

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 23 (2010)
Heft: 8

Artikel: Füsse vor : was will die Begegnungszone? : Fussverkehr Schweiz im Interview
Autor: Hornung, René / Huber, Werner
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-154447>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 03.05.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

FÜSSE VOR Die Begegnungszone ist erfunden, das Spektrum breit: vom Bahnhofplatz bis zur Quartierstrasse.

Text: René Hornung, Werner Huber,

Fotos: Joël Tettamanti

Wer zu Fuss geht, hat Vortritt. Fussgänger und Fussgängerinnen können die Strasse überqueren, wo sie wollen, und wer mit einem Fahrzeug unterwegs ist, darf höchstens zwanzig Kilometer pro Stunde fahren. Das sind die Bedingungen in der Begegnungszone, die in der Schweiz seit acht Jahren im Gesetz verankert ist. Bald tausend Begegnungszonen gibt es heute, die meisten sind neu geschaffen, einige Dutzend gehen auf die Wohnstrassen der Achtzigerjahre zurück. Fussverkehr Schweiz, der Verband der Fussgängerinnen und Fussgänger, dokumentiert die Begegnungszonen, zeigt, wie und wo sie sich einrichten lassen und was man dabei beachten muss. Thomas Schweizer ist der Geschäftsleiter.

Wann funktioniert eine Begegnungszone?

Die Verkehrsplaner sagen: «Wenn Tempo 20 eingehalten wird.» Wir von Fussverkehr Schweiz haben zusätzliche Ziele. Es muss echte Begegnung möglich sein. In Wohnquartieren spielen Kinder auf der Strasse, in den Ortszentren findet soziales und geschäftliches Leben statt. Die Strasse wirkt nicht trennend, sondern verbindend.

Es gibt also unterschiedliche Ansprüche?

Ja, in den Wohnquartieren stehen die Bedürfnisse der Anwohner im Vordergrund: auf der Strasse spielen, sich auf der Strasse treffen. In Zentrumsbereichen soll mit guter Gestaltung ein attraktiver Ort geschaffen werden. Da stehen auch geschäftliche Interessen im Fokus.

Welche Rolle spielt die Gestaltung?

Gute Gestaltung kann die Funktion unterstützen. Doch gerade in Wohnquartieren ist ein grossflächiger Umbau kaum finanzierbar und nicht unbedingt notwendig. Da kann bereits mit einfachen Verkehrsberuhigungsmassnahmen und guter Kommunikation viel erreicht werden. Bern hat da Pionierarbeit geleistet. Mit kleinem Budget, etwas grüner Farbe und minimalen Interventionen realisierte die Stadt seit 2002 über sechzig Begegnungszonen. In zentralen Bereichen kommt man aber um bauliche Eingriffe kaum herum.

Das andere Extrem ist der rote Teppich im Bleicheli in St. Gallen. Wurde dort nicht zu viel gestaltet? Das Bleicheliquartier ist ein Exot unter den Begegnungszonen. Es ist eine künstlerische Intervention. Aus einem tristen Hinterhof im neuen Bankenviertel hat das Team um Pipilotti Rist Kunst am Bau umgesetzt. Die rote «Stadt lounge» hat sich zum Touristenmagnet entwickelt. Auf der Frontseite des Stadtplans ist die Begegnungszone Bleicheli und nicht das Weltkulturerbe, die Stiftskirche, abgebildet.

Im Bleicheli gibt es viel Gestaltung, aber eher wenig Betrieb. Welcher Ort markiert das andere Ende des Spektrums? Die Place Cornavin in Genf ist ein solches Beispiel. Dort ist eine komplexe Situation mit Bussen, Taxis, dem Tram, der Parkhausausfahrt und Tausenden von Fussgängern, die den Vortritt haben, elegant gelöst.

GENF, BASEL, BIEL Ist die Begegnungszone in Genf, wo dermassen viele Anforderungen aufeinandertreffen, nicht ein Akt der Verzweigung?

Nein, ein Befreiungsschlag. Nach der Umgestaltung des Bahnhofplatzes gab die Signalisation lange zu Reden: Tempo 30 oder Begegnungszone war die Frage. Es gab starke Gegner der Begegnungszone, die ein Chaos befürchteten. Die Medien standen hinter ihnen. Zuerst wurde daher Tempo 30 signalisiert. Zwei Jahre später wurde zur Begegnungszone umsignalisiert. Kurz darauf titelte die «Tribune de Genève»: «Die Fussgänger sind fortan Könige auf der Place Cornavin.» Nach wie vor ist aber die oberirdische Anbindung des Bahnhofs Richtung See ungenügend.

Vor dem Bahnhof in Basel trifft auch viele aufeinander. Dort ist keine Begegnungszone signalisiert. Warum?

In Basel begegnen sich fast ausschliesslich Trams und Fussgänger und einige wenige Velos. Die Qualität einer Begegnungszone ist der Fussgängervortritt, den das Tram aber immer bricht. Eine Begegnungszone auf dem Bahnhofplatz in Basel ist somit nicht naheliegend.

Bald gibt es in der Schweiz tausend Begegnungszonen. Wer hat sie erfunden? Geburtsort ist Burgdorf. Die Stadt erhielt den Zuschlag, als der Bund eine Pilotgemeinde für eine Fussgänger- und Velo-Modellstadt des Programms «Energie 2000» suchte. Für die Gegend rund um den Bahnhof suchte man eine neue Verkehrslösung und adaptierte das System der «Aire piétonne» aus Chambéry in Frankreich. Ein engagierter Bürgermeister hatte dort schon in den Achtzigerjahren die «Fussgängervortrittszonen» auf stark belasteten Strassen eingeführt.

Ist Burgdorf immer noch ein Vorzeigebispiel? Es ist nach wie vor ein Etappenziel für Verkehrsplanerinnen. Auf der Lyssachstrasse verkehren 8000 Fahrzeuge pro Tag. Daneben gibt es ruhigere Bereiche. Manche sind umgebaut, andere sind noch klassisch verkehrsorientiert. Das ganze Problemspektrum kann da im Massstab 1:1 studiert werden. Vorzeigebispiele sind auch Biel und Grenchen. Der Zentralplatz in Biel funktioniert sehr gut, er ist auch gestalterisch von hoher Qualität. Die Verkehrssituation ist komplex. Da verkehren 10 000 Fahrzeuge, davon über

1000 Busse. Doch allen Nutzern – vom Bus bis zur Fussgängerin – ist klar, dass das ein Knoten ist, der gegenseitige Rücksicht braucht. Knoten eignen sich übrigens besser als Begegnungszonen als langgestreckte Strassen.

Aber in Grenchen treffen wir auf eine lange Strasse. Warum funktioniert die Begegnungszone dort? Die Solothurnstrasse ist zwar lang und gerade, doch die querenden Strassen brechen den früheren «Durchschuss». Das reduziert die Geschwindigkeit. Die Begegnungszone ist da auf den zentralen Platz begrenzt. Das breite, diagonal verlaufende Pflasterband ergibt ein optisch starkes Bild. Geschäfte in allen angrenzenden Liegenschaften führen zu hohen Fussgängerfrequenzen von Einkaufenden.

MIT PARKPLÄTZEN BERUHIGT Gibt es misslungene Beispiele?

Das gibt es, etwa in Sissach. Die Wettbewerbsjury wollte eine Fussgängerzone, das Gewerbe wollte die Parkplätze vor dem Laden und setzte sich durch. Nun ist das Zentrum vom Durchgangsverkehr befreit, doch es ist zum Parkplatz verkommen. Die Detaillisten sind zwar mit den Umsätzen zufrieden. Die Aufenthaltsqualität ist aber unter die Räder gekommen.

Ist das ein typisches Kleinstadtproblem?

Ja, denn an diesen Orten bestimmt das Gewerbe die Politik. Die Zahl der Parkplätze steht oft zuoberst auf der Prioritätenliste.

Wie soll eine Gemeinde vorgehen, wenn sie mit Erfolg eine Begegnungszone einrichten will?

Sie muss mit einer langen Vorlaufzeit rechnen und die Bevölkerung miteinbeziehen. Eine gute Begegnungszone reicht von Fassade zu Fassade und beansprucht auch Privatgrund. Die Grundeigentümer müssen mitmachen und mitzahlen. »

↳ Bern hat die Begegnungszonen in den Wohnquartieren – hier an der Alpeneggstrasse – ohne bauliche Massnahmen eingerichtet.





^Auf dem Zentralplatz in Biel bindet der gelbliche Belag die Platzfläche zusammen. Randsteine markieren die Bereiche, in denen Autos und Busse verkehren.



^Auf der Place Cornavin in Genf prallen die Ansprüche vieler Verkehrsteilnehmer aufeinander. Die Begegnungszone auf der rechten Platzhälfte regelt die Rechte und Pflichten.



<Kein Gegen-, sondern ein Miteinander unter den verschiedenen Verkehrsteilnehmerinnen auf dem Bieler Zentralplatz.

» Eine Begegnungszone braucht auch engagierte Botschafter. Die skeptischen Gewerbler von Grenchen etwa führen zu einer Besichtigung nach Burgdorf, wo ein Juwelier als glühender Verfechter der Begegnungszone die Vorteile schilderte. Da lief die Argumentation von Ladenbesitzer zu Ladenbesitzer. Das hat die Grenchner mehr überzeugt als die Argumente der Verkehrsplanerin.

Wie sicher sind Begegnungszonen? Eine Untersuchung zeigt, dass die Unfälle um zehn bis zwanzig Prozent abnehmen. Schwere Unfälle gibt es kaum. Die häufigsten Unfälle geschehen beim Manövrieren, sie haben also nichts mit der Zonenregelung zu tun.

GEGNER? Langsamer fahren freut ja nicht alle, ausserdem kostet eine Begegnungszone viel. Als man vor zwanzig Jahren die ersten Tempo-30-Zonen einführt, gab es heftige Auseinandersetzungen. In den Städten und den meisten Agglomerationsgemeinden sind sie heute eine Selbstverständlichkeit. Auch die Begegnungszonen werden noch grössere Verbreitung finden, davon bin ich überzeugt. Man muss die Gelegenheit nutzen, wenn die Werkleitungen oder der Strassenbelag erneuert werden müssen.

Lassen sich die Lenker grosser und starker Fahrzeuge von Markierung, Gestaltung und Signalisation beeindrucken? Ein gut gestalteter Strassenraum wirkt beruhigend auf das Verhalten der

Verkehrsteilnehmenden. Lässt man die Randlinien als Strassenbegrenzung weg, sind die Lenkerden verunsichert, das macht sie aufmerksamer. Dieser Effekt ist unter dem Motto «Sicherheit durch Verunsicherung» bekannt. Es geht darum, eine neue Verkehrskultur zu schaffen. Die Autofahrerinnen und Autofahrer sollen sich in den Begegnungszonen als Gast fühlen und sich entsprechend rücksichtsvoll verhalten.

Sind Begegnungszonen eine Modeerscheinung wie die Kreisel? Viele Kreisel innerorts sind städtebauliche Fehlleistungen und werden hoffentlich zurückgebaut. Kreisel sind «Verkehrsmaschinen», die täglich 20 000 Fahrzeuge bewältigen. Fussgänger sind dort nur Störfaktoren. Die Funktionstüchtigkeit einer Verkehrsanlage kann man unter verschiedenen Prämissen betrachten. Funktioniert der motorisierte Verkehr reibungslos? Das ist die Betrachtung der Verkehrsingenieure. Wir fragen: Funktioniert sie auch gut für den Fussverkehr? Ist die Organisation des motorisierten Verkehrs für die örtliche Bevölkerung verträglich? Die Begegnungszone ist nicht das Allerheilmittel, aber eine mögliche Antwort. Sie wird mehr Bestand haben als die «Kreiselitis».

Wo gibt es noch Potenzial für künftige Begegnungszonen? Neben den erwähnten zentralen Gebieten sind die Umgebungen von Schulanlagen prädestiniert für Begegnungszonen. Auf Bahnhof- oder anderen Plätzen mit vielfältigen Umsteigebeziehungen des öffentlichen Verkehrs

sind sie ebenfalls gut geeignet. Und – nicht zuletzt – sollen auch die Wohnquartiere künftig mit Begegnungszonen durchsetzt sein.

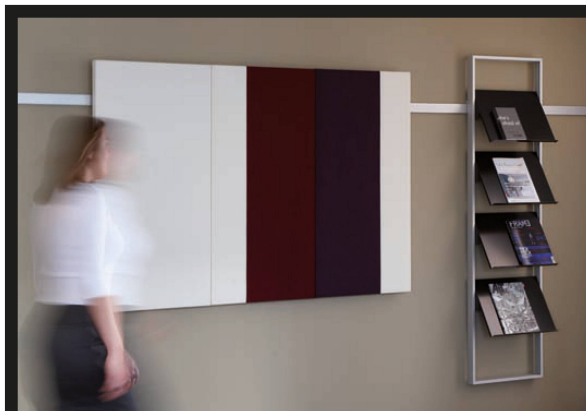
DIE DREI ZONEN

Im Schweizer Strassenverkehrsrecht gibt es drei Regimes mit tiefen Geschwindigkeiten: Begegnungszone, Tempo 30 und Fussgängerzone. Die frühere «Wohnstrasse» ist in der Begegnungszone aufgegangen. Frankreich hat das Schweizer System übernommen, Deutschland aber kennt rund ein Dutzend Regimes. Dort kann die Geschwindigkeit in 5 km/h-Schritten abgestuft werden, doch die Nutzer kennen die unterschiedlichen Vorschriften längst nicht mehr.

- > Begegnungszone: Fussgänger dürfen die ganze Verkehrsfläche benutzen und haben flächendeckend Vortritt. Der motorisierte Verkehr ist mit einer Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h zugelassen. Parkierung nur auf signalisierten Flächen.
- > Tempo-30-Zonen: Höchstgeschwindigkeit: 30 km/h. Fussgänger dürfen überall queren, doch Fahrverkehr hat Vortritt. Fussgängerstreifen sind in Ausnahmefällen möglich. Parkieren gemäss den allgemeinen Bestimmungen.
- > Fussgängerzone: Autos sind ausgeschlossen. Nur Anlieferung zu bestimmten Zeiten möglich.

Fussverkehr Schweiz dokumentiert und vermittelt die «best practice». Der Verband zeigt interessierten Gemeinden, wie eine Begegnungszone entwickelt und geplant werden kann und in welchen Situationen sie funktioniert – oder eben nicht. Dabei betont Fussverkehr Schweiz, dass die Begegnungszonen nicht einheitlich sein müssen, denn jede stadträumliche, städtebauliche und jede Verkehrssituation ist anders.

> www.begegnungszonen.ch, www.fussverkehr.ch



acousticpearls meets wallstreet – textile Akustikpaneele an der Wandschiene wallstreet

www.adeco.ch

adeco ag postfach ch-5465 mellikon fon +41/56 243 16 16 fax +41/56 243 16 11 info@adeco.ch



sda swiss design association begrüsst die neuen Mitglieder

Dominic Sturm, Bureau Sturm Design
Sabine Probst
Lukas Imfeld, Deck 4 GmbH
Christian Gehri, Gehri AG
Marcel Ebnetter, ebnetterdesign
Hanspeter Wirth, Formpol AG

sowie die Fördermitglieder

Swiss Design Center SDC
SolidThinking

Mehr Informationen unter www.swiss-design-association.ch



sda swiss design association
Weinbergstrasse 31
CH-8006 Zürich

t +41 44 266 64 34