

Konzept Begegnungszonen

Grundsätze, Beurteilungskriterien und Umsetzung



Stand: 5. März 2018

Inhalt

Zusammenfassung	3
1 Ausgangslage	4
1.1 Die Strasse als öffentlicher Raum	4
1.2 Begegnungszonen als Element der Verkehrsplanung („top-down“)	4
1.3 Begegnungszonen in Wohnquartieren / Bedürfnisse aus der Bevölkerung („bottom-up“)	4
1.4 Ziel und Zweck des vorliegenden Konzeptes	4
2 Grundlagen und Rahmenbedingungen von Begegnungszonen	5
2.1 Grundlagendokumente	5
2.2 Rechtliche Grundlagen	5
3 Massnahmen bei der Umsetzung einer Begegnungszone	7
3.1 Grundsätzliches zur Begegnungszone	7
3.2 Wo darf eine Begegnungszone errichtet werden?	7
3.3 Übergänge in die Begegnungszone	7
3.4 Knoten innerhalb der Begegnungszone	7
3.5 Strecken innerhalb der Begegnungszone	7
3.6 Fussgängerstreifen innerhalb der Begegnungszone	7
3.7 Parkieren innerhalb der Begegnungszone	7
4 Realisierungsbeispiele	8
4.1 Zoneneinfahrt / Signalisation des Strassenraums	8
4.2 Platzierung von Möblierung und Hindernissen	8
4.3 Belagsanpassungen	9
4.4 Bodenmarkierung	10
5 Fazit und Empfehlungen	12
5.1 Tor/Signalisation	12
5.2 Möblierung	12
5.3 Belagsanpassungen	12
5.4 Bodenmarkierungen	12
5.5 Parkierung	13
6 Ablauf der Umsetzung bei Anwohneranliegen („bottom-up“)	14
6.1 Planung	14
6.2 Öffentlichkeitsarbeit	15
6.3 Gutachten	15
6.4 Realisation	15
6.5 Nachkontrolle	15
7 Umsetzung im Rahmen der Verkehrsplanung („top-down“)	16
7.1 Abgrenzung zum Verfahren nach Kapitel 6 („bottom-up“)	16
7.2 Einbezug der Öffentlichkeit bei der Planung	16
7.3 Gesetzlichen Minimalanforderungen bei Projektierung und Realisierung	16

Zusammenfassung

Auf dem Gemeindegebiet von Muri bei Bern soll in Zukunft ein standardisiertes Verfahren für die Einrichtung von Begegnungszonen (BGZ) in Wohnquartieren eingeführt werden.

Es wird unterschieden zwischen Begegnungszonen, welche als Massnahme der Verkehrsplanung von der Gemeinde initiiert werden („top-down“), und Begegnungszonen, welche auf Anregung der Anwohner einer Strasse ohne Durchgangsverkehr an die Gemeinde herangetragen werden („bottom-up“). Erstere richten sich in Planung und Ausführung nach den allgemeinen Grundsätzen und Zuständigkeiten der Verkehrsplanung in der Gemeinde. Für letztere soll mit dem vorliegenden Konzept eine Grundlage für die rechtsgleiche Behandlung und Umsetzung solcher Gesuche geschaffen werden.

Nach Eingang eines entsprechenden Gesuchs durch Vertreter von Anwohnern prüft die Gemeinde nach den festgelegten Kriterien die Eignung der BGZ und legt den Perimeter mit den Initianten fest. Der Prozess für die Einrichtung sieht vor, dass zwei Strassensitzungen mit den Betroffenen vor Ort durchgeführt werden. An der 1. Sitzung werden die Begegnungszonen und das Vorgehen grundsätzlich vorgestellt und an der 2. Sitzung die konkreten Massnahmen anhand von Plänen erläutert. Mit einer Unterschriftensammlung wird sodann die Zustimmung für die BGZ bei den Betroffenen eingeholt. Die Zustimmung kommt zustande, wenn die Unterschriftensammlung ergibt, dass eine Mehrheit von mindestens 60% der Betroffenen (über 18 Jahre alt) dies wünscht. Der Bewilligungsprozess mit der Zustimmung durch den Kanton und Publikation erfolgt im Anschluss. Sobald diese vorliegen und allfällige Einsprachen behandelt wurden, kann die BGZ umgesetzt werden. Mit der Nachkontrolle werden die gefahrenen Geschwindigkeiten gemessen. Die Kontrolle ist dann erfolgreich, wenn das Kriterium V85 kleiner oder gleich 28 km/h erfüllt wird (85% aller gemessenen Geschwindigkeiten ist kleiner oder gleich 28km/h).

Für eine BGZ in Wohnquartieren werden folgende Massnahmen vorgesehen:

- Signalisation bei Beginn und Ende der Zone mit den entsprechenden Signalen. Diese sind auf die Strasse zu stellen. Zusätzlich mindestens eine Bodenmarkierung «20»
- Bodenmarkierung «Grüne Füsse» als punktuell Element innerhalb der BGZ
- Die Parkplätze sind entsprechend dem Parkregime zu markieren
- Allenfalls Pfosten, Blumentöpfe oder Bänke auf der Fahrbahn (insbesondere als temposenkende Elemente, falls die Geschwindigkeiten nicht eingehalten werden)

1 Ausgangslage

1.1 Die Strasse als öffentlicher Raum

Innerhalb der letzten Jahre lässt sich eine kontinuierliche Veränderung der Wahrnehmung des öffentlichen Raumes und somit auch der Strasse feststellen. Der Trend der letzten Jahre kann durch den Begriff „Koexistenz der Verkehrsteilnehmer“ umschrieben werden. Dieser Trend bedeutet, dass das meist knappe Gut des öffentlichen Raumes zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmern (MIV, Velo, Fussgänger, öV) zusammen geteilt wird. Die Gemeinde hat sich vor mehr als 10 Jahren dafür entschieden, auf den Gemeindestrassen im Grundsatz drei Temporegime umzusetzen: Tempo 50 auf Hauptverkehrsstrassen, Tempo 40 auf gemeindeeigenen quartierverbindenden Strassen und Tempo 30 auf Quartierstrassen. In den Jahren 2004 bis 2009 wurden in allen Teilen der Gemeinde Quartierstrassen Tempo 30 – Zonen eingerichtet. Dieser wichtige Schritt wird heute von der Bevölkerung als Normalzustand wahrgenommen. Die Senkung des Temporegimes in den Wohnquartieren hat zur Verbesserung der Wohnqualität beigetragen, weil so die Lärmbelastung gesenkt und die Sicherheit für Kinder und ältere Menschen erhöht werden konnte.

Dieser erste Schritt hat auch dazu geführt, dass die Strasse nun auch als öffentlicher Raum und nicht nur als Raum für Autos und Lastwagen wahrgenommen wird.

1.2 Begegnungszonen als Element der Verkehrsplanung („top-down“)

Die Gemeinde Muri bei Bern trägt der im vorangehenden Kapitel beschriebenen Entwicklung bereits Rechnung und hat am Tavelweg, am Friedrich-Glauser-Weg und an der Bahnhofstrasse Begegnungszonen eingerichtet. Diese Zonen wurden installiert, um die Koexistenz der verschiedenen Verkehrsteilnehmer zu verbessern. An der Bahnhofstrasse ermöglicht die Begegnungszone für die zu Fuss Gehenden eine flächige, rasche und sichere Querung der Bahnhofstrasse und somit auch den Wechsel/Umsteigen von Bahn auf Tram oder Bus. Den BGZ Bahnhofstrasse und Friedrich-Glauser-Weg ist gemein, dass hier die Gemeinde als Verkehrsplanerin Anforderungen und Bedürfnisse an die Strasse definiert und mit der Begegnungszone umgesetzt hat. Überall dort, wo auch Durchgangsverkehr abzuwickeln ist, kann dem Einbezug der Anwohner nicht die gleiche Bedeutung zugemessen werden. Dort müssen die unterschiedlichen Interessen im politischen Prozess abgewogen werden.

Solche Zonen, die nicht (primär) einem Bedürfnis der direkten Anstösser entsprechen, sondern aus den Bedürfnissen der übergeordneten Verkehrsplanung entspringen, richten sich nicht nach dem im vorliegenden Konzept im zweiten Teil aufgestellten Regeln, sondern werden auch inskünftig vom Gemeinderat nach den allgemeinen Grundsätzen der Verkehrsplanung geplant und eingerichtet.

1.3 Begegnungszonen in Wohnquartieren / Bedürfnisse aus der Bevölkerung („bottom-up“)

Im Gegensatz zu den aus der übergeordneten Verkehrsplanung fliessenden Zonen kommen nun in letzter Zeit Anfragen bzw. Bedürfnisanmeldungen aus der Bevölkerung für Begegnungszonen in den Wohnquartieren. Wo keine wesentlichen übergeordneten Interessen (Durchgangsverkehr) tangiert sind, bedarf es eines anderen Verfahrens, um unter Einbezug aller direktbetroffenen Anwohner (legitime regelmässige Nutzer) eines Strassenabschnitts einen Mehrheitswillen zu bilden und umzusetzen.

1.4 Ziel und Zweck des vorliegenden Konzeptes

Die Gemeinde Muri bei Bern beabsichtigt, unter gewissen Voraussetzungen Begegnungszonen (BGZ) in Wohnquartieren zuzulassen. Mit dem vorliegenden Konzept werden im ersten Teil die übergeordneten Rahmenbedingungen für Begegnungszonen im Allgemeinen dargestellt, und es werden Praxisbeispiele aus anderen Städten und Gemeinden aufgezeigt. Für die aus der Bevölkerung angemeldeten Bedürfnisse („bottom-up“) werden im zweiten Teil der Planungsprozess, die Beurteilungskriterien und die Massnahmen in den neuen BGZ in Wohnquartieren für die Gemeinde Muri festgelegt. Im dritten Teil wird die Abgrenzung zu den Begegnungszonen, welche die Gemeinde plant und umsetzt („top-down“), aufgezeigt.

Dieses Dokument bildet somit die Grundlage für die weitere Umsetzung von Begegnungszonen in der Gemeinde Muri bei Bern.

2 Grundlagen und Rahmenbedingungen von Begegnungszonen

2.1 Grundlagendokumente

- [1] bfu, Fachbroschüre Begegnungszonen, 2013
- [2] VSS Zürich, SN 640 851 Besondere Markierungen, 2002

2.2 Rechtliche Grundlagen

Eidg. Strassenverkehrsgesetz vom 19.12.1958 (SVG)

Art.32 Abs.3 Die vom Bundesrat festgesetzte Höchstgeschwindigkeit kann für bestimmte Strassenstrecken von der zuständigen Behörde auf Grund eines Gutachtens herab- oder heraufgesetzt werden. Der Bundesrat kann Ausnahmen vorsehen.

Eidg. Signalisationsverordnung vom 05.09.1979 (SSV)

Art. 108 Abs. 1 Zur Vermeidung oder Verminderung besonderer Gefahren im Strassenverkehr, zur Reduktion einer übermässigen Umweltbelastung oder zu Verbesserung des Verkehrsablaufs kann die Behörde oder das Bundesamt für bestimmte Strassenstrecken Abweichungen von den allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten (Art. 4a VRV) anordnen.

Art. 108 Abs. 2 Die allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten können herabgesetzt werden, wenn:

- a. eine Gefahr nur schwer oder nicht rechtzeitig erkennbar und anders nicht zu beheben ist;
- b. bestimmte Strassenbenützer eines besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutzes bedürfen;
- c. auf Strecken mit grosser Verkehrsbelastung der Verkehrsablauf verbessert werden kann;
- d. dadurch eine im Sinne der Umweltschutzgesetzgebung übermässige Umweltbelastung (Lärm, Schadstoffe) vermindert werden kann. Dabei ist der Grundsatz der Verhältnismässigkeit zu wahren.

Art. 108 Abs. 4 Vor der Festlegung von abweichenden Höchstgeschwindigkeiten wird durch ein Gutachten (Art. 32 Abs. 3 SVG) abgeklärt, ob die Massnahme nötig (Abs. 2), zweck- und verhältnismässig ist oder ob andere Massnahmen vorzuziehen sind. Dabei ist insbesondere zu prüfen, ob die Massnahme auf die Hauptverkehrszeiten beschränkt werden kann.

Eidg. Verordnung vom 28.09.2001 über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen

Art. 3 Das Gutachten nach Art. 32 Abs. 4 SVG, welches in Artikel 108 Absatz 4 SSV näher umschrieben wird, ist ein Kurzbericht und umfasst namentlich:

- a. die Umschreibung der Ziele, die mit der Anordnung der Zone erreicht werden sollen;
- b. einen Übersichtsplan mit der auf Grund des Raumplanungsrechts festgelegten Hierarchie der Strassen einer Ortschaft oder von Teilen einer Ortschaft;
- c. eine Beurteilung bestehender und absehbarer Sicherheitsdefizite sowie Vorschläge für Massnahmen zu deren Behebung;
- d. Angaben zum vorhandenen Geschwindigkeitsniveau (50-Prozent-Geschwindigkeit V50 und 85-Prozent-Geschwindigkeit V85);
- e. Angaben zur bestehenden und angestrebten Qualität als Wohn-, Le-

- bens- und Wirtschaftsraum, einschliesslich der Nutzungsansprüche;
- f. Überlegungen zu möglichen Auswirkungen der geplanten Massnahme auf die ganze Ortschaft oder auf Teile der Ortschaft sowie Vorschläge zur Vermeidung allfälliger negativer Folgen;
- g. Eine Aufzählung und Umschreibung der Massnahmen, die erforderlich sind, um die angestrebten Ziele zu erreichen.

Bundesgerichtsurteil vom 13. Juli 2006: «Tempo 20-Zone» im Quartier Kesselhalden

In diesem Fall wollte die Verwaltung eine Tempo 20 Zone umsetzen, ohne dass eine der vier Voraussetzungen des Art. 108 Abs. 2 SSV erfüllt wurde. Das Gutachten bezog sich lediglich auf das Strassenverkehrsgesetz Art. 32 Abs. 3 SVG. Diese Argumentation wurde vom Bundesgericht nicht gestützt. Die Erfüllung einer der vier Voraussetzungen des Art. 108 Abs. 2 SSV wird explizit gefordert.

3 Massnahmen bei der Umsetzung einer Begegnungszone

3.1 Grundsätzliches zur Begegnungszone

In einer Begegnungszone gilt eine signalisierte Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h. Fussgänger sowie auch Benutzer von fahrzeugähnlichen Geräten haben innerhalb der Begegnungszone Vortritt gegenüber dem Fahrverkehr (Ausnahme: Tram). Innerhalb der Begegnungszone herrscht das Prinzip des gemeinsam genutzten Verkehrsraumes, d.h. auch wenn die Fussgänger bei den Strassenquerungen Vortritt gegenüber dem Fahrverkehr geniessen, dürfen sie ihn nicht unnötig behindern.

3.2 Wo darf eine Begegnungszone errichtet werden?

Eine Begegnungszone kann innerorts auf Sammel- oder Erschliessungsstrassen eingerichtet werden. Eine Begegnungszone auf Hauptstrassen oder ausserorts ist nicht gestattet.

3.3 Übergänge in die Begegnungszone

Der Übergang in eine Begegnungszone wird mit einer «Begegnungszone»-Beschilderung signalisiert. Zusätzlich wird üblicherweise eine Bodenmarkierung mit der signalisierten Höchstgeschwindigkeit also 20 km/h ergänzt (vgl. Abbildung 1 und Abbildung 2). Der Übergang soll möglichst kontrastreich gestaltet werden.



Abbildung 1: Zonenschild
«Begegnungszone»



Abbildung 2: Form und Abmessungen
Markierung «20» bzw.
«30», SN 640 851

3.4 Knoten innerhalb der Begegnungszone

An Knoten innerhalb einer Begegnungszone gilt der Rechtsvortritt.

3.5 Strecken innerhalb der Begegnungszone

Strecken innerhalb der Begegnungszone werden in der Regel so ausgestaltet, dass der Vortritt der zu Fuss Gehenden unterstrichen und die Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs gedrosselt wird. Dies wird einerseits mit spezieller/individueller Bodenmarkierung oder Anpassungen im Belag und andererseits durch die Platzierung von Hindernissen in Form von Parkfeldern, Blumentöpfen oder Pfosten erreicht (vgl. Kapitel 4).

3.6 Fussgängerstreifen innerhalb der Begegnungszone

Teil des Prinzips einer Begegnungszone ist, dass den Fussgängern Vortritt gegenüber den anderen Verkehrsträgern gewährt wird. Das bedeutet, dass innerhalb der gesamten Begegnungszone das Queren oder auch das Gehen auf der Fahrbahn gestattet ist. Dementsprechend gibt es innerhalb der Begegnungszone keine Fussgängerstreifen. Die bestehenden Übergänge werden zwangsläufig rückgebaut.

3.7 Parkieren innerhalb der Begegnungszone

In Begegnungszonen gibt es weiterhin Platz für das Abstellen von Autos und Velos. Das Parkieren innerhalb der Zone ist aber auf die entsprechend markierten Parkfelder beschränkt.

4 Realisierungsbeispiele

4.1 Zoneneinfahrt / Signalisation des Strassenraums

Die Vortrittsverhältnisse in einer Begegnungszone unterscheiden sich von der herkömmlichen Vortrittsregelung im Strassenraum. Um das Sicherheitsniveau hochzuhalten, ist es entscheidend, dass es für Automobilisten, Motorrad- und Velofahrenden unmittelbar erkennbar ist, dass sie sich in einem gesonderten Abschnitt befinden, in dem andere Regeln gelten. Dieses Bewusstsein kann durch eine unterschiedliche Strassenraumgestaltung erreicht werden. Aus diesem Grund wird in Begegnungszonen häufig auf Hindernisse, besondere Belagsarbeiten oder spezielle Bodenmarkierungen zurückgegriffen.

Nachfolgend sind verschiedene Gestaltungsbeispiele aufgeführt:



Schaffhausen, Breite¹



Burgdorf, Bahnhofquartier²



Bern, Stockerenweg³



Bern, Gruberstrasse⁴

Abbildung 3: Realisierungsbeispiele: Zoneneinfahrt

4.2 Platzierung von Möblierung und Hindernissen

Die Platzierung von Möblierungen oder Hindernissen auf der Fahrbahn hat zweierlei Funktionen: Die Wahrnehmung der Strasse verlagert sich von einem verkehrs- zu siedlungsorientierten Raum. Dadurch, dass Hindernisse häufig wechselseitig platziert werden und den Strassenquerschnitt verengen, dienen sie zusätzlich der Temporeduktion.

Beliebte Möblierungen / Hindernisse sind (nicht abschliessende Aufzählung): Blumentöpfe, Sitzgelegenheiten, Steine, Parkfelder und Pfosten.

¹ <https://begegnungszonen.ch/schaffhausen-breite/>

² <https://begegnungszonen.ch/burgdorf-bahnhofquartier/>

³ Eigene Aufnahme, 2016

⁴ Eigene Aufnahme, 2017

Ob die Platzierung von Hindernissen angebracht ist, hängt stark von den Nutzungsansprüchen (nur Personenwagen, Berücksichtigung von Bus / LKW, Anforderungen durch Schneeräumung, etc.) sowie von den jeweiligen örtlichen Verhältnissen (Strassenbreite, Strassenneigung, Anordnung von Grundstückszufahrten, usw.) ab. Grundsätzlich ist darauf zu achten, dass durch die Platzierung von Hindernissen keine Sicherheitsdefizite wie bspw. durch die Beeinträchtigung von Sichtverhältnissen neu geschaffen werden.



Bern, Turnweg5



Worb, Hauptstrasse6



Bern, Buchdruckerweg7



Basel8



Genf, Peupliers9



Schaffhausen, Buchthalen10

Abbildung 4: Realisierungsbeispiele: Platzierung von Möblierungen / Hindernissen

4.3 Belagsanpassungen

Durch Änderungen im Belag können Verkehrsteilnehmer optisch darauf aufmerksam gemacht werden, dass der zu durchquerende Strassenabschnitt speziell ist und somit besondere Aufmerksamkeit erfordert. Zusätzlich kann durch die Verwendung unterschiedlicher Arten von Belägen eine Zuordnung des Raumes zu den jeweiligen Verkehrsträgern statt-

⁵ <https://www.bernerzeitung.ch/region/bern/Die-Lorrainestrasse-wird-schoener-und-sicherer/story/29806459>

⁶ http://hindernisfreie-architektur.ch/oeffentlicher_raum_p/moeblierungselemente/

⁷ Eigene Aufnahme, 2016

⁸ <http://www.planungsamt.bs.ch/oeffentlicher-raum/begegnungszonen.html>

⁹ <https://begegnungszonen.ch/geneve-peupliers/>

¹⁰ <https://begegnungszonen.ch/schaffhausen-buchthalen-pilatusstrasse/>

finden, was den Strassenraum für die einzelnen Verkehrsträger verengt. Dadurch lässt sich der verkehrsorientierte Eindruck des Strassenraums mildern und die Fahrgeschwindigkeit senken.



Horw, Langensand11



Dietikon, Hofackerstrasse12



Giubiasco, Borghetto13



Schlieren, Sägestrasse14

Abbildung 5: Realisierungsbeispiele: Belagsanpassungen

4.4 Bodenmarkierung

Durch die Anbringung von möglichst farbiger Bodenmarkierung kann die Wahrnehmbarkeit von Begegnungszonen massiv gesteigert werden. Dies liegt daran, dass die Verkehrsteilnehmer durch die Markierung wiederholt darauf hingewiesen werden, dass sie sich in einer speziellen Zone befinden.

Grundsätzlich wird zwischen punktuellen und flächigen Bodenmarkierungen unterschieden. Währenddessen die punktuellen Markierungen dazu dienen, die Verkehrsteilnehmer regelmässig an die besondere Regelung zu erinnern¹⁵, werden flächige Markierungen eher dazu eingesetzt, Bereiche mit starker Nutzung oder erhöhtem Querungsbedürfnis wie bspw. Kreuzungsbereiche optisch hervorzuheben.

In Form und Farbe der Markierungen sind der Kreativität keine Grenzen gesetzt. Es empfiehlt sich allerdings, innerhalb desselben geografischen Raums (z.B. Gemeindegebiet) dieselben gestalterischen Elemente zu verwenden, sodass der Wiedererkennungswert der Begegnungszonen steigt.

¹¹ <https://begegnungszonen.ch/horw-langensand/>

¹² <https://begegnungszonen.ch/dietikon-hofackerstrasse/>

¹³ <https://begegnungszonen.ch/giubiasco-borghetto/>

¹⁴ <https://begegnungszonen.ch/schlieren-saegestrasse/>

¹⁵



Cham, Tormattstrasse16



Bern, Peterweg17



Genf, Ouches-Camille-Martin18



Horgen, Bahnhofplatz19



Frauenfeld, Altstadt20



Bern, Stockerenweg21

Abbildung 6: Realisierungsbeispiele: Bodenmarkierung

¹⁶ <https://begegnungszonen.ch/cham-tormattstrasse/>

¹⁷ <https://begegnungszonen.ch/horgen-bahnhofplatz/>

¹⁸ <https://begegnungszonen.ch/geneve-ouches-camille-martin/>

¹⁹ <https://begegnungszonen.ch/horgen-bahnhofplatz/>

²⁰ <http://www.tagblatt.ch/ostschweiz/thurgau/frauenfeld/Farbpunkte-bewegen-die-Welt-einwenig;art347111,4245227>

²¹ Eigene Aufnahme, 2016

5 Fazit und Empfehlungen

5.1 Tor/Signalisation

Für eine Begegnungszone im Wohnquartier ist mindestens das Signal zu Beginn und am Ende der Zone sowie die entsprechende Markierung 20 nötig. Sinnvollerweise wird das Signal in Wohnquartieren auf die Fahrbahn mit einer entsprechenden Markierung gestellt. Die Durchfahrbreite wird bei den Toren auf max. 3.5m festgelegt.



Bern, Wendeschatzstrasse²²

5.2 Möblierung

Falls nötig sind Bänke oder Pfosten auf der Fahrbahn anzuordnen. Dies jedoch nur, wenn die Geschwindigkeiten nicht eingehalten werden (Nachrüstung nach Erfolgskontrolle). Daher sind in erster Linie die Parkplatzanordnung und die Tempo 20 Markierungen als Verkehrsberuhigungselemente anzuwenden. Falls von den Anwohnenden / Initianten erwünscht, können von der Gemeinde Grüntröge in der BGZ aufgestellt werden. Diese müssen aber durch die Anwohnenden bewirtschaftet werden.



5.3 Belagsanpassungen

Belagsanpassungen sind aufgrund der allfälligen Lärmemissionen und des schlechten Kosten-Nutzenverhältnisses keine vorgesehen.

5.4 Bodenmarkierungen

Neben den gesetzlich erforderlichen Markierung 20 zu Beginn der BGZ kann diese Markierung auch innerhalb der Zone wiederholt werden.



Ostermündigen Jurablickweg²³

²² Eigene Aufnahme, 2017

²³ Eigene Aufnahme, 2017

Zur Verdeutlichung der BGZ sind zudem grüne Füsse zu markieren, welche bereits in Nachbargemeinden angewendet werden. So soll auch die BGZ in der Region einen gewissen Wiedererkennungswert erhalten. Weitere Markierungen sind nicht vorgesehen.

5.5 Parkierung

Parkplätze in einer Begegnungszone sind zu markieren. Eine Bewirtschaftung ist jedoch nicht nötig.

6 Ablauf der Umsetzung bei Anwohneranliegen („bottom-up“)

6.1 Planung

6.1.1 Arbeitsschritte²⁴

Folgender Planungsablauf ist bei der Errichtung einer Begegnungszone in einem Wohnquartier vorgesehen:

1. Ausgangspunkt für die Planung einer Begegnungszone in einem Wohnquartier sind die Anwohnenden; von ihnen muss ein klares Bedürfnis für die Reduktion der Geschwindigkeit und die Errichtung einer Begegnungszone vermittelt werden.
2. Das Vorhaben wird durch die Bauverwaltung auf seine Machbarkeit geprüft.
 - 2.1. Entspricht der betroffene Strassenabschnitt den Beurteilungskriterien, werden die Verkehrsdaten (Anzahl Fahrzeuge und Geschwindigkeit) erhoben.
 - 2.2. Falls die Beurteilungskriterien nicht erfüllt werden können, wird das Bedürfnis abgelehnt.
3. In einer ersten Strassensitzung werden die Anwohnenden und Betroffenen über das Vorhaben informiert. Als Betroffene gelten dabei alle Personen, welche für den Zugang zu ihrer Liegenschaft / Wohnung die Begegnungszone durchqueren müssen und/oder an die geplante BGZ angrenzen. Entsprechend wird auch der Perimeter zu Unterschriftensammlung festgelegt. Unterschriftsberechtigt sind Personen über 18 Jahren.
4. Durch die Gesuchsteller muss die Zustimmung der Anwohner und Betroffenen eingeholt werden (Unterschriftensammlung).
 - 4.1. Werden mindestens 60% Zustimmung erreicht, entscheidet der Gemeinderat über die Einreichung eines Gesuchs einer Begegnungszone mit den entsprechenden Massnahmen zuhanden des Kantons.
 - 4.2. Falls die 60% Zustimmung nicht erreicht werden, wird das Projekt abgeschlossen.
5. Die individuellen Massnahmen des Projekts werden ausgearbeitet.
Im Fokus steht dabei die Verbesserung der Wohnqualität der Anwohner – insbesondere der Familien – mit möglichst einfachen Mitteln. Die Begegnungszone muss mit Möblierung, Markierung und Signalisation des Strassenraums umsetzbar sein, d.h. es kommen keine oder nur sehr geringe bauliche Anpassungen zur Anwendung.
6. In einer zweiten Strassensitzung wird das ausgearbeitete Projekt den Anwohnenden und Betroffenen vorgestellt.
7. Evtl. Überarbeitung des Projekts
8. Das Gesuch für die Einrichtung der BGZ wird beim Kanton eingereicht.
9. Beschaffung der erforderlichen finanziellen Mittel
10. Publikation der Verkehrsbeschränkungsverfügung und Wahrung des rechtlichen Gehörs
11. Realisierung der BGZ
12. Nachkontrolle (Einhaltung V85 =< 28 km/h) und falls notwendig Nachbesserungen

6.1.2 Beurteilungskriterien

Folgende Beurteilungskriterien kommen zur Anwendung:

1. Entspricht das aktuelle Temporegime (in Zukunft gemäss Angabe Richtplan) bereits einer Tempo 30 Zone?
2. Wird die bestehende Tempo 30 Zone respektiert, d.h. liegt die heutige Geschwindigkeit unter dem V85-Grenzwert von 38 km/h?
3. Auf dem fraglichen Strassenabschnitt darf es nur wenig Verkehr haben; die kritische Grösse liegt bei einem durchschnittlichen täglichen Verkehr von (DTV) < 700 Fahrzeugen.
4. Der Strassenabschnitt sollte nicht durch eine Linie des öffentlichen Verkehrs befahren werden.
5. Weist die Siedlungsstruktur folgende Merkmale auf?
 - 5.1. Eher dichte Wohnquartiere mit Vorgärten mit Bezug zur Strasse (Wohnnutzung > 50%)
 - 5.2. Kinder/Jugendliche und/oder ältere Menschen in der Anwohnerschaft
6. Eine Begegnungszone²⁵ sollte im Minimum 50 Meter und im Maximum 400 Meter lang sein.

²⁴ Der Planungsablauf der Gemeinde Muri für die Errichtung einer Begegnungszone orientiert sich am Planungsprozess der Stadt Bern.

6.2 Öffentlichkeitsarbeit

Um die Akzeptanz der Begegnungszone zu fördern, ist deren Anordnung in die bestehende Öffentlichkeitsarbeit zu integrieren. Dies wird durch die Strassensitzungen und die anschliessende Unterschriftensammlung gewährleistet.

6.3 Gutachten

Auf Basis der gesetzlichen Rahmenbedingungen ist ein Verkehrsgutachten zu erstellen, welches die Ziele und Massnahmen definiert und beurteilt, ob die Vorgaben gemäss Art. 108 SSV eingehalten werden. Dieses Gutachten wird durch ein Ingenieurbüro erstellt. Der Kanton prüft und genehmigt das Gutachten.

Ist der Kanton mit den Massnahmen einverstanden, so wird der Massnahmenplan öffentlich aufgelegt. Die Auflagefrist dauert 30 Tage. Allfällige Einsprachen müssen auf Zulässigkeit und fristgerechten Eingang geprüft werden, damit auf sie eingetreten werden kann.

6.4 Realisation

Liegen keine Einsprachen vor oder sind alle Einsprachen abgehandelt, können die Umsetzung der Massnahmen und die Einführung des Zonenregimes stattfinden (keine zeitliche Einschränkung). Die Parkplätze in einer Begegnungszone sind zu markieren. Eine Bewirtschaftung ist jedoch nicht nötig.

6.5 Nachkontrolle

Die Wirkung der getroffenen Massnahmen muss innerhalb eines Jahres nach Abschluss der Realisierung geprüft werden. Bei Nichteinhalten der Ziele ($V_{85} \geq 28$ km/h) sind Nachbesserungen erforderlich.

7 Umsetzung im Rahmen der Verkehrsplanung („top-down“)

7.1 Abgrenzung zum Verfahren nach Kapitel 6 („bottom-up“)

Wie in Kapitel 1 erwähnt, können Begegnungszonen auch als Element der übergeordneten Verkehrsplanung angewendet werden. Sie können zum Beispiel eingesetzt werden, um bei Umsteigesituationen beim öffentlichen Verkehr den Fussgänger Vortritt vor den Autos zu gewähren (vgl. Bahnhofstrasse Gümligen) oder auf Sammelstrassen in Quartieren den Widerstand für den Durchgangsverkehr zu erhöhen. Somit dienen sie den strategischen Zielen des Gemeinderates. Sie können als eigenständige Projekte oder als Teil von grösseren Strassenbauprojekten entwickelt werden.

7.2 Einbezug der Öffentlichkeit bei der Planung

Der Planungsprozess bei diesen Begegnungszonen kann nicht generell bestimmt werden – er ist immer projektspezifisch zu beurteilen. Somit ist auch immer projektspezifisch zu beurteilen, mit welchen Mitteln und in welchen Gefässen die BürgerInnen, AnwohnerInnen und Betroffenen, aber auch Interessengruppen (z.B. Senioren und Schulen) in die Planung mit einbezogen werden.

7.3 Gesetzlichen Minimalanforderungen bei Projektierung und Realisierung

7.3.1 Gutachten

Auf Basis der gesetzlichen Rahmenbedingungen ist ein Verkehrsgutachten zu erstellen, welches die Ziele und Massnahmen definiert und beurteilt, ob die Vorgaben gemäss Art. 108 SSV eingehalten werden. Dieses Gutachten wird durch ein Ingenieurbüro erstellt. Der Kanton prüft und genehmigt das Gutachten.

Ist der Kanton mit den Massnahmen einverstanden, so wird der Massnahmenplan öffentlich aufgelegt. Die Auflagefrist dauert 30 Tage. Allfällige Einsprachen müssen auf Zulässigkeit und fristgerechten Eingang geprüft werden, damit auf sie eingetreten werden kann.

7.3.2 Realisation

Liegen keine Einsprachen vor oder sind alle Einsprachen abgehandelt, können die Umsetzung der Massnahmen und die Einführung des Zonenregimes stattfinden (keine zeitliche Einschränkung).

7.3.3 Nachkontrolle

Die Wirkung der getroffenen Massnahmen muss innerhalb eines Jahres nach Abschluss der Realisierung geprüft werden. Bei Nichteinhalten der Ziele ($V_{85} \geq 28$ km/h) sind Nachbesserungen erforderlich.

Das vorliegende Konzept stellt eine Verwaltungsanweisung dar, welche für die Abteilung Verkehr behördenverbindlich ist. Es ist vom Gemeinderat anlässlich seiner Sitzung vom 5. März 2018 auf Antrag der Planungs- und Verkehrskommission genehmigt worden.

Muri bei Bern, 5. März 2018

GEMEINDERAT MURI BEI BERN

Der Präsident: Die Sekretärin:

Thomas Hanke

Karin Pulfer