

Begegnungszonen in Geschäftsbereichen

In zentralen Geschäftsbereichen, wo die Erreichbarkeit per Auto nach wie vor oft ein heikler Punkt ist, können Begegnungszonen eine interessante Lösung sein: Die Zufahrt mit Fahrzeugen bleibt möglich, gleichzeitig entsteht ein verkehrsberuhigter Raum, der attraktiv für Fussgänger:innen und Velofahrer:innen ist. An solchen zentralen Lagen verkehren oft Stadtbusse, wodurch die Fussgängerströme noch grösser ausfallen. Deshalb ist die Schaffung einer Begegnungszone in Geschäftsbereichen mit anderen Herausforderungen verbunden als in Wohngebieten. Das vorliegende Merkblatt stellt Beispiele vor und formuliert Empfehlungen für die Einrichtung von Begegnungszonen an zentralen Lagen. Es basiert auf den Resultaten des Forschungsprojekts SVI 2019/001, das in den Jahren 2020 bis 2022 durchgeführt wurde.



Abb. 1: Die Begegnungszone Kreuzplatz in Rotkreuz ermöglicht eine friedliche Koexistenz der verschiedenen Verkehrsteilnehmer:innen.

Für die eilige Leserschaft

Die Resultate der Studie zeigen, dass Begegnungszonen in Geschäftsbereichen ein mögliches Mittel zur stadtplanerischen Aufwertung sind, und zwar auch dann, wenn die tägliche Verkehrsbelastung hoch ist oder reger Busverkehr herrscht. Im Merk-

blatt werden die wichtigsten Punkte aufgeführt, die es hinsichtlich der Qualität der Gestaltung und der Verkehrssicherheit zu beachten gilt, um dem lokalen Kontext und den spezifischen Herausforderungen eines Orts bestmöglich gerecht zu werden.

Impressum

Herausgeber:

SVI Schweizerische Vereinigung der Mobilitäts- und Verkehrsfachleute
www.svi.ch

Verfassende des Merkblattes:

Develey Lucile et Crettenand Aurore : Christe & Gyga Ingénieurs Conseils SA
Barbey Horvath Julie : HEIG VD - INSIT
Leuba Jenny: Mobilité piétonne Suisse

Genehmigung:

Dieses Merkblatt wurde am 07.03.2025 durch den Vorstand der Schweizerischen Vereinigung der Mobilitäts- und Verkehrsfachleute genehmigt und zur Veröffentlichung frei gegeben.

Das Merkblatt darf unter Angabe der Quelle vollständig oder auszugsweise kopiert und in Unterlagen sowie Berichte eingefügt werden.

Ziele und Methodik der Studie

Die in diesem Merkblatt präsentierte Forschungsarbeit hatte zum Ziel, relevante Kriterien für die Umgestaltung und Verkehrsberuhigung von zentralen Geschäftsbereichen zu ermitteln und Schwierigkeiten zu identifizieren, die durch eine starke Verkehrsbelastung oder regen Busverkehr entstehen können. Eine Bestandesaufnahme der bestehenden rechtlichen Rahmenbedingungen auf nationaler Ebene sowie der Anwendungspraxis in den Kantonen und eine Literaturrecherche über Studien aus dem In- und Ausland führten zu vier Vertiefungsthemen:

- Form, Funktion und Gestaltung von Begegnungszonen
- Auswirkungen von Begegnungszonen auf den öffentlichen Verkehr (nur Bus)
- Zusammenhänge zwischen Verkehrsaufkommen, Verkehrsmittelanteilen, Sicherheit und Koexistenz in Begegnungszonen
- Soziales Interaktionspotenzial von Begegnungszonen in Geschäftsbereichen

Diesen vier Themen entsprechen Forschungsfragen, für die Hypothesen formuliert und anschliessend in sechs Fallstudien getestet wurden (Beobachtungen vor Ort, Erhebungen und Zählungen, Interviews mit den Zuständigen der Standortgemeinden und der öffentlichen Verkehrsbetriebe, Datenanalysen). Zu jedem Vertiefungsthema wurden Empfehlungen formuliert, überdies wurde ein kompaktes Planungsinstrument erstellt (siehe unten).

Vorteile und Hindernisse

Bei stadtplanerischen Aufwertungsvorhaben sind Begegnungszonen ein interessanter Kompromiss, weil sie die aktive Mobilität fördern, ohne den motorisierten Verkehr auszuschliessen. Dieses Verkehrsregime beschränkt die Geschwindigkeit auf 20 Stundenkilometer und räumt Fussgänger:innen das Vortrittsrecht ein, was viele Vorteile mit sich bringt:

- Fussgänger:innen können den Raum in beliebiger Richtung queren.
- Durch die Verbreiterung (oder Aufhebung) der Trottoirs steht den Fussgänger:innen mehr Platz zur Verfügung.
- Die Ausgestaltung von Aufenthaltsräumen (Sitzbänke, Aussenbestuhlung, Geschäftsauslagen) sorgt für belebte, zum Flanieren einladende, attraktive Räume.
- Geschäfte profitieren von der besseren Erreichbarkeit für Fussgänger:innen.
- Die Verkehrsberuhigung reduziert die Lärm-, Schadstoff- und CO₂-Belastung.
- Positive Auswirkungen auf die Lebensqualität und das Wohlbefinden im städtischen Raum.

Allerdings sind Geschäftsbereiche manchmal stark verkehrsbelastet und werden möglicherweise in hoher Frequenz von Bussen durchquert. Das Prinzip der Koexistenz der unterschiedlichen Verkehrsmittel bringt also einige Herausforderungen mit sich, die bei der Planung berücksichtigt werden müssen. Im Zusammenhang mit der Planung von Begegnungszonen in verkehrsbelasteten Umgebungen wurden folgende Befürchtungen am Häufigsten genannt:

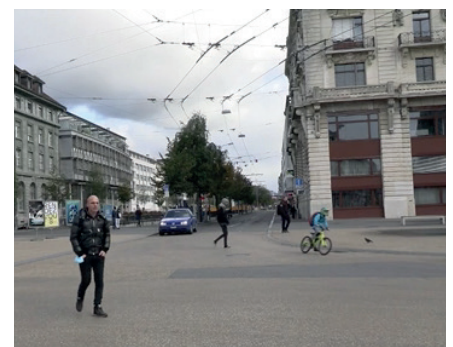


Abb. 2: Koexistenz in den Begegnungszonen von Sion, La Neuveville und Biel

- Sorge der Fahrzeuglenker:innen (MIV und insbesondere LKWs und Bus), nicht rechtzeitig bremsen zu können, da der Fussverkehr überall Vortritt hat
- Die Auswirkungen von Tempo 20 auf den Busbetrieb.
- Die Gefahr von stockendem Verkehr und Stau.
- Die Aufhebung von Parkplätzen aufgrund der Neugestaltung.
- Missverständnisse unter den Nutzer:innen bezüglich des Vortritts.
- Das Gefühl, dass der Aufwand für eine Umgestaltung von Fassade zu Fassade gross und mit hohen Kosten verbunden ist.

Rechtsrahmen

Die Bundesgesetzgebung regelt die Zulässigkeit von Begegnungszonen in der Signalisationsverordnung (SSV). Seit 2002 dürfen in Geschäftsbereichen (Orts- und Tourismuszentren, Bahnhöfe) Begegnungszonen eingerichtet werden, allerdings nur auf einheitlich «nicht verkehrsorientierten Nebenstrassen». Dank Ausnahmen ist es möglich, den Verkehr auch auf Hauptstrassen und stark verkehrsbelasteten Strassen zu beruhigen: Das Einrichten von Begegnungszonen auf Kantonsstrassen wurde in manchen Fällen etwa durch eine Änderung des Verkehrsplans

oder eine Herabstufung der Strasse ermöglicht. Die Gespräche mit den kantonalen Zuständigen zeigten, dass sich die Bewilligungspraxis von Begegnungszonen auf stark verkehrsbelasteten Strassen von Kanton zu Kanton unterscheidet: Manche Kantone verfolgen einen pragmatischen Ansatz und stützen sich bei der Beurteilung auf den konkreten Kontext und Einzelfallanalysen (Pilotprojekte), andere verfolgen einen eher legalistischen Ansatz mit fest definierten Kriterien.

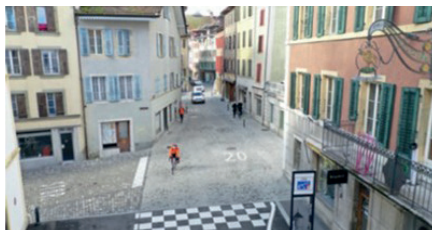
Die jüngsten Entwicklungen in der Gesetzgebung begünstigen die Einrichtung verkehrsberuhigter Zonen. Seit dem 1. Januar 2023 können lokale Gegebenheiten (und nicht nur Sicherheit und Umweltschutz) die Einrichtung einer Begegnungszone rechtfertigen.

Bestehende Begegnungszonen unter der Lupe

Für die detaillierte Analyse wurden sechs der auf der Website begegnungszonen.ch vorgestellten Beispiele von Begegnungszonen an Geschäftsstrassen ausgewählt. Entscheidend für die Auswahl waren einerseits Kriterien im Zusammenhang mit den Zielen der Studie (Begegnungszonen im Kontext von Strassen mit hoher Verkehrsbelastung und/oder regem Busbetrieb), andererseits typische Eigenheiten der verschiedenen Orte, wobei Beispiele sowohl aus der Romandie als auch der Deutschschweiz berücksichtigt wurden.



Rotkreuz, Kreuzplatz (SG)



La Neuveville, Grand Rue (BE)



Sion, Place du Midi (VS)



Biel, Zentralplatz (BE)



Yverdon-les-Bains, Bahnhofplatz (VD)



Burgdorf, Lyssacherstrasse (BE)

Abb. 3: Fotos der Begegnungszonen der sechs Fallstudien

Zone de rencontre Begegnungszone	Contexte Kontext	Longueur Länge	Transport public Öffentlicher Verkehr	TJM DTV	Part modale piéton Anteil Fuss- verkehr	Inauguration Inbetrieb- nahme
Rotkreuz, Kreuzplatz (ZG)	Kantonsstrasse, Stadtzentrum	70 m	Busbetrieb	8000	36%	2012
La Neuveville, Grand-Rue (BE)	Kantonsstrasse, Altstadt	90 m	Regionalbus	3000	40%	2020
Sion, Place du Midi (VS)*	Hauptstrasse, Stadtzentrum	200 m	keine Stadtbusse während der Erhebungen (Bauarbeiten)	4200	21%	2003
Bienne, Place centrale (BE)	Stadtzentrum	70 m	ÖV-Drehscheibe	10 000	67%	2002
Yverdon-les-Bains, Place de la gare (VD)	Bahnhofplatz	300 m	ÖV-Drehscheibe	5000	51%	2002
Berthoud (Burgdorf), gare, Lyssachstrasse (BE)	Bahnhofsbereich, Stadtzentrum	570 m	ÖV-Drehscheibe	3000	52%	1996

*Cette zone de rencontre est devenue une zone piétonne en 2022 | Diese Begegnungszone wurde 2022 in eine Fussgängerzone umgewandelt.

Abb. 4: Fotos (vorherige Seite) und Eigenheiten der Begegnungszonen der sechs Fallstudien

Der Zentralplatz in **Biel** ist ein neuralgischer Punkt der Stadt, hier stossen öffentlicher Raum und Hauptverkehrsachsen aufeinander. Obwohl es sich um die am stärksten mit Verkehr (rund 12'000 Fahrzeuge/Tag) und Stadtbussen (1'200 Busse/Tag) belastete Begegnungszone handelt, ist sie so attraktiv und funktional, dass sie unter Stadtplanern als beispielhaft gilt.

Die Bahnhofstrasse von **Burgdorf** war die erste Begegnungszone der Schweiz. Sie wurde 1996 eingeweiht und ist in den Gewohnheiten der Fussgänger:innen, Autofahrer:innen und des Buspersonals, die sich den Platz teilen, fest verankert. Sie gehört auch zu den ausgedehntesten Begegnungszonen der Schweiz (570 m).

Die Besonderheit der Grand-Rue von **La Neuveville** ist, dass sie mitten durch die Altstadt führt, gleichzeitig aber eine wichtige Kantonsstrasse ist (Verbindung Biel-Neuenburg). Touristen, die flanieren und besichtigen, treffen also auf Verkehrsteilnehmer:innen auf dem Weg von A nach B. Die 2020 eingeführte Begegnungszone ist das jüngste in der Studie analysierte Beispiel.

Der Kreuzplatz von **Rotkreuz** ist ein zentraler Durchgangsort. Der Platz verbindet den Bahnhof mit Einkaufsmöglichkeiten und wird daher rege

von Fussgänger:innen und besonders auch von Schüler:innen genutzt, während die daran vorbeiführende Kantonsstrasse eine wichtige Verkehrsachse für Autos und Busse ist.

Die Place du Midi in **Sion** ist von Geschäften, Cafés und Restaurants mit Aussenbestuhlung umgeben. Dank der gemütlichen Atmosphäre ist der Platz ein beliebter Treffpunkt der Einheimischen. Die Umgestaltung dieses Raums für unterschiedliche Nutzungen hat zu einer hohen Aufenthaltsqualität geführt und dazu beigetragen, dass Sion 2013 der Wakkerpreis verliehen wurde. Ein Abschnitt der Begegnungszone wurde 2022 in eine Fussgängerzone umgewandelt.

Der Bahnhofsvorbereich von **Yverdon-les-Bains** ist die wichtigste ÖV-Drehscheibe der Stadt. Mit 19 städtischen und regionalen Buslinien und einer Frequenz von fast 600 Bussen pro Tag ist der Bahnhof ein ÖV-Knotenpunkt von regionaler Bedeutung. Die Begegnungszone wird den ganzen Tag stark von Fussgänger:innen frequentiert, ihre Zahl übersteigt die der Fahrzeuge. Das relativ hohe Verkehrsaufkommen hängt vor allem mit Zubringdiensten und dem grossen Angebot an Parkplätzen zusammen. Seit 2023 haben nur noch Busse und Velos Zugang zum zentralen Bereich der Begegnungszone.

Die Planung von Begegnungszonen in Geschäftsbereichen

Die Recherchen und die Feldforschung (Beobachtungen, Erhebungen und Zählungen, Interviews mit Zuständigen der Standortgemeinden und der öffentlichen Verkehrsbetriebe) lieferten zahlreiche Informationen über die Funktionsweise von Begegnungszonen in Geschäftsbereichen. Daraus ergaben sich die im Folgenden aufgeführten Beobachtungen und Schlussfolgerungen zu den Auswirkungen von Begegnungszonen auf die ÖV-Nutzung (nur Bus), die Koexistenz der verschiedenen Verkehrsmittel und die Frage, welche Rahmenbedingungen die Verkehrssicherheit und soziale Interaktionen fördern:

In Bezug auf Gestaltung und Planung

- Begegnungszonen in Geschäftsbereichen sind auch bei hoher täglicher Verkehrslast und regem Busbetrieb realisierbar; räumliche Ausdehnung und Form der Zone spielen dabei keine Rolle.
- Im Fall langer Strassenabschnitte funktionieren Begegnungszonen dann besser, wenn die Zahl der Fussgänger:innen hoch ist und diese auf der ganzen Länge der Strasse Gründe haben, sie zu queren.
- Die Koexistenz der verschiedenen Verkehrsmittel funktioniert besser, wenn verkehrsbelastete und verkehrsfreie Bereiche klar definiert sind.
- Parkierte Autos behindern das freie Queren.

In Bezug auf die Auswirkungen auf den Busverkehr

- Der Einfluss von Begegnungszonen auf die Fahrzeiten von Bussen ist gering.
- Das Komfort- und/oder Stresslevel des Buspersonals und die Verkehrssicherheit sind aus Perspektive des Busverkehrs von der konkreten Gestaltung der jeweiligen Begegnungszone, von betrieblichen Kriterien (Kreuzungsmanagement) und von der Lage der Parkplätze abhängig, da diese den Busverkehr behindern können.
- Aufgrund ihrer hohen Kanten sollten Bushaltestellen ausserhalb der Bereiche platziert werden, in denen eine freie Querung erlaubt ist.

In Bezug auf Sicherheit und Koexistenz

- Selbst bei zahlenmässig hoher Verkehrsbelastung durch den MIV oder hoher Busfrequenz wurden kaum Schwierigkeiten im Zusammenhang mit der Koexistenz der verschiedenen Fortbewegungsarten festgestellt.

- In Begegnungszonen mit hoher Verkehrsbelastung wurde bei Fussgänger:innen aufmerksameres Verhalten beobachtet.
- Die Verkehrsbelastung wirkt sich nicht direkt auf die Koexistenz der verschiedenen Fortbewegungsarten und die Sicherheit aus, diese wird vor allem von den örtlichen Gegebenheiten bestimmt.

In Bezug auf die soziale Interaktionen



- Beobachtungen vor Ort bestätigen, dass Begegnungszonen qualitativ hochstehende öffentliche Räume mit einer Vielzahl von sozialen Interaktionen und einer Atmosphäre sind, die entspannt ist und zum Flanieren und zur freien Wahl der Route anregt.

Rechtliche Aspekte

- Örtliche Gegebenheiten, etwa das Vorliegen von zentralen Geschäftsnutzungen, können die Einführung von Begegnungszonen und eine Reduktion der Höchstgeschwindigkeit rechtfertigen (und nicht nur Sicherheits- und Umweltaspekte wie Luft und Lärm).
- Bei Beachtung der formulierten Empfehlungen und einer günstigen Beurteilung der örtlichen Gegebenheiten gibt es gemäss der Studie auch im Fall starker Verkehrsbelastung oder regen Busbetriebs keine Gründe, die gegen die Einführung einer Begegnungszone sprechen. Im ersten Fall kann es aber erforderlich sein, die betroffene Verkehrsachse herabzustufen.
- Falls die Strasse, die zur Begegnungszone wird, eine hohe Busfrequenz aufweist, und sofern die örtlichen Gegebenheiten es zulassen, sollten Abweichungen von der Rechtsvorrangsregel möglich sein.

Die folgenden Tabellen sind ein kompaktes Planungsinstrument, das die wichtigsten Erkenntnisse der Studie zusammenfasst. Je nach Kriterien des jeweiligen Untersuchungsgebiets sind die zu den verschiedenen Vertiefungsthemen aufgelisteten Punkte relevanter oder weniger relevant. Falls beispielsweise in einem Untersuchungsgebiet entlang der Fahrbahn parkiert wird, ist es wichtig, besonders auf Quermöglichkeiten für den Fussverkehr, die Sichtbeziehungen, das Parkplatzmanagement und die Auswirkungen von Parkmanövern zu achten. Die ausformulierten Empfehlungen sind als Hilfe bei der Auseinandersetzung mit den wichtigsten Punkten gedacht.

Form und Gestaltung

Kriterien des Untersuchungsgebiets	Zulässigkeit	Wichtigste Punkte	Empfehlungen
Platz	Einrichtung einer Begegnungszone ist einfach	 <ul style="list-style-type: none"> • Querungsmöglichkeiten für den Fussverkehr • Ausreichende Sichtweiten • Schaffung verkehrsfreier Flächen • Parkplatzmanagement 	Gestaltung Querungsmöglichkeiten entlang des gesamten Strassenraums schaffen: <ul style="list-style-type: none"> • Das Queren muss an zahlreichen Stellen möglich sein (keine oder kaum Hindernisse); • Eine gute Gestaltung erhöht die Durchlässigkeit (niedrige Randabschlüsse, ebenerdige Lösungen usw.). Insbesondere im Bereich von Querungen und Kreuzungen braucht es ausreichende Sichtweiten. Schaffung verkehrsfreier Flächen ausserhalb des Verkehrsbereichs: <ul style="list-style-type: none"> • Eine Abgrenzung des Verkehrsbereichs (niedrige Absätze, Bodenfarbe usw.) trägt zur Übersichtlichkeit bei; • Stadtmobiliar (Sitzbänke) und private Ausstattung (Aussenbestuhlung, Frontgestaltung) fördern das Verweilen und eine Aneignung verkehrsfreier Flächen.
Strasse			Parkplätze Parkplätze für Autos sind möglich, aber ... <ul style="list-style-type: none"> • Parkplätze dürfen die Durchlässigkeit für den Fussverkehr nicht beeinträchtigen, insbesondere muss das Queren an zahlreichen Stellen möglich sein; • Parkplätze dürfen die Sichtweiten von Nutzer:innen der Begegnungszone nicht beeinträchtigen; • Parkplätze dürfen die Möglichkeiten nicht einschränken, Raum zur Aneignung zu schaffen; • Parkplätze (von Autos, Lieferwagen, Velos) müssen so platziert werden, dass sie den Busverkehr nicht durch Manöver einschränken (Zeitverlust, mangelnde Sicherheit); • Der durch das Parkieren verursachte Verkehr darf die anderen Nutzer:innen der Begegnungszone nicht behindern; • Es braucht Parkplätze für den Güterumschlag.
Kreuzung	Einrichtung einer Begegnungszone mit Begleitmassnahmen möglich		

Présence de bus



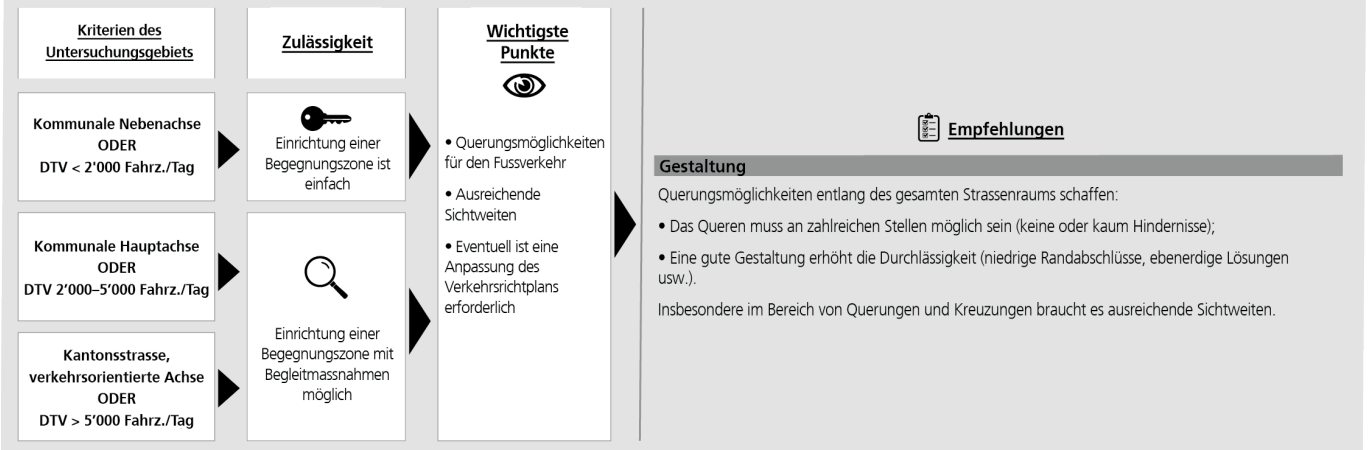
Kriterien des Untersuchungsgebiets	Zulässigkeit	Wichtigste Punkte	Empfehlungen
Kein Busverkehr	Einrichtung einer Begegnungszone ist einfach	 <ul style="list-style-type: none"> • Auswirkung der Gestaltungsmaßnahmen auf den Busverkehr • Sichtbeziehungen zwischen Bus- und Fussverkehr • Anordnung der Haltestellen • Signalisation des Busverkehrs • Fahrpläne (Fahrzeiten, Kompensierungen) • Auswirkungen von Parkmanövern/Güterumschlag auf den Busverkehr 	Gestaltung Verkehrsberuhigende Elemente dürfen den Busverkehr nicht behindern und sollten keine unnötigen oder komplexen Manöver erfordern. Es braucht gute Sichtbeziehungen unter allen Nutzer:innen, sich kreuzende Wege müssen sowohl vom rollenden Verkehr als auch vom Fussverkehr vorausgesehen werden können. In der Nähe der wichtigsten Ausgänge und Kreuzungen müssen Stadtmobiliar und Parkplätze umsichtig angeordnet werden. Fussgänger:innen müssen auf den ÖV-Verkehr aufmerksam gemacht werden (anderer Belag auf verkehrsbelasteten Flächen, Absätze, Führungslinien, Poller usw.). Parkplätze (von Autos, Lieferwagen, Velos) müssen so platziert werden, dass sie den Busverkehr nicht durch Manöver einschränken (Zeitverlust, mangelnde Sicherheit).
Haltestelle und/oder durchführende Linie vorhanden			Bushaltestellen Bushaltestellen und die dazugehörigen Einrichtungen (Kanten, Wartehäuschen) sollten möglichst abseits der Hauptströme des Fussverkehrs platziert werden, um Hindernisse und Sichtbeeinträchtigungen auf den meistbegangenen Routen zu vermeiden.
Multimodale Drehscheibe	Einrichtung einer Begegnungszone mit Begleitmassnahmen möglich		Planung Bei der Planung der Busfahrpläne muss berücksichtigt werden, dass sich die Fahrzeiten insbesondere zur Hauptverkehrszeit verlängern können. Genügend Zeitreserven an Umsteigehaltestellen reduziert den Stress für das fahrende Personal. Es gilt zu prüfen, wo etwaige Verlängerungen der Fahrzeiten ausserhalb der Begegnungszone kompensiert werden können (Busstreifen, Busvortritt an Kreuzungen usw.).

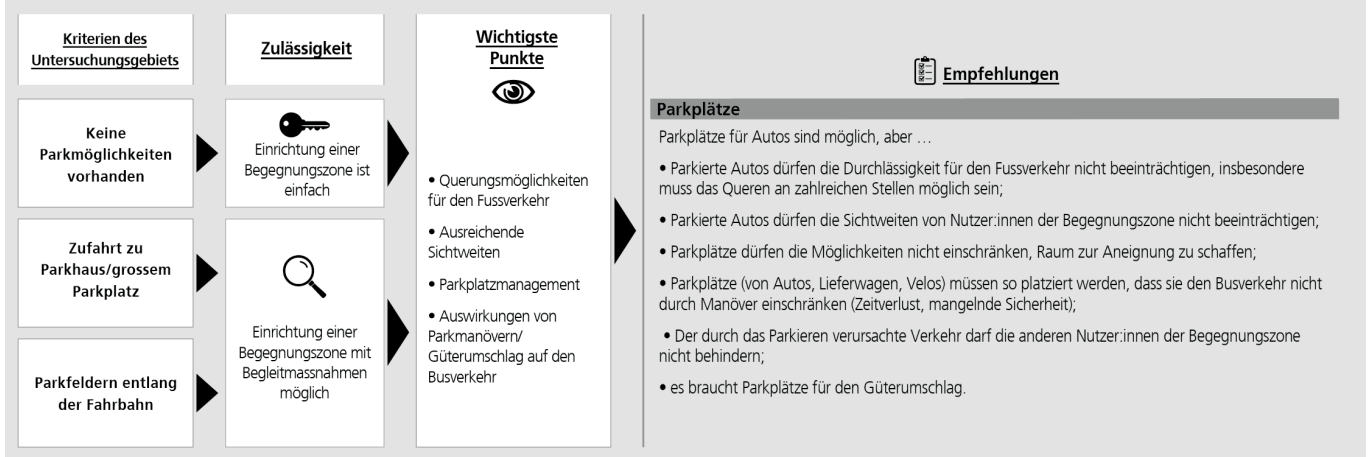


Abb. 5: Durch die Begegnungszonen von Yverdon-les-Bains und Biel führen je mehrere Buslinien

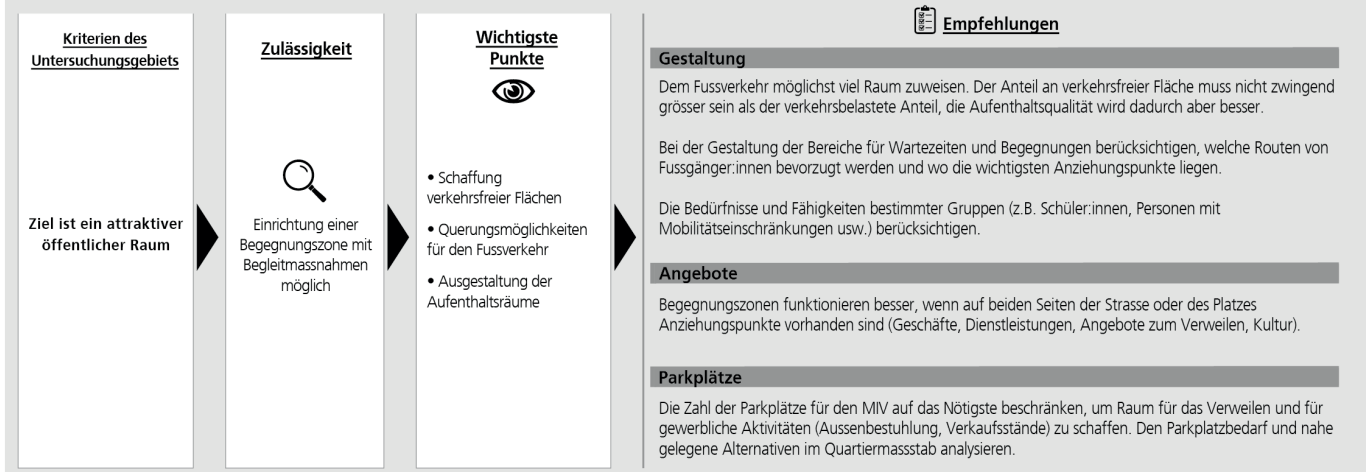
Strassenkategorie oder durchschnittlicher Tagesverkehr (DTV)



Vorhandensein von Parkplätzen



Attraktivität des Strassenraums



Begegnungszonen in Geschäftsbereichen

SVI - Merkblatt 2025/02

Referenzen

Begegnungszonen in Geschäftsbereichen *auf Französisch, deutsche Zusammenfassung* (November 2022, SVI 2019/001)

www.mobilityplatform.ch/de/research-data-shop/product/1736

Christe & Gygax Ingénieurs Conseils SA :
Pascal Christe, Lucile Develey, Aurore Crettenand

HEIG VD – Institut d'ingénierie du territoire (INSIT) :
Julie Barbey Horvath, Yves Delacrétaç

Fussverkehr Schweiz: Jenny Leuba