das neue Tempo 50», gilt in Bern bereits «Tempo 20 ist das neue Tempo 30». In ihrem Stadtentwicklungskonzept (STEK 2016) ersetzt die Hauptstadt das Geschwindigkeitsmodell 30/50 (im Wohnviertel gilt 30km/h, auf Hauptverkehrsachsen 50km/h) durch ein Modell 20/30. Die Begegnungszone soll demnach überall dort zur Regel werden, wo das Quartierleben im Vordergrund steht. Anstelle isolierter Teilstücke realisiert Bern mehr und mehr grossflächigere Begegnungszonen, die sich über mehrere Strassenzüge erstrecken (Burgfeld, Breitfeld, Obstberg). Damit dies binnen kurzer Zeit gelingt, ist die Ausstattung der Zonen (Markierung und Mobiliar) standardisiert und eine umgebende Tempo-30-Pufferzone verbindlich. Die Umgestaltungskosten sowie die Betriebs- und Unterhaltskosten sind Teil des Konzepts und werden von Anfang an mitberücksichtigt.

Die nordspanische Stadt Pontevedra ist der «Weltstar» unter den Fussgängerstädten und hat das Prinzip der Begegnungszonen breit angewendet. Sie hat ihr Konzept für die Gestaltung des Stadtkerns vor 20 Jahren praktisch auf einen Schlag umgesetzt. Die Fussgängerzone im Zentrum ist von einer grosszügig angelegten Begegnungszone umgeben. «Heute», so bemerkt der Bürgermeister, «möchten die 20-Jährigen nicht mehr auf die Lebensqualität verzichten, die sie schon von klein auf kennen.» Überdies ist geplant, dem Fussverkehr in den kommenden Jahren auf sämtlichen Landstrassen den Vortritt einzuräumen. Ein Modell, das auch anderswo übertragen werden kann, wie Bürgermeister Miguel Anxo Fernández Lores bestätigt.



Pontevedra: Zurückgewonnene Sorglosigkeit im öffentlichen Raum und Platz zum Spielen (Foto: Stadt Pontevedra)



2.3 Vorstadium zur Fussgängerzone?



Während die Begegnungszone in den vergangenen 20 Jahren einen Aufschwung erlebt hat, wirkt der von ihr ermöglichte Kompromiss zugleich als Bremse für die Umsetzung der Fussgängerzone. Städte wie Sion, Delémont, Biel, Martigny oder auch Langenthal, die mit ihren Begegnungszonen positive Erfahrungen gemacht haben, denken heute über eine Umwandlung zur Fussgängerzone nach.

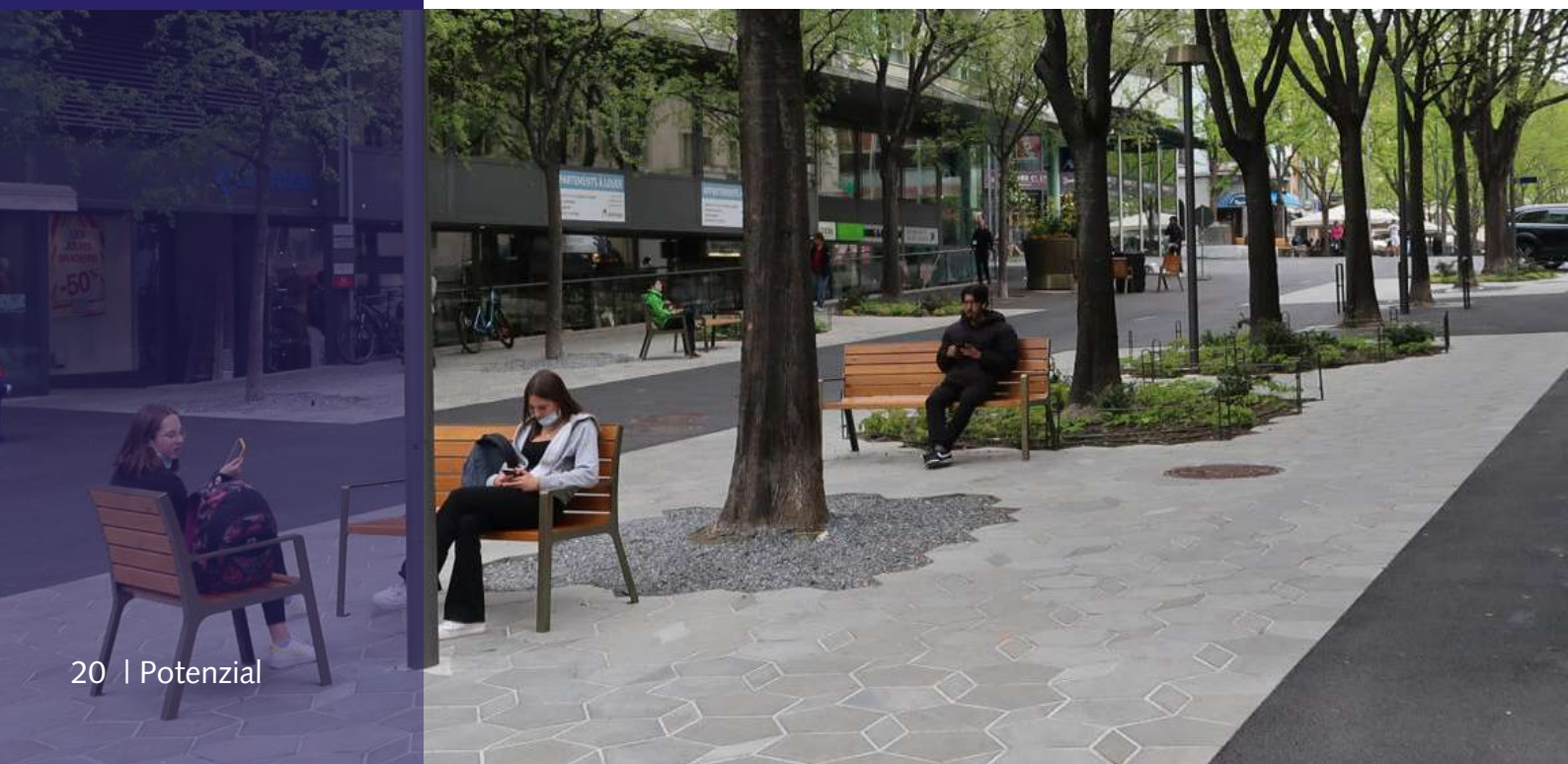
Der Stadtkern von Sion bietet mehr und mehr Anlass zum Flanieren. Die Bausteine der Strategie zur Umgestaltung des öffentlichen Raums fügen sich wie Puzzleteile einer neben dem anderen um die Begegnungszone ein, die sich an der zentralen Place du Midi befindet. Durch Verlegung der Busstrecken konnte sie unlängst zur Fussgängerzone umgewidmet werden. Zwischen den Häuserfronten mit Schaufenstern, Läden im Erdgeschoss und grosszügigem Baumbestand lädt der Platz zum Aufenthalt ein und ist gut an das Fusswegnetz angebunden. Die ursprünglich ebenfalls als Begegnungszonen angelegten Rue des Remparts und Rue du Grand-Pont fungieren inzwischen ebenfalls ganz oder teilweise als Fussgängerzone.

Ein weiteres Beispiel ist die Place de la Gare von Delémont. Diese multimodale Schnittstelle wurde 2003 zur Begegnungszone mit Einbahnverkehr umgestaltet, bevor sie 2016 anlässlich der Einweihung des umgebauten Bahnhofs (Vorzeigeprojekt des Agglomerationsprogramms) ganz für den Motorfahrzeugverkehr (mit Ausnahme von Bussen und Taxis) gesperrt wurde. Diese Entwicklung konkretisiert die städtische Vision, die mit den zur Verfügung stehenden Planungsinstrumenten schrittweise und partizipativ umgesetzt wurde. Den Stadtbehörden ist es mit diesem behutsamen, aber zielgerichteten Vorgehen gelungen, die Zustimmung der Gewerbetreibenden und der Bevölkerung für die Fussgängerzone zu erwirken.

Andere Städte folgen ebenfalls dem Trend zur Ausweitung von Aufenthaltsflächen und Fussgängerzonen: Biel wird in Kürze den Zentralplatz vom Busverkehr befreien. Die Begegnungszone auf der Place Centrale in Martigny wird seit ihrer Neugestaltung im Jahr 2012 zur sommerlichen Fussgängerzone (mit Busverkehr). Und in Langenthal denkt man über eine Umgestaltung der Unteren Marktgasse zur Fussgängerzone nach.

Es zeigt sich: Wird die Mischung bzw. die Koexistenz im Verkehr (MIV, ÖV, Fuss- und Veloverkehr) angestrebt, so stellt die Umsetzung einer Begegnungszone eine gute und inzwischen erprobte Option dar. Steht jedoch die Erschliessungsfunktion des MIV nicht mehr im Vordergrund, so kann die Einrichtung einer Fussgängerzone die sinnvollere Lösung darstellen. Die Fussgängerzone ermöglicht ein noch belebteres Strassenbild und lockt zahlreiche Menschen zu Fuss als Kundschaft in die Innenstädte.

Sion, Avenue du Midi: Ursprünglich Begegnungszone, wurde die Strasse inzwischen zur Fussgängerzone umgestaltet. (Foto: Stadt Sion)



2.4 Möglichkeiten zur Mitbestimmung

Was eignet sich besser für eine Bevölkerungsbeteiligung als die Gestaltung der eigenen Quartierstrasse? Und Beteiligung schafft auch Identifikation: Dort, wo die Bevölkerung ihr Mitspracherecht ausüben kann, fühlt sie sich mehr zugehörig. Genauso an zentralen Lagen oder an Verkehrsknotenpunkten: Die Vielzahl der Funktionen an solchen Orten macht eine breite Partizipation unerlässlich, um möglichst allen Bedürfnissen gerecht zu werden.

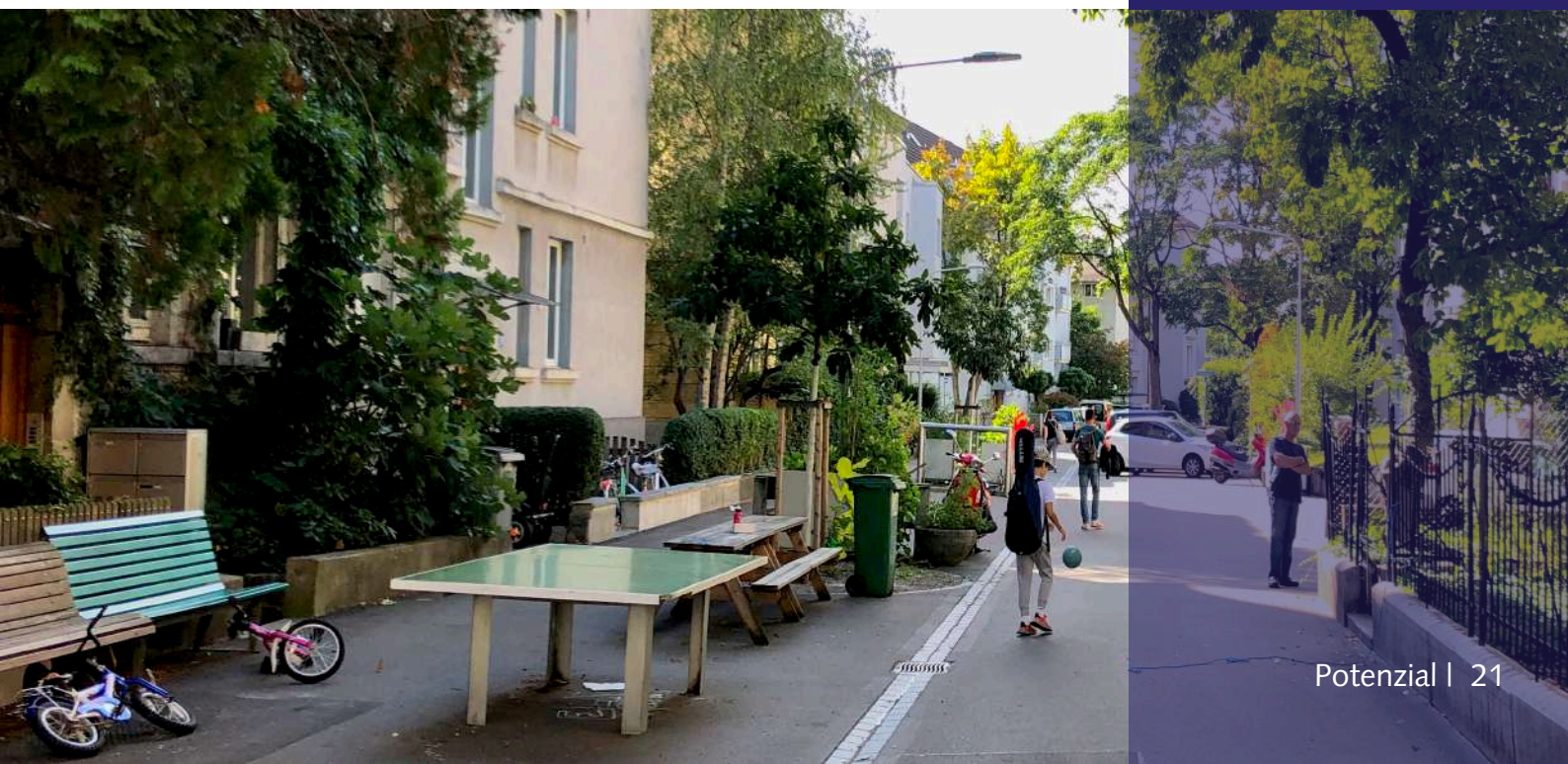
Als wichtigster Schauplatz des Alltagslebens bildet die Quartierstrasse den Übergang zwischen Stadt- und Privatraum. Die Einrichtung einer Begegnungszone im Quartier ist ein willkommener Vorwand, um sich über die mit der Strasse verbundenen Nutzungen und Bedürfnisse auseinanderzusetzen, wofür Partizipationsverfahren geeignete Werkzeuge bereitstellen.

Basel, Bern, Winterthur und Zürich eröffnen der ansässigen Bevölkerung bereits seit geraumer Zeit die Möglichkeit, von sich aus die Initiative zu ergreifen, um eine Begegnungszone im eigenen Quartier zu beantragen. Dabei sind einige einfache Schritte zu befolgen, um das neue Verkehrsregime in die Tat umzusetzen. Insbesondere wird die mehrheitliche Zustimmung der Quartierbevölkerung vorausgesetzt. Das Vorgehen stützt sich auf «windows of opportunity», die dort ergriffen werden, wo bereits eine positive Grundstimmung vorliegt. Häufig sind einige wenige engagierte Personen Ausgangspunkt einer Initiative für Begegnungszonen; im weiteren Verlauf tritt ihre Funktion dann in den Hintergrund, so dass der dauerhafte Bestand dieses Beteiligungsmodells manchmal etwas in Frage gestellt wird.

Bei der Einrichtung einer Begegnungszone mitzuwirken, ist auch ein sinnvolles pädagogisches Mittel, um Kindern die Möglichkeiten, aber auch die Regeln und Grenzen einer solchen Zone näher zu bringen. Das Fehlen von Fussgängerstreifen in Begegnungszonen bleibt eine Herausforderung für Kinder, die erst lernen müssen, Wegstrecken und Strassenquerungen selbständig zu bewältigen. Ein Beispiel für die angemessene Berücksichtigung der Bedürfnisse von Kindern: Mithilfe von Studien konnte aufgezeigt werden, dass die Kinder wegen des knapp bemessenen Pausenplatzes der Schule Obstberg während den Pausen die angrenzende Tempo-30-Strasse zum Spielen benutzen. Die Schulkinder wurden als «Stadtdetektive» in den Analyseprozess miteinbezogen und trugen aktiv dazu bei, das Strassenbild neu zu definieren. Letztlich wurde der Vorbereich der Schule neu gestaltet und eine Begegnungszone eingerichtet, so dass die Kinder nun Vortritt geniessen und besser geschützt sind. An sich eignet sich der partizipative Einbezug von Kindern gut bei der Planung und Umgestaltung von Begegnungszonen im Schulumfeld, allerdings bleibt ein solches Vorgehen momentan eher die Ausnahme.



Zürich, Hedwigstrasse: Nach einem partizipativen Verfahren wurde der Strassenraum von Fassade zu Fassade komplett neugestaltet.





3 | Herausforderungen

Es müssen noch viele kreative Lösungsansätze ausgelotet werden, um das Potenzial der Begegnungszonen besser auszuschöpfen.

- 3. 1 Koexistenz mit dem Busverkehr
- 3. 2 Koexistenz bei viel Verkehr
- 3. 3 Velorouten in Begegnungszonen
- 3. 4 Sich zuhause fühlen
- 3. 5 Raum gleichberechtigt nutzen
- 3. 6 Forschungsbedarf
- 3. 7 Inspirationen aus dem Ausland





3.1 Koexistenz mit dem Busverkehr

Die Erfahrungen zeigen, dass Bushaltestellen und -linien grundsätzlich im Begegnungszonenregime betrieben werden können, sofern Vorkehrungen hinsichtlich der Strassenraumgestaltung und der ÖV-Angebotsplanung getroffen werden. Mehr als die Verkehrsregeln sind es die Verhaltensweisen, die zu einem konfliktfreien Miteinander beitragen.

Die Begegnungszone erlaubt das vortrittsberechtigten Queren zu Fuss auf der gesamten Länge. Die öffentlichen Verkehrsmittel hingegen haben den Anspruch auf ihrem Streckenverlauf rasch und zuverlässig voranzukommen. Die Befürchtungen, dass sich in den Spitzenstunden das bunte Treiben in der Begegnungszone negativ auf Fahrgeschwindigkeit und Fahrplanstabilität von Buskursen auswirkt, stehen deshalb der Einrichtung einer solchen Zone häufig entgegen.

Für Zufussgehende kann die Präsenz von Bussen in einer Zone, in der freies Flanieren angesagt ist, unter Umständen überraschend sein und veranlasst sie, stets konzentriert zu bleiben. Das Fahrpersonal hingegen befürchtet Unachtsamkeiten von Menschen zu Fuss. Darüber hinaus kann eine Bushaltestelle in einem ansonsten à-Niveau gestalteten Bereich ein Hindernis darstellen, insbesondere bei hohen Einstiegskanten, die den Anforderungen an hindernisfreie Bushaltestellen genügen.

Im Rahmen eines Forschungsprojekts wurde insbesondere der ÖV-Betrieb in Begegnungszonen der Städte Yverdon-les-Bains (Avenue de la Gare) und Biel (Place centrale) untersucht. Es zeigte sich, dass diese Koexistenz gleichwohl möglich ist, sofern bestimmte Empfehlungen beachtet werden, wie Julie Barbey von der HEIG-VD erläutert. Wichtig sind:

- Ausrichtung des Busfahrplans auf das hohe Fussgängeraufkommen
- Anordnung von Parkplätzen fernab von Stellen, wo viele Zufussgehende queren
- Abstimmung der Haltestellenstandorte auf die Wunschlinien der Menschen zu Fuss
- Sicherstellen eines zügigen Vorankommens der Busse
- Gestalterische Betonung der Grenzen zwischen Aufenthalts- und Verkehrsflächen

Darüber hinaus zeigt die gleiche Untersuchung von Begegnungszonen in Geschäftsbereichen, dass die Menschen zu Fuss bei Ankunft von Bussen unabhängig von den Verkehrsregeln häufig ihr Verhalten spontan an die Situation anpassen: Die Zufussgehenden beobachten das Geschehen, gewähren den Bussen den Vortritt, ändern ihre Gehgeschwindigkeit oder passen ihren Weg der Fahrtrichtung der Busse an. Auch wenn sich nicht alle Personen so verhalten, wird so insgesamt ein wichtiger Beitrag an das zügige Vorankommen der Busse geleistet und ein besseres Miteinander im öffentlichen Strassenraum ermöglicht.

Yverdon, Bahnhofplatz: In dieser Begegnungszone, in der während der Abendspitzenstunde rund 80 Buskurse verkehren und mehr als 1'000 Menschen zu Fuss unterwegs sind, funktioniert die Koexistenz. Voraussetzungen dafür sind ein vorausschauend geplanter Busablauf und ein achtsames Verhalten der Zufussgehenden.



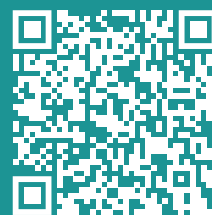
3.2 Koexistenz bei viel Verkehr

Das Vorhandensein einer stark belasteten Verkehrsachse in einer Begegnungszone vermindert zwar die Aufenthaltsqualität und erfordert mehr Wachsamkeit beim Gehen, ermöglicht aber trotzdem die sichere Fortbewegung zu Fuss. Das Verkehrsregime bewährt sich insbesondere dann, wenn die Querungsbereiche gestalterisch hervorgehoben, das Gewerbe unterstützt, Aufenthaltsmöglichkeiten geschaffen und die Zahl der Parkplätze beschränkt werden.

Die Gestaltung und die Einbettung ins angrenzende Umfeld haben einen Einfluss, wenn eine stark belastete Verkehrsachse (> 5'000 Fahrzeuge/Tag) eine Begegnungszone durchquert. Ortszentren, deren Funktionen über eine reine Verkehrsnutzung hinausgehen, können durch eine sorgfältige Planung wirksam aufgewertet werden. Beispiele in Rotkreuz (Kreuzplatz) oder in Biel (Zentralplatz) zeigen, dass die Zufussgehenden sich an die jeweilige Situation anpassen. In stark befahrenen Abschnitten der Begegnungszone sind sie wachsamer unterwegs als in verkehrsrärmeren. Sie neigen dazu, dem Strassenverlauf zu folgen und an gut einsehbaren Stellen oder auf der Wunschlinie den Fahrbahnbereich zu queren. In Begegnungszonen mit hohem Verkehrsaufkommen sorgt der motorisierte Verkehr zwar für erhöhte Lärmimmissionen und beeinträchtigt die Aufenthaltsmöglichkeiten. Im Allgemeinen aber stellen sie wegen des tiefen Geschwindigkeitsniveaus kein Sicherheitsproblem dar und es sind nur wenige Unfälle zu verzeichnen.

Der öffentliche Strassenraum soll für Menschen zu Fuss in Längs- und Querrichtung möglichst durchgängig gestaltet sein und das Queren an möglichst vielen Stellen mit ausreichenden Sichtbeziehungen ermöglicht werden, betont Lucile Develey vom Ingenieurbüro Christe & Gygax zum Abschluss eines laufenden Forschungsprojekts. Erdgeschossnutzungen beidseits der Strasse (Läden, Dienstleistungsanbieter, Strassencafés etc.) sowie grosszügige Aufenthaltsflächen sind ebenfalls von Bedeutung, um die Multifunktionalität des öffentlichen Raums hervorzuheben. Schliesslich schafft eine Limitierung des Parkplatzangebotes im Begegnungszonenperimeter Spielräume für eine Optimierung der Flächenzuteilung für sonstige Nutzungen und minimiert den Parkplatzsuchverkehr.

So kann das Begegnungszonenregime trotz starkem Verkehrsaufkommen dazu beitragen, Strassenräume zu beleben und den Einzelhandel zu dynamisieren. Eine Voraussetzung hierfür ist, die Aufwertung des öffentlichen Raums, um den Aufenthalt der Menschen zu Fuss zu begünstigen, ohne die Zufahrt von Fahrzeugen auszuschliessen.



La Neuveville BE: Der Strassenzug durch die Altstadt ist als Kantonsstrasse klassifiziert und es herrscht ein relativ hohes Verkehrsaufkommen (ca. 5'000 Fzg./Tag). Der besondere Charakter der Begegnungszone wird durch die Pflasterung und eine Gestaltung à Niveau betont.



3.3 Velorouten in Begegnungszonen

Viele Städte und Gemeinden sind in der Schweiz daran, Velovorzugsrouten oder Ähnliches planerisch festzulegen und zu realisieren. Es stellt sich die Frage, ob es vertretbar ist, solche Routen durch Begegnungszonen zu führen oder ob allenfalls ein Konfliktpotenzial besteht.

Kathrin Hager, Koordinatorin für den Fuss- und Veloverkehr beim Tiefbauamt der Stadt Zürich, vertritt eine differenzierte Haltung zu einem allfälligen Konfliktpotenzial von Velovorzugsrouten in Begegnungszonen. Sie weist darauf hin, dass das Gehen keine lineare Mobilitätsform ist. Die Bewegungsmuster sind vielfältig, und die Zufussgehenden verhalten sich daher grundsätzlich anders als die Velofahrenden. Deshalb ist die Kombination einer Velovorzugsroute mit einer Begegnungszone nicht optimal, vor allem weil die Erwartungshaltung der beiden Verkehrsteilnehmergruppen unterschiedlich ist. Einerseits stellt man Menschen zu Fuss mit der Begegnungszone einen öffentlichen Raum für Spiel und Sport, zum Einkaufen und Flanieren oder als Ort des sozialen Austausches zur Verfügung. Andererseits wird den Velofahrenden mit der Velovorzugsroute ein konfliktarmes, vortrittsberechtigtes und kontinuierliches Fahren versprochen. *«Vor allem auf Quartierstrassen ergeben sich entsprechende Zielkonflikte. Daher bin ich der Meinung, dass die Kombination einer Velovorzugsroute mit einer Begegnungszone nur über begrenzte Platzbereiche und in Ausnahmefällen auch auf kurzen Streckenabschnitten vertretbar ist»*, meint Kathrin Hager.

Fuss- und Veloverkehr zu mischen, verträgt sich innerorts generell schlecht. Insbesondere Menschen zu Fuss ist es unangenehm, wenn nicht klar ist, wo und wie die Velofahrenden passieren. Strecken im Gefälle sind generell ungeeignet, weil die Geschwindigkeitsdifferenzen zu hoch sind. Kurze Abschnitte, insbesondere Platzbereiche, können aber durchaus funktionieren. Dabei sind die Frequenzen und räumlichen Verhältnisse zu berücksichtigen. Heikel sind längere Abschnitte. Dort sollte bei genügender Breite eine Entflechtung, auch mit gestalterischen Mitteln, angestrebt werden. Ob es gute Beispiele geben wird, müssen künftige Projekte, auch in der Stadt Zürich, noch zeigen.

Luzern: Die Bahnhofstrasse ist eine Begegnungszone und gleichzeitig eine stark benützte Veloroute. Dies führt dazu, dass die Zufussgehenden ausschliesslich in den Randbereichen unterwegs sind. Ein genehmigtes Umgestaltungsprojekt, das bald zur Ausführung gelangen soll, wird den Menschen zu Fuss mehr Platz und mehr Aufenthaltsqualität bieten.



3.4 Sich zuhause fühlen

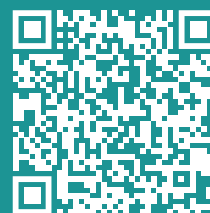
Damit eine Begegnungszone funktioniert, reicht es nicht aus, wenn die Autos mit Tempo 20 fahren. Vielmehr muss die Strasse ein «Möglichkeitsraum» sein. Man muss sich dort wohlfühlen. Damit das gelingt, muss man sich mit der «Kultur der Strasse» vertraut machen.

In Wohnquartieren muss die Begegnungszone als ein Garten mit fließendem Übergang zu den angrenzenden Wohnhäusern gedacht werden. Die Menschen sollen dort Tätigkeiten nachgehen können, wie sie es auch zuhause tun würden, beispielsweise auf ihrem Balkon, und zugleich die Möglichkeit haben mit Personen in Kontakt zu treten. *«Wenn du den Eindruck hast, dass ein Raum dir gehört, dann nutzt du ihn auch»*, schildert es Amir Malcus vom Büro für Sozialraum & Stadtleben der Stadt Zürich.

Die geschickte Verflechtung von privatem und öffentlichem Raum fördert ein Gefühl der Zugehörigkeit. Die Grenze zwischen den beiden Sphären bleibt bestehen, ist jedoch durchlässig, beispielsweise durch die Integration des grünen Vorgartenbereichs zwischen Fassade und Trottoir. Dies hat den Effekt einer «zweifachen Bühne», auf der sich Dinge abspielen; vor dem eigenen Haus für die Anwohnenden, genauso wie für die Menschen, die vorbeispazieren. Denn das Quartierleben und die Atmosphäre im öffentlichen Strassenraum hängen stark von den Aktivitäten ab, die sich dort abspielen. In der Schweiz ist diese «Kultur der Strasse», die typisch für die mediterranen Länder ist, wenig ausgeprägt. Dabei sind die Anwohnenden die eigentlichen Pioniere des Quartierlebens. Menschen von weiter weg werden den ersten Schritt nicht machen.

Solange die Beanspruchung des öffentlichen Strassenraums nicht gewohnheitsmässig funktioniert, hat es wenig Aussicht auf Erfolg, sich dabei allein auf die Initiative der Quartierbevölkerung zu verlassen. Gemeinden, die das Alltagsumfeld aufwerten und die Lebensqualität erhöhen möchten, sind deshalb angehalten, selbst Anreize zu setzen, um die Begegnungszone mit mehr Sinn und Leben aufzufüllen. Dies setzt ein politisches Commitment voraus: *«Hier dürft ihr!»* Noch stärker als mit baulichen Umgestaltungen, der Installation von öffentlichem Mobiliar oder Spielgeräten geht es darum, dass man Freiräume gewährt und gestaltbare Flächen zur Verfügung stellt, beispielsweise mit versetzbaren Stühlen oder provisorischem Mobiliar.

«Um ein Gefühl der Identifikation hervorzurufen und die Aneignung zu verstärken, werden Kinder manchmal dazu angeregt, Teile des öffentlichen Mobiliars zu bemalen. Der Aneignungsprozess läuft aber auch in umgekehrter Richtung ab. Denn erst durch regelmässige Nutzung des Ortes entsteht ein Gefühl der Identifikation», erläutert der soziokulturelle Animator. Eine professionelle Begleitung von ein bis drei Jahren ist häufig vonnöten, bis ein Quartier auf eigenen Beinen steht. Die Kultur der Strasse entsteht nicht von allein, sie muss zugelassen, erlernt und angeeignet werden.



Bern, Murifeld: Die Begegnungszone wird von der Quartierbevölkerung in hohem Masse in Beschlag genommen, vor allem dank des nahtlosen Übergangs vom Öffentlichen ins Private.



3.5 Raum gleichberechtigt nutzen

Vortrittsregelung und Langsamkeit in Begegnungszonen sind für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen grundsätzlich vorteilhaft. Voraussetzung ist, dass einige Planungsgrundsätze, wie Zonierung und Wegführung, beachtet werden.

Die Auflösung der gewohnten Ordnung und die mit dem Fahrverkehr gemeinsam genutzten Flächen in Begegnungszonen erfordern Kompetenzen zur Interaktion und Kommunikation, über die nicht jede Person verfügt. Fehlt aufgrund einer Seheinschränkung die Übersicht über das Verkehrsgeschehen und die Möglichkeit, mittels Augenkontakt oder Handzeichen zu kommunizieren, oder ist die Wahrnehmung aufgrund einer Hörbehinderung auf das Blickfeld begrenzt, können Konflikte nicht aktiv selbst vermieden werden. Wer in Wahrnehmung, Beweglichkeit und Reaktionsfähigkeit eingeschränkt ist, kann durch ungeordnete Fahrbewegungen überrascht und verunsichert werden. Diese Benachteiligungen treffen auch viele leicht hör- und sehbehinderte ältere Menschen.

Eva Schmidt, Leiterin Fachstelle Hindernisfreie Architektur¹, präzisiert deshalb, dass es gute Gründe gibt, in Begegnungszonen Bereiche zu schaffen, in denen das Gehen und der Aufenthalt für eine Ruhepause, ein Gespräch oder ein Spiel ohne Konflikte mit dem Fahrverkehr möglich sind. Die einheitliche Gestaltung von Fassade zu Fassade steht dazu im Widerspruch. Sensible Nutzergruppen, allen voran Kinder, Menschen mit altersbedingten, psychischen, sensorischen oder Mobilitätseinschränkungen benötigen Gehbereiche, die frei von Fahrverkehr sind. Begegnungszonen können sehr unterschiedlich sein. Je nach Nutzungen im Umfeld, Verkehrsaufkommen, Fahrzeugmix, Diversität der Wegbeziehungen und Aufenthaltsqualitäten kann es notwendig sein, den Fahrverkehr auf einer Fahrspur durch die Zone zu lenken. Bei viel Verkehr oder Buslinien mit hohen Taktfrequenzen ist diese Fahrspur mit Trennelementen abzugrenzen, bei geringen Frequenzen reichen dazu taktil erkennbare Führungselemente. Eine Sicherheitsabwägung muss klären, ob Fussgängerinnen queren können, ohne auf Fahrzeuge zu achten, oder ob sie sich aktiv durch Beobachten des Verkehrs oder Hochhalten des weissen Stocks selber schützen müssen.

Auch ohne Fahrspur gliedern Zonierungen mit baulichen Elementen wie Rinnen, Belagswechsel oder Baumreihen den Verkehrsraum und können, geschickt angeordnet, gleichzeitig als Wegführung mit dem weissen Stock genutzt werden. So werden taktil-visuelle Markierungen unnötig, die einerseits viel Unterhalt bedeuten und andererseits Menschen mit Sehbehinderung vorschreiben, wo sie entlangzugehen haben. Parkfelder hingegen sind zur Gliederung wenig geeignet, da sie kleinen Menschen und Personen im Rollstuhl die Übersicht einschränken.



¹ Die Schweizer Fachstelle Hindernisfreie Architektur weist in ihren Planungsgrundlagen darauf hin, dass der öffentliche Raum für alle gleichberechtigt nutzbar sein muss, also auch für Personen mit einer Körper-, Seh- oder Hörbehinderung.

Rathausstrasse Liestal BL: Die homogene Fläche eignet sich für die Nutzung durch Menschen mit Behinderung. Die Mittelrinne dient als Führung für Sehbehinderte.



3.6 Forschungsbedarf

Welche Bilanz lässt sich nach 20 Jahren Begegnungszonenregime und der Realisierung von Hunderten neuer Zonen ziehen? Für die Einführung einer Begegnungszone ist die Erstellung eines technischen Fachgutachtens vorgeschrieben, das vor allem die Einhaltung der Geschwindigkeitsbeschränkungen prüft. Weitergehende Untersuchungen liegen nur wenige vor, die meisten davon konzentrieren sich auf Aspekte der Infrastrukturausstattung.

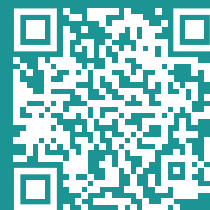
Mehr Sicherheit, weniger Lärm und Luftverschmutzung, aber auch ein öffentlicher Raum, der nachbarschaftliche Kontakte fördert, und Raum für Spiel und Sport bietet – die Erwartungen an die Begegnungszone sind zahlreich. Inwieweit werden die bisherigen Umsetzungen den Zielen gerecht? Wie fühlt man sich in den Begegnungszonen?

Häufig klafft eine Lücke zwischen dem formellen Erfolg einer Begegnungszone (tiefere Geschwindigkeiten, mehr Sicherheit) und der Alltagswahrnehmung. Rolf Steiner, Ko-Autor einer SVI-Forschungsarbeit (2013), nennt als Beispiel die Kalchackerstrasse in Bremgarten BE: *«Nach Einführung der Begegnungszone wünschten sich die Eltern den aufgehobenen Fussgängerstreifen zunächst wieder zurück. Unsere Beobachtungen zeigten aber, dass im alten Zustand 80% der Autolenkenden am Fussgängerstreifen nicht anhielten, um die Kinder über die Strasse zu lassen, während mit dem Begegnungszonenregime die Anhaltebereitschaft viel grösser war!»* Wie kommen solche Effekte zustande? Es lassen sich zwar Hypothesen formulieren, um solche Verhaltensweisen zu interpretieren. Aber es fehlen die Daten, um die Frage seriös zu beantworten.

Basel ist eine der Städte, die sich systematisch mit Begegnungszonen auseinandergesetzt haben. Dort wurden im Jahr 2017 mehr als 80 Begegnungszonen analysiert und keinerlei signifikante negative Auswirkungen festgestellt. Zwei Drittel der befragten Personen sprechen sich für die Begegnungszonen aus, insbesondere Familien. Zu den Pluspunkten zählen: Sicherer Strassenraum mit mehr Aufenthaltsqualität; mehr Interaktionen; keine oder kaum Unfälle; geringere Fluktuation bei der Mieterschaft; Kinder lernen besser, sich gegenüber dem Fahrzeugverkehr richtig zu verhalten; Verlagerung des Durchgangsverkehrs auf das übergeordnete Verkehrsnetz.

Eine österreichische Studie (2018) hat das Verkehrsaufkommen, Verhaltensaspekte und die Sicherheit in Begegnungszonen untersucht. Es zeigte sich, dass auf Plätzen ein homogener Verkehrsablauf und eine funktionierende Koexistenz erreicht wird. Auf langgestreckten Strassen mit grosszügigen Fahrbahnbereichen sind hingegen das erwünschte Geschwindigkeitsniveau und Interaktionsverhalten deutlich schwieriger herbeizuführen.

Insgesamt würden es Langzeitstudien über verkehrliche Aspekte, das Unfallgeschehen, Aneignungsprozesse oder gesundheitliche Auswirkungen erlauben, weitergehende Erkenntnisse über Einsatzchancen und -grenzen von Begegnungszonen zu gewinnen.



Basel, Neuensteinerstrasse: Aufenthalts- und Spielmöglichkeiten laden ein zur Nutzung der Begegnungszone in der Quartierstrassen (Foto ©Camille Decrey).





3.7 Inspirationen aus dem Ausland

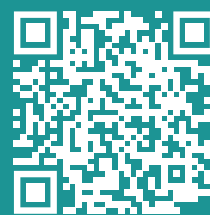
Begegnungszonen in Österreich: «Ein Erfolgsmodell nach Schweizer und Belgischem Muster – viele gute Lösungen sind seit 2013 entstanden», meinen die einen. Die anderen meinen: «Nach wie vor nicht sehr bekannt bei der Bevölkerung. Wer kennt denn schon das Signal.»

Dieter Schwab, Obmann von walk-space, dem Österreichischen Verein für Fussgänger/innen, weist auf die Unterschiede der Begegnungszonenregelung in den beiden Ländern hin: *«Ein heisses Thema war der in der Schweiz gesetzlich verankerte Fussgängervortritt, was bei uns nicht der Fall ist. In Österreich werden Fussgänger/innen, Radfahrer/innen und Autofahrer/innen als gleichberechtigt behandelt.»*¹

Gemäss Untersuchungen geniessen Begegnungszonen aber eine hohe Akzeptanz:²

- In Begegnungszonen ist das Geschwindigkeitsniveau zumeist tatsächlich geringer als in Tempo-30-Zonen. Zudem sind im Kernbereich der Begegnungszonen die Geschwindigkeiten meist geringer als in den Randbereichen.
- Das Geschwindigkeitsniveau ist zu Schwachlastzeiten höher als zu Starklastzeiten. Der Motorfahrzeugverkehr passt das Geschwindigkeitsniveau an die Frequenzen des Fuss- und Veloverkehrs und des öffentlichen Verkehrs an.
- Die Strassenraumgestaltung und -breite haben einen wichtigen Einfluss auf das Verkehrsklima und die Geschwindigkeiten.
- Zwei Drittel der Querungen zu Fuss finden ohne Interaktion mit Fahrzeugen statt. Kommt es zu einer Interaktion, wird im Durchschnitt in 73 % der Fälle dem Fussgänger der Vortritt gewährt. Ob Fussgänger/innen Vortritt gewährt wird, ist weniger von Verkehrsstärken zu unterschiedlichen Tages- oder Jahreszeiten als vielmehr von der Strassenraumgestaltung abhängig.

Das Fazit zu den Begegnungszonen in Österreich fällt ähnlich aus wie in der Schweiz. Das Regime lässt grundsätzlich viel Kreativität und stadtgestalterische Ideen zu. Aber der Weg bis zur Umsetzung bleibt anspruchsvoll. Eine qualitätsvolle Neugestaltung und Ortsbelebungsmaßnahmen helfen, dass Begegnungszonen gut funktionieren bzw. angenommen werden. *«Das Beispiel Lendviertel in Graz zeigt exemplarisch, dass mit kreativen Ansätzen (Bepflanzung und Farbe) und verhältnismässigem Aufwand viel Positives bewirkt werden kann»* meint Schwab. *«Sowohl für die Schweiz als auch für Österreich wäre es vorteilhaft, wenn es gelingen könnte, das Parkieren weiter weg von den zentralen Bereichen zu situieren. Damit werden die fussläufigen Funktionen gestärkt und die Menschen können das Flanieren mehr geniessen.»*



¹ walk-space dokumentiert auf www.begegnungszonen.or.at die Best-Practice von österreichischen Begegnungszonen.

² Kuratorium für Verkehrssicherheit, Band 13: Gegenüberstellung von Begegnungszonen bezüglich Verkehrssicherheitsparametern. Wien, 2018.

Graz, Lendviertel (links): Flächige gelbe Kreise verschwenken die Fahrgassen und bewirken tiefe Geschwindigkeiten. Zudem betont die auffällige Möblierung mit Pflanztrögen und Sitzgelegenheiten die Aufenthaltsfunktion. (Foto: Dieter Schwab)

Stainz, Hauptplatz (unten): Der als Begegnungszone moderierte Platz wurde für unterschiedlichste Nutzungen fit gemacht. Er kann für «Schanigärten» (Gartenwirtschaft), den Markt und platzfüllende Grossveranstaltungen benutzt werden. (Foto: Dieter Schwab)





Schlusswort

Begegnungszonen sind Möglichkeitsräume mit Potenzial. Es lohnt sich, dass wir ihnen Sorge tragen.

Ruhigere Strassen, sauberere Luft und vor allem mehr Sicherheit. Diese Errungenschaften der Begegnungszone stehen ausser Zweifel und rechtfertigen allein schon den verstärkten Einsatz dieses Instruments in unseren Städten und Gemeinden. Aber wird damit bereits ihr ganzes Potenzial ausgeschöpft? In der ganzen Schweiz laufen momentan verschiedene Testversuche und Pilotprojekte mit Begegnungszonen. Sie zeigen uns vor allem eines: Zahlreiche Aspekte können noch weiterentwickelt werden. Was ist, wenn ein ganzes Wohnquartier in eine Begegnungszone umgewandelt wird, wie zum Beispiel in Bern? Und was passiert, wenn die Bevölkerung aktiv Ideen beisteuert und bei der Gestaltung des öffentlichen Strassenraums mit Hand anlegt?

Die Implementierung von Planungsinstrumenten benötigt Zeit und bedarf kreativer Umsetzungsprozesse. Deshalb ist es 20 Jahre nach Einführung der Begegnungszone noch zu früh, eine abschliessende Bilanz zu ziehen. Die Bedeutung des Zeitfaktors lässt sich auch an konkreten Beispielen aufzeigen: Es dauerte über 10 Jahre und es mussten mehrere Optimierungsmassnahmen vorgenommen werden, bis die Begegnungszone in der Mittelstrasse in Bern zum heutigen, von der Bevölkerung breit akzeptierten und stark genutzten Bijou wurde. Wie lassen sich die vielfältigen örtlichen Voraussetzungen mit dem Begegnungszonenregime in Einklang bringen? Die Realstrasse in Basel, die Ortsdurchfahrt in Rotkreuz oder der Bahnhof Cornavin in Genf weisen komplett unterschiedliche Voraussetzungen auf und sind völlig verschieden gestaltet. Ihre Gemeinsamkeit stellt dieselbe Signalisation dar, die auf Tempo 20 beruht. Genauso wie ein Gemeindesaal als Ort für Märkte, Aufführungen, Versammlungen, Seminare oder Meditationskurse dient, ist eine Begegnungszone letztlich ein «Möglichkeitsraum», der uns allen zur Verfügung steht und in dem sich eine Vielzahl von Aktivitäten abspielen kann. Die Begegnungszone kann dazu beitragen, dass wir uns im öffentlichen Raum treffen und im eigenen Quartier wohlfühlen. Was daraus entsteht, liegt in der Hand der Gemeinden und ihrer Bevölkerung. Manchmal ist die Begegnungszone vielleicht nur ein Zwischenschritt auf dem Weg zu einer Fussgängerzone. So in Delémont, Sion oder Langenthal, wo die stadtplanerischen Überlegungen darauf abzielen, das Zentrum für die Menschen zu Fuss besser zu erschliessen und öffentliche Räume mit höherer Aufenthaltsqualität bereitzustellen.

Unabhängig davon, wie und mit welchen Instrumenten dies erreicht werden soll, muss es das Ziel aller Akteurinnen und Akteure sein, zu einem qualitativ hochwertigen Lebensumfeld und zum Wohlbefinden aller Personen in unseren Städten und Gemeinden beizutragen. Die Begegnungszone ist eines der planerischen Instrumente, die zur Verwirklichung dieses Ziels beitragen können. Wie ein Musikinstrument ist sie mit Geschick und Sorgfalt zu handhaben, um Misstöne, soweit es geht, zu vermeiden. Deshalb sollte beharrlich weiter geübt werden, um ein bestimmtes Mass an Virtuosität zu erreichen; nur so können dem Instrument neue und einfallsreiche Melodien entlockt werden.

Basel, Tellplatz: Die Begegnungszone als Kreuzungspunkt zwischen verschiedenen Verkehrsträgern, Menschen und Nutzungen unterschiedlicher Art.

Schriftenreihen Langsamverkehr

Bezugsquelle und Download: www.langsamverkehr.ch

Vollzugshilfen Langsamverkehr

Nr	Titel	Jahr	Sprache			
			d	f	i	e
1	Richtlinien für die Markierung der Wanderwege (Hrsg. BUWAL) → ersetzt durch Nr. 6	1992	x	x	x	
2	Holzkonstruktionen im Wanderwegbau (Hrsg. BUWAL)	1992	x	x	x	
3	Forst- und Güterstrassen: Asphalt oder Kies? (Hrsg. BUWAL) → ersetzt durch Nr. 11	1995	x	x		
4	Velowegweisung in der Schweiz → ersetzt durch Nr. 10	2003		d / f / i		
5	Planung von Velorouten	2008		d / f / i		
6	Signalisation Wanderwege	2008	x	x	x	
7	Veloparkierung – Empfehlungen zu Planung, Realisierung und Betrieb	2008	x	x	x	
8	Erhaltung historischer Verkehrswege – Technische Vollzugshilfe	2008	x	x	x	
9	Bau und Unterhalt von Wanderwegen	2009	x	x	x	
10	Wegweisung für Velos, Mountainbikes und fahrzeugähnliche Geräte	2010		d / f / i		
11	Ersatzpflicht für Wanderwege – Vollzugshilfe zu Artikel 7 des Bundesgesetzes über Fuss- und Wanderwege (FWG)	2012	x	x	x	
12	Empfehlung zur Berücksichtigung der Bundesinventare nach Artikel 5 NHG in der Richt- und Nutzungsplanung	2012	x	x	x	
13	Wanderwegnetzplanung	2014	x	x	x	
14	Fusswegnetzplanung	2015	x	x	x	
15	Gefahrenprävention und Verantwortlichkeit auf Wanderwegen – Leitfaden	2017	x	x	x	
16	Schwachstellenanalyse und Massnahmenplanung Fussverkehr – Handbuch	2019	x	x	x	
17	Veloverkehr in Kreuzungen – Handbuch Infrastruktur	2021	x	x		

Materialien Langsamverkehr

Nr	Titel	Jahr	Sprache			
			d	f	i	e
101	Haftung für Unfälle auf Wanderwegen (Hrsg. BUWAL) → ersetzt durch Nr. 15	1996	x	x	x	
102	Evaluation einer neuen Form für gemeinsame Verkehrsbereiche von Fuss- und Fahrverkehr im Innerortsbereich	2000	x	r		
103	Nouvelles formes de mobilité sur le domaine public	2001		x		
104	Leitbild Langsamverkehr (Entwurf für die Vernehmlassung)	2002	x	x	x	
105	Effizienz von öffentlichen Investitionen in den Langsamverkehr	2003	x	r		s
106	PROMPT Schlussbericht Schweiz (inkl. Zusammenfassung des PROMPT Projektes und der Resultate)	2005	x			
107	Konzept Langsamverkehrsstatistik	2005	x	r		s
108	Problemstellenkataster Langsamverkehr Erfahrungsbericht am Beispiel Langenthal	2005	x			
109	CO2-Potenzial des Langsamverkehrs Verlagerung von kurzen MIV-Fahrten	2005	x	r		s
110	Mobilität von Kindern und Jugendlichen – Vergleichende Auswertung der Mikrozinsen zum Verkehrsverhalten 1994 und 2000	2005	x	r		s
111	Verfassungsgrundlagen des Langsamverkehrs	2006	x			
112	Der Langsamverkehr in den Agglomerationsprogrammen	2007	x	x	x	

Materialien Langsamverkehr

Nr	Titel	Jahr	Sprache			
			d	f	i	e
113	Qualitätsziele Wanderwege Schweiz	2007	x	x		
114	Erfahrungen mit Kernfahrbahnen innerorts (CD-ROM)	2006	x	x		
115	Mobilität von Kindern und Jugendlichen – Fakten und Trends aus den Mikrozensen zum Verkehrsverhalten 1994, 2000 und 2005	2008	x	r		s
116	Forschungsauftrag Velomarkierungen – Schlussbericht	2009	x	r	r	
117	Wandern in der Schweiz 2008 – Bericht zur Sekundäranalyse von «Sport Schweiz 2008» und zur Befragung von Wandernden in verschiedenen Wandergebieten	2009	x	r	r	
118	Finanzhilfen zur Erhaltung historischer Verkehrswege nach Art. 13 NHG – Ausnahmsweise Erhöhung der Beitragsätze: Praxis des ASTRA bei der Anwendung von Art. 5 Abs. 4 NHV	2009	x	x	x	
119	Velofahren in der Schweiz 2008 – Sekundäranalyse von «Sport Schweiz 2008»	2009	x	r		
120	Baukosten der häufigsten Langsamverkehrsinfrastrukturen – Plausibilisierung für die Beurteilung der Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung	2010	x	x	x	
121	Öffentliche Veloparkierung – Anleitung zur Erhebung des Angebots (2. nachgeführte Auflage)	2011	x	x	x	
122	Verordnung über das Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (VIVS) – Verordnung; Erläuternder Bericht	2010	x	x	x	
123	Bildungslandschaft Langsamverkehr Schweiz - Analyse und Empfehlungen für das weitere Vorgehen	2010	x	x	x	
124	Ökonomische Grundlagen der Wanderwege in der Schweiz	2011	x	r	r	s
125	Zu Fuss in der Agglomeration – Publikumsintensive Einrichtungen von morgen: urban und multimodal	2012	x	x		
126	Zur Bedeutung des Bundesgerichtsentscheides Rüti (BGE 135 II 209) für das ISOS und das IVS	2012	x			
127	Velostationen – Empfehlungen für die Planung und Umsetzung	2013	x	x	x	
128	Übersetzungshilfe zu den Fachbegriffen des Bundesinventars der historischen Verkehrswege der Schweiz	2013		d / f / i		
129	Konzept Ausbildungsangebot Langsamverkehr	2013	x	x		
130	Geschichte des Langsamverkehrs in der Schweiz des 19. und 20. Jahrhunderts Eine Übersicht über das Wissen und die Forschungslücken	2014	x			
131	Wandern in der Schweiz 2014 – Sekundäranalyse von «Sport Schweiz 2014» und Befragung von Wandernden in verschiedenen Wandergebieten	2015	x	r	r	s
132	Velofahren in der Schweiz 2014 – Sekundäranalyse von «Sport Schweiz 2014» und Erhebungen auf den Routen von Veloland Schweiz	2015	x	r	r	s
133	Mountainbiken in der Schweiz 2014 – Sekundäranalyse von «Sport Schweiz 2014» und Erhebungen auf den Routen von Mountainbikeland Schweiz	2015	x	r	r	s
134	Kantonale Fachstellen Fussverkehr, Aufgaben und Organisation	2015	x	x	x	
135	Mobilität von Kindern und Jugendlichen - Entwicklungen von 1994 bis 2010, Analyse basierend auf den Mikrozensen «Mobilität und Verkehr»	2015	x	r		s
136	Velobahnen – Grundlagendokument	2016	x	x		
137	Abgrenzung Wanderweg-Kategorien – Entscheidungshilfe für Wanderwegverantwortliche	2017	x	x	x	
138	Öffentliche Veloverleihsysteme in der Schweiz: Entwicklungen und Geschäftsmodelle – ein Praxisbericht	2018	x			
139	Langsamverkehr entlang Gewässern – Empfehlungen und Praxisbeispiele zur Koordination des Langsamverkehrs mit Renaturierungs- und Hochwasserschutzprojekten	2019	x	x		
140	Wegleitsysteme Fussverkehr – Empfehlungen	2019	x	x		
141	Mobilität von Kindern und Jugendlichen – Veränderungen zwischen 1994 und 2015, Analyse basierend auf den Mikrozensen «Mobilität und Verkehr»	2019	x	r	r	s
142	Wandern und Mountainbiken – Entscheidungshilfe zu Koexistenz und Entflechtung	2019	x	x		

Materialien Langsamverkehr

Nr	Titel	Jahr	Sprache			
			d	f	i	e
143	Winterwanderwege und Schneeschuhrouten - Leitfaden für Planung, Signalisation, Betrieb und Information	2020	x	x	x	
144	Die Velozählung in den Schweizer Agglomerationen – 2018	2019		x		
145	Langsamverkehr und Naherholung	2020	x	x	x	
146	Die Velozählung in den Schweizer Agglomerationen – 2019	2020		x		
147	« Schritt für Schritt » Flâneur d'Or – Fussverkehrspreis Infrastruktur. Jubiläumsschrift zur zehnten Austragung	2021	x	x	x	
148	Wandern in der Schweiz 2020 – Sekundäranalyse von «Sport Schweiz 2020» und Befragung von Wandernden in verschiedenen Wandergebieten	2021	x	x	r	s
149	Velofahren in der Schweiz 2020 – Auswertung Veloland-Befragung 2019 und Sekundäranalyse von «Sport Schweiz 2020»	2021	x	x	r	s
150	Mountainbiken in der Schweiz 2020 – Auswertung Mountainbikeland-Befragung 2019 und Sekundäranalyse von «Sport Schweiz 2020»	2021	x	x	r	s
151	Le vélo chez les jeunes: pratiques, images et trajectoires cyclistes – une étude des cas à Yverdon-les-Bains	2021	r	x		
152	Zaundurchgänge für Wandernde und Mountainbikende – Praxishilfe	2021	x	x	x	
153	Sperrung und Umleitung von Wanderwegen und Mountainbikerouten – Merkblatt für die Praxis	2021	x	x	x	
154	Fussverkehr und öffentlicher Raum	2021	x	x	x	
155	Die Velozählung in den Schweizer Agglomerationen – 2020	2021		x		
156	Historische Verkehrswege – Ein Beitrag zur Erhaltung eines schweizerischen Kulturgutes	2022	x	x	x	
157	Entflechtung der Veloführung in Kreuzungen – Studie	2022	x			
158	Die Verkehrsinstruktion in der Schweiz – Fokus Velo	2022	x	r	r	
159	Naturgefahren auf Wanderwegen – Merkblatt für die Praxis	2022	x	x	x	

x = Vollversion r = Kurzfassung / Résumé / Riassunto s = Summary

Materialien zum Inventar historischer Verkehrswege IVS: Kantonshefte

Bezugsquelle und Download: www.ivs.admin.ch.

Jedes Kantonsheft stellt die Verkehrsgeschichte sowie einige historisch baulich, landschaftlich oder aus anderen Gründen besonders interessante und attraktive Objekte vor. Informationen zu Entstehung, Aufbau, Ziel und Nutzen des IVS runden die an eine breite Leserschaft gerichtete Publikation ab.

