



Ausschnitt Foto Beat Mattmann

## Netzhierarchien, Strassenfunktionen und Geschwindigkeiten - Erfahrungen und Herausforderungen

*«Grundsätzlich sollen siedlungsorientierte Strassen in Tempo 30-Zonen integriert werden. Wie sieht eine stadtverträgliche Netzhierarchie und darauf aufbauend die Umsetzung von Tempo 30 aus, die die Bedürfnisse als Wohn- und Zentrumsstadt, als Wirtschaftsstandort und einer hohen umweltgerechten Mobilität abdeckt? Ist ein „Nebeneinander“ zwischen Tempo 30 und öffentlichem Verkehr möglich?»*

Barbara Auer, Bereichsleiterin Verkehrsinfrastruktur, Amt für Mobilität  
13.01.2015, SVI-Regionalgruppentreffen Bern

# Inhaltsübersicht

- **Ausgangslage** – Situation in Basel
- **Funktionen und Geschwindigkeiten** – was sind optimale Geschwindigkeiten für verschiedene Strassenfunktionen aus Basler Sicht
- **Netzhierarchien**
  - Wie sieht die Strassennetzhierarchie in Basel aus und was bedeutet das?
- **Erfahrungen und Herausforderungen**
  - Was sind die Erfahrungen in Basel, welche Herausforderungen stehen an?



# Ausgangslage

## Situation in Basel



# Ausgangslage – Verkehrssituation in Basel

## Verkehrssituation

- Hohe ÖV-Bedeutung
- Lange Velokultur
- Geringer PW-Besitz (352 Pw / 1'000 Ew)
- Über 100'000 Zupendler, auch vom Ausland (D/F)

Modal Split Wege der Einwohner Basels (Mikrozensus 2010)

			
37%	16%	27%	18%



# Ausgangslage – Verkehrsberuhigung in Basel

## Städtevergleich Mobilität: Verkehrsberuhigte Bereiche

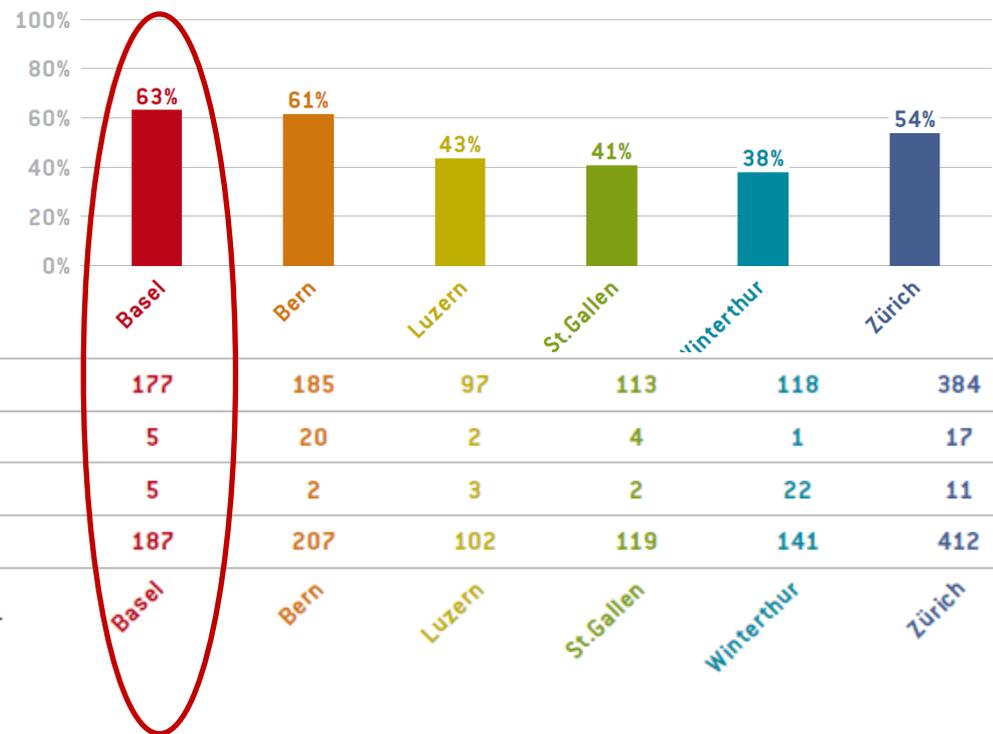
- Fazit für Basel:  
Geringe verkehrsorientierte Strassennetz-  
dichte und hoher Anteil verkehrsberuhigter  
Strassen

⇒ Wieso gibt sich Basel nicht  
mit dem Erreichten zufrieden?

Tempo-30-Zonen	177	185	97	113	118	384
Begegnungszonen	5	20	2	4	1	17
Fussgängerzonen / Innerstädtisches Fahrverbot	5	2	3	2	22	11
<b>Total verkehrsberuhigt</b>	<b>187</b>	<b>207</b>	<b>102</b>	<b>119</b>	<b>141</b>	<b>412</b>

Tabelle 5: Längen einzelner verkehrsberuhigter Netzele-  
mente und Gesamtlänge verkehrsberuhigter Strassen  
in km, Stand 2007–2011<sup>9</sup> (Basel geschätzt; Winterthur  
innerstädtisches Fahrverbot geschätzt).

Abbildung 19: Anteil verkehrsberuhigter Strassen (Stand  
2007–2011<sup>9</sup>) am gesamten Strassennetz (ohne Auto-  
bahnen, Stand 2003–2011<sup>8</sup>).



## Ausgangslage – Ziele

### Ziele – Stadt-/Kantonssicht

- Erhöhung des Anteils der umweltgerechten Verkehrsmitteln im Sinne einer nachhaltigen und stadtgerechten Mobilität
- Reduktion von negativen Wirkungen des Verkehrs (Unfälle, Lärm, Luft)
- Beitrag an die Erfüllung des MIV-Reduktionsziels von 10 %



# Ausgangslage – Umweltschutzgesetz BS

## §13b

<sup>2</sup> Sie [Der Kanton und die Gemeinden Bettingen und Riehen] treffen Massnahmen zur **Kanalisierung, Verminderung und Beruhigung des privaten Motorfahrzeugverkehrs...**

<sup>3</sup> Der Kanton und die Gemeinden Bettingen und Riehen sorgen durch bauliche, **betriebliche, verkehrslenkende oder -beschränkende Massnahmen** dafür, dass Fussgängerinnen und Fussgänger sowie der nicht motorisierte und der öffentliche Verkehr gegenüber dem privaten Motorfahrzeugverkehr bevorzugt und vor vermeidbaren Behinderungen und Gefährdungen geschützt werden.

## §14 Schutz der Wohngebiete

<sup>1</sup> Der Kanton und die Landgemeinden sorgen insbesondere mit **verkehrsberuhigenden Massnahmen** dafür, dass der Durchgangs- und der Pendlerverkehr Wohngebiete möglichst wenig beeinträchtigen...

<sup>2</sup> Soweit es das Bundesrecht zulässt, verfügen die zuständigen Behörden des Kantons unter Vorbehalt von Abs. 3 dieser Bestimmung **in Wohngebieten eine Zonenhöchstgeschwindigkeit von 30 km/h**. Für einzelne Strassenzüge können sie Ausnahmen vorsehen.

# Ausgangslage – Richtplan BS (Aktualisierung 2012)

## Leitsätze 40 und 46:

- Eine **stadtgerechte Mobilität** – mit hoher Priorität für den Platz sparenden und umweltfreundlichen öffentlichen Verkehr sowie den Fuss- und Veloverkehr – ist zu fördern und eine optimale regionale, nationale und internationale Erreichbarkeit für den Personen- und Güterverkehr ist sicherzustellen.
- In den Wohngebieten ist der **Verkehr** im Hinblick auf eine hohe Wohnqualität zu **beruhigen**: Der quartierfremde Verkehr ist von den Wohngebieten **fernzuhalten**



# Ausgangslage – Massnahmenplan Luftreinhaltung

## V 1-2: Strassenraumgestaltung und -organisation in Innerortsbereichen

Durch eine verbesserte Strassenraumgestaltung und -organisation in Innerortsbereichen sollen folgende Ziele erreicht werden:

1. Kanalisierung des motorisierten Individualverkehrs auf das ausgewiesene Hauptverkehrs- und Hochleistungsstrassennetz, Rückstufung von Strassen wo sinnvoll und möglich (vor allem als flankierende Massnahme entlang der Nationalstrassen)
2. Einführung von Tempo 30 Zonen in den Wohnzonen
3. Förderung von Begegnungszonen und Schaffung von durchgängigen Fusswegnetzen
4. Förderung der stadtgerechten Mobilität (Langsamverkehr, öffentlicher Verkehr)

## Ausgangslage – politische Entscheide in BS

- Parlamentsentscheide zu Verkehrsberuhigung der letzten Jahrzehnte
  - Ratschlag Nr. 8470 - Tempo 30-Zonen in Basel Nord (vom 7. Dezember 1993 > abgeschlossen 1998)
  - Ratschlag Nr. 8565 - EuroVille Basel (Flankierende Massnahmen Tempo 30-Zonen im Gundeldingerquartier vom 17. März 1995 > abgeschlossen 1997)
  - Ratschlag Nr. 8774 - Tempo 30-Zonen in Basel (Übrige Gebiete) (vom 2. September 1997 > abgeschlossen 2004)
  - Ausgabenbericht Nr. 10.1977 – Verkehrskonzept Innenstadt (vom X.X.2013 > in Umsetzung, Einführung 1.1.2015)
  - Ratschlag Nr. 120788 – Erweiterung Tempo 30 (vom 9. Januar 2013 > in Umsetzung)

⇒ Lange politische Unterstützung für Verkehrsberuhigung in Basel

## Ausgangslage – politische Forderungen in BS

- Politische Vorstösse für Verkehrsberuhigung der letzten Jahre (Bsp.)
  - Anzug betreffend Verbesserung der Verkehrssicherheit bei Schulhäusern und Kindergärten
  - Anzug betreffend das Tempo-30 Regime in der Stadt Basel
  - Anzug betreffend Tempo 30 in der ganzen Stadt Basel während der Nacht
  - Anzug betreffend koordinierte Massnahmen bezüglich des Schleichverkehrs durch Wohnquartiere an der Kantonsgrenze
  - Anzug betreffend flankierende Massnahmen im Gundeli nach Eröffnung der Nordtangente
  - Diverse Anzüge betreffend Tempo 30-Anfragen für konkrete Strassen
  - ...

⇒ Grosser politischer Druck für weitere Verkehrsberuhigung in Basel

# Funktionen und Geschwindigkeiten

## optimale Geschwindigkeiten für verschiedene Funktionen aus Basler Sicht



Ausschnitt Foto Jac De Leon

## Funktionen – Ansprüche an den Strassenraum

- Unterschiedliche, sich tw. widersprechende Ansprüche der einzelnen **Verkehrsteilnehmenden** bezüglich Raum und Geschwindigkeit
- Anforderungen der **StadtbewohnerInnen** an attraktives Wohnumfeld und lebendige Innenstadt
- Anforderungen der **Wirtschaft** an gut erreichbaren und attraktiven Standort

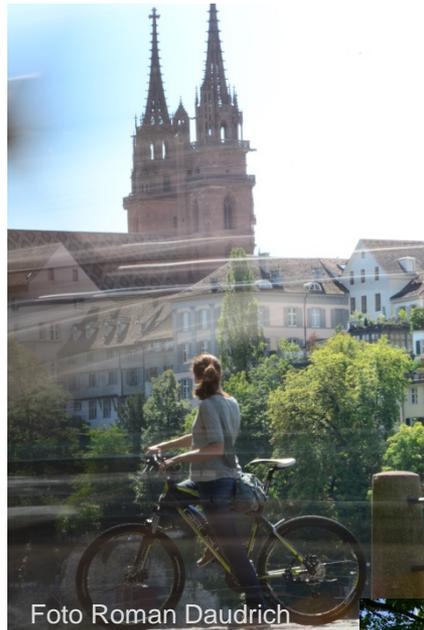


# Funktionen – Ansprüche an den Strassenraum

Basel will

- Einkaufsstadt
- Wohnstadt
- Arbeitsstadt
- Touristenstadt
- Öko-/Grünstadt
- ÖV-Stadt
- Velostadt

– ...  
sein!



# Funktionen – Lösungsansatz in Basel

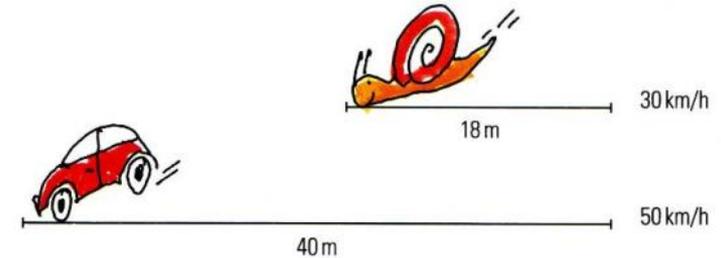
## Problematik und Lösungsansatz in Basel

- Platzverhältnisse in gewachsener Stadt sind sehr begrenzt, mehr Nutzungsansprüche als Platz vorhanden, flächige Querungsbedürfnisse
  - Dichtes Tram- und Busnetz mit sehr guter Auslastung auch in den Quartieren
  - An allen Strassen finden Wohnen und Aufenthalt statt
- ⇒ **Mischverkehr, Koexistenz, tiefes Geschwindigkeitsniveau (Tempo 30!)**  
(breitere Fahrspuren bzw. grösserer Platzanspruch bei höheren Geschwindigkeiten und bei Verkehrstrennung)



# Geschwindigkeiten – positive Auswirkungen von T30

- Lärmreduktion
- Geringere Luftbelastung
- Verbesserung Verkehrssicherheit
- Verstetigung Verkehrsfluss
- Optimale Durchflusskapazität
- Geringerer Platzbedarf
- Höhere Aufenthaltsqualität
- Aufwertung Wohn-/Zentrumsgebiet
- Geringere gesellschaftliche Kosten



# Geschwindigkeiten – negative Auswirkungen von T30

- Verdrängung / Verlagerung des Verkehrs auf unerwünschte Routen (z.B. in Wohnquartiere)
- Verlängerung Reisezeiten ÖV – Konkurrenzfähigkeit zum MIV?
- Erhöhung Betriebskosten ÖV – Wirtschaftlichkeit?



Ausschnitt Foto Michael Dolensek

# Geschwindigkeiten – Überlegungen zu T30 und ÖV

- Reisezeiten versus Zuverlässigkeit
  - Konstanterer Verkehrsfluss und höhere Kapazität bei T30 (HVZ)
  - Aber: Mischverkehr bringt potenziell Behinderungen
  - Zuverlässigkeit ist Grundvoraussetzung für ÖV – mit/ohne T30 besser?
  - Effektive Geschwindigkeit bei T30 und T50 - Spielraum
- ÖV-Kunden = auch Fussgänger
  - Sichere Zugänglichkeit der Haltestellen
  - Fussweg, Haltestellendichte, Fahrzeit
  - Ausgestaltung Haltestellen (Kap-HS, Fahrbahn-HS)
  - Dilemma: Geschwindigkeit (rasche Verbindung zwischen Potentialen) versus Zugänglichkeit (sichere, gute Erschliessung der Potentiale)



## Geschwindigkeiten – Zielkonflikt in Basel

- ÖV-Priorisierung und Schutz der Wohnquartiere ist in kantonaler Gesetzgebung Basel-Stadt verankert!
- ⇒ Wie geht Basel mit diesen Zielkonflikten (T30 <> ÖV) um?



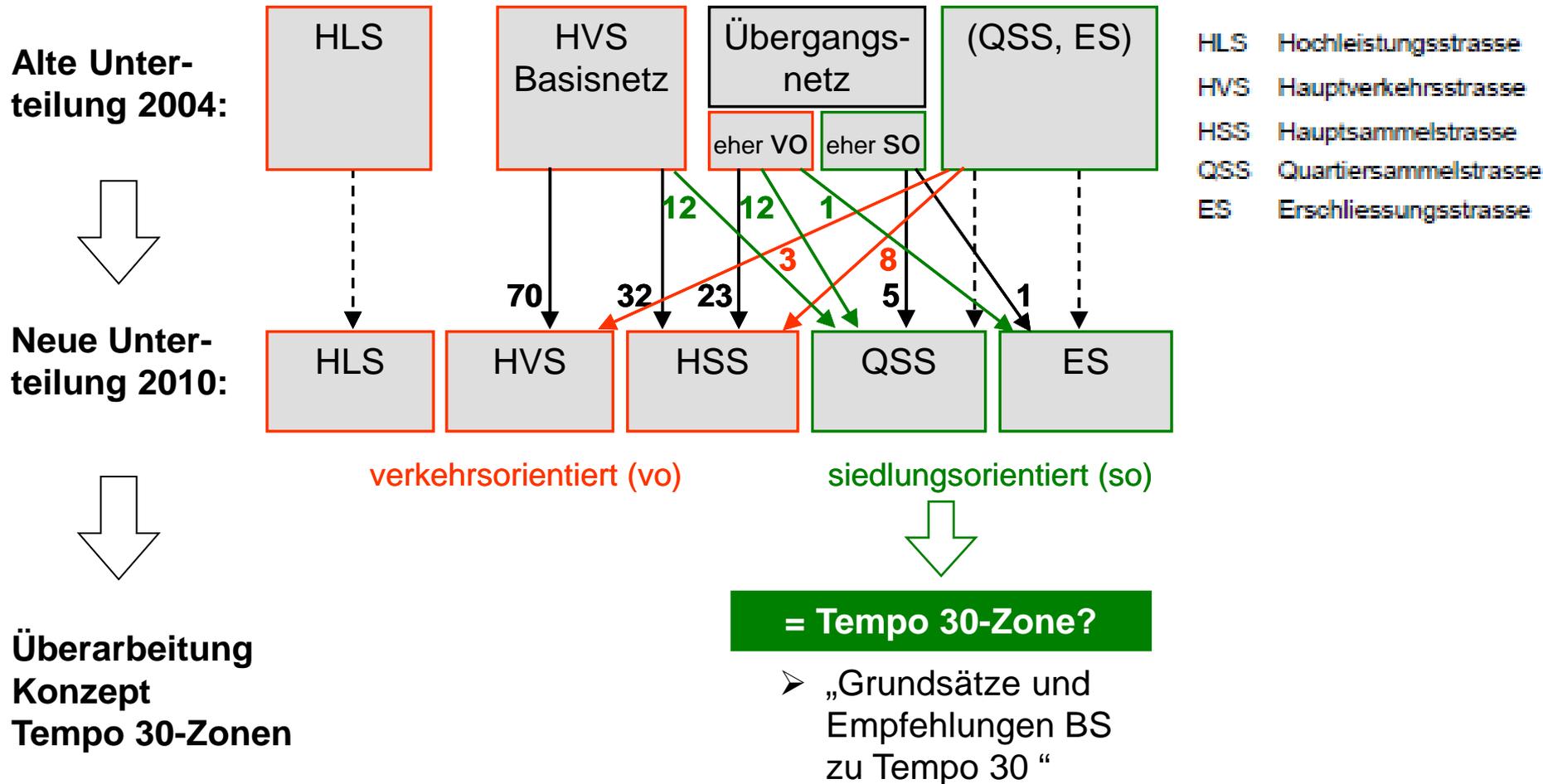
# Netzhierarchien

## Strassennetzhierarchie und Vorgaben in Basel-Stadt

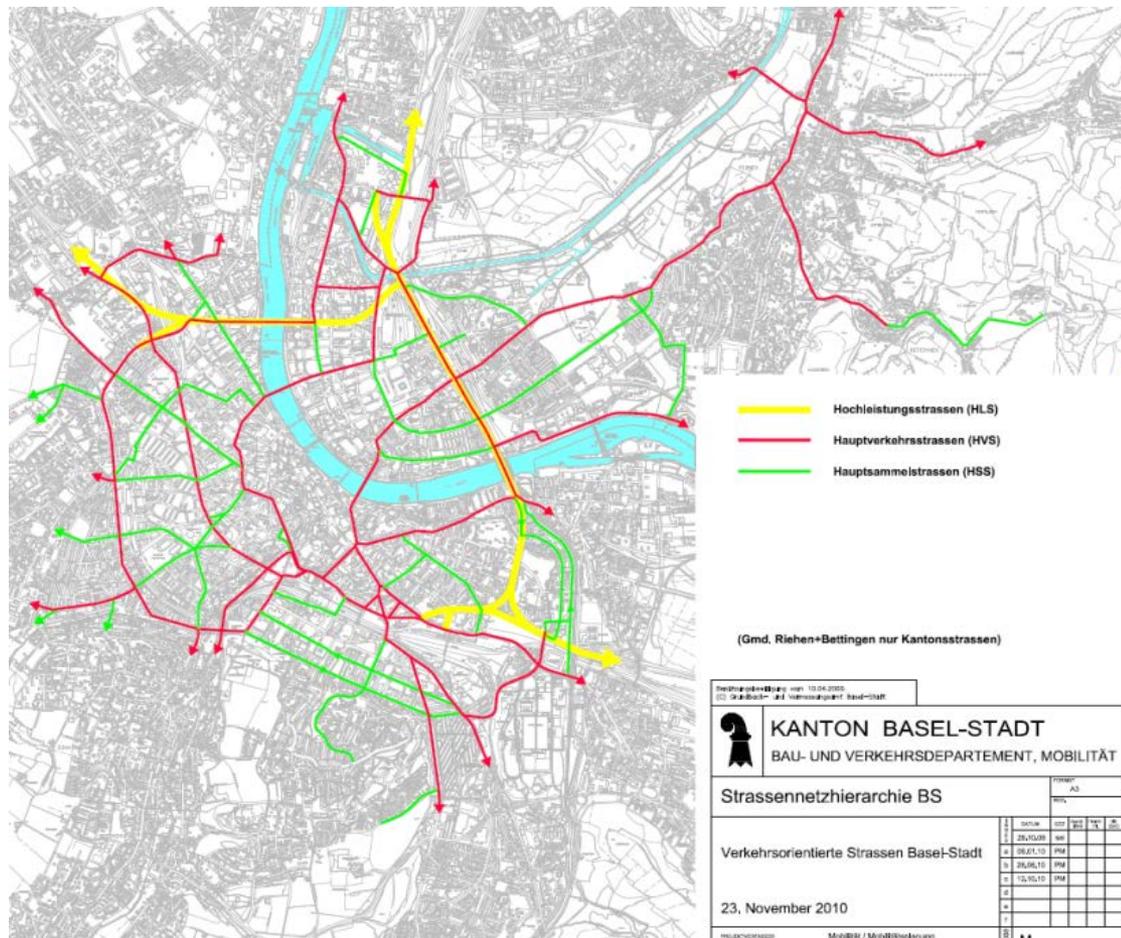


# Netzhierarchie – Aktuelle Strassennetzhierarchie BS

## Strassennetzhierarchie – Aktualisierung 2010 auf Basis VSS-Normen



# Netzhierarchie – Aktuelle Strassennetzhierarchie BS



## Strassennetzhierarchie vom 23.11.2010 (RRB)

- Kanalisierung auf wenige verkehrsorientierte Achsen
- Beschränkung auf das Nötige für flüssige Abwicklung des MIV und Vermeidung von Schleichverkehr
- Grosse verkehrsberuhigte Kammern  
> Durchmesser grösser als Radius gewünschter ÖV-Erschliessung

# Netzhierarchie – allgemeine Grundsätze in BS

## Allgemeine Grundsätze zur Netzhierarchie

- Siedlungsorientierte Strassen grundsätzlich in Tempo 30-Zonen integrieren; verkehrsorientierte Strassen grundsätzlich nicht einbeziehen
- Ausnahmen (Verzicht auf Zone 30):
  - In reinem Gewerbe-/Industriegebiet
  - Ohne angrenzende Bebauung/Nutzung
  - Ausserhalb Siedlungsgebiet
- Spezialfälle: Genauer zu prüfen
  - **ÖV-Achsen auf siedlungsorientierten Strassen**
  - **verkehrsorientierte Strassen bei Quartierzentren, Schulen, etc.**
- zusätzliches Tempo-Regime mit 40km/h nicht zweckmässig



# Netzhierarchie – allgemeine Grundsätze in BS

## Vorgaben zu den Grundsätzen in Bezug auf T30 +ÖV

- Eine allfällige Einführung von Tempo 30 auf Strassenabschnitten mit ÖV kann deren Fahrzeit verlängern. Diese Fahrzeitverlängerung ist deshalb zwingend mit geeigneten Massnahmen auf der betroffenen Linie zu kompensieren.
- QSS sollen aufgrund ihrer Sammelfunktion und ihrer allfälligen Aufgabe als Veloroute und/oder ÖV-Achse nicht in Begegnungszonen integriert oder mit einem Fahrverbot belegt werden (Ausnahme Innenstadt)
- Empfehlungen zur grundsätzlichen Kompatibilität zwischen ÖV-Achse und Tempo 30 unterschieden nach Bus/Tramverkehr berücksichtigen

⇒ Grundsätze und Vorgaben als Basis für das «Konzept zur weiteren Umsetzung von Tempo 30 in Basel-Stadt» mit Kreditantrag

## Netzhierarchie – Tempo 30-Konzept

**Empfehlungen zu «Tempo 30 und ÖV» gemäss Tempo 30-Konzept:**

Eignungsprüfung von ÖV-Achsen auf siedlungsorientierten Strassen

- differenziert für Bus/Tram
- unterschieden in Mischverkehr/Eigenrassee

⇒ **Bus im Mischverkehr:** «Tempo 30 umsetzen, Busachse vortrittsberechtigt»

⇒ **Bus auf Eigenrassee:** «Auf Tempo 30 verzichten»



## Netzhierarchie – Tempo 30-Konzept

Empfehlungen zu «Tempo 30 und ÖV» gemäss Tempo 30-Konzept:

⇒ **Tram im Mischverkehr:**

«Tempo 30 genauer prüfen und bei Erfüllung bestimmter Voraussetzungen umsetzen»

⇒ **Tram auf Eigentrasse:**

«Tempo 30 (exkl. Tram) mit Vorbehalt prüfen und nur unter Einhaltung strikter Voraussetzungen umsetzen»



## Netzhierarchie – Tempo 30-Konzept

### Vorgaben zu Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassen

- Ausnahmen sind nur in begründeten Fällen und bei mangelnden Alternativen erlaubt und sinnvoll
- Ist die Begründung zeitlich relativ unabhängig, kann eine permanente Geschwindigkeitsreduktion geprüft werden.
- Liegt die Begründung in einer zeitlich begrenzten Nutzung oder Wirkung, ist eine temporärer Signalisation zu prüfen.



## Netzhierarchie – Tempo 30-Konzept

Neu vorgesehene Tempo30-Abschnitte:

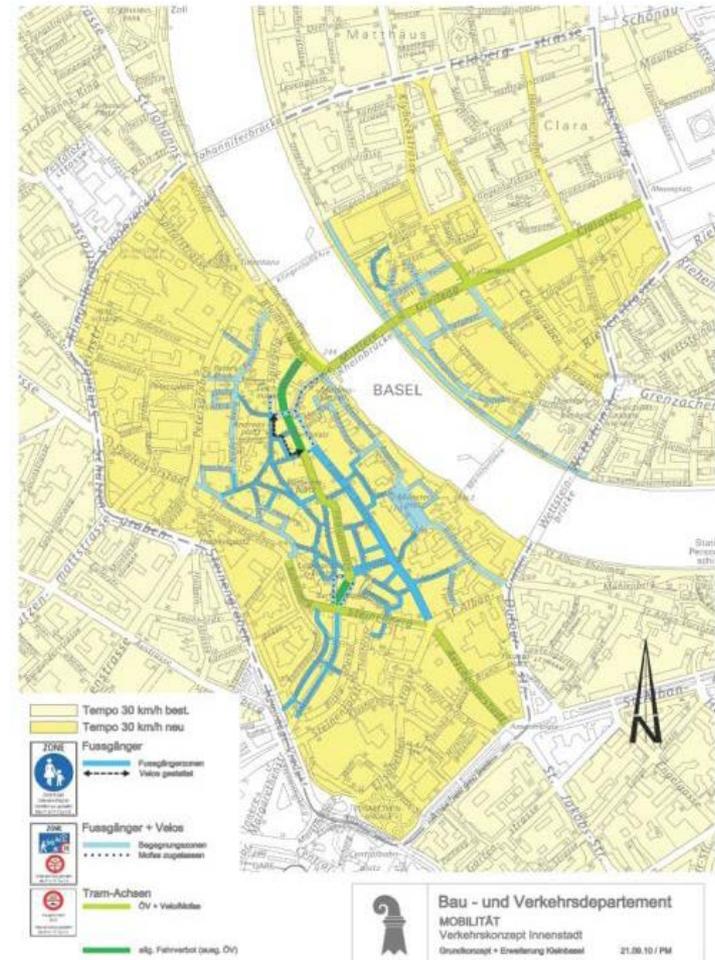
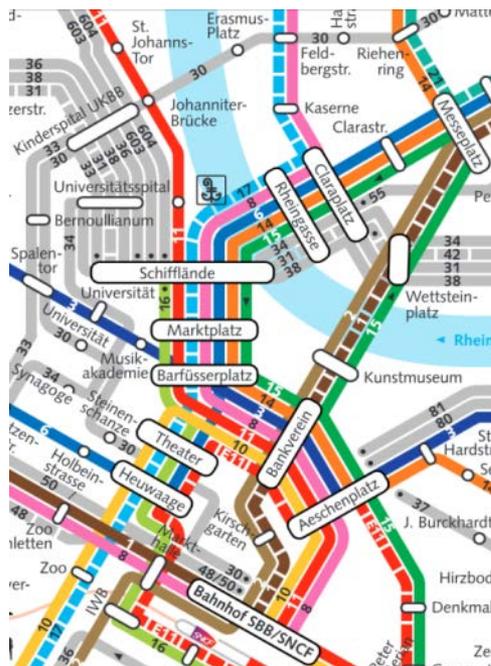
	Einbezug in T30 vorgeschlagen	genauer zu prüfen	Verzicht auf Einbezug in T30
<b>Siedlungsorientierte Strassen- abschnitte ohne ÖV</b>	28 Abschnitte	–	14 Abschnitte
<b>Siedlungsorientierte Strassen- abschnitte mit Bus</b>	11 Abschnitte	–	1 Abschnitt
<b>Siedlungsorientierte Strassen- abschnitte mit Tram</b>	11 Abschnitte	8 Abschnitte	4 Abschnitte
<b>Total</b>	<b>50 Abschnitte</b>	<b>8 Abschnitte</b>	<b>19 Abschnitte</b>

- + 15 Abschnitte auf verkehrsorientierte Strassen für Prüfung temporäres T30
- + zusätzlich 9 Abschnitte auf verkehrsorientierten Strassen auf Wunsch Parlament



# Netzhierarchie – Verkehrskonzept Innerstadt

- Fussgängerfreundliche und damit attraktive Innenstadt
- Flächendeckend Tempo-30-Zone inklusive ÖV-Achsen



# Netzhierarchie – Begegnungszonen

## Zusätzlich erwünschte Wirkung des Tempo 30-Konzeptes

- Vermehrte Schaffung von Begegnungszonen in Erschliessungsstrassen innerhalb der Tempo 30-Zonen ermöglichen

## Vorgaben für grundsätzliche Eignung als Begegnungszone

- keine Hauptverkehrsachse, siedlungsorientiert
- Kein ÖV, möglichst keine Veloroute
- angrenzendes Verkehrsregime vorzugsweise Tempo 30



Foto Planungsamt Basel-Stadt

# Erfahrungen und Herausforderungen

## Bisherige Erfahrungen und kommende Herausforderungen in Basel



13.01.2015



Netzhierarchien, Strassenfunktionen und Geschwindigkeiten | 32



## Erfahrungen – Umsetzung von Tempo 30

### Wirkungskontrolle von Tempo 30-Zonen

- Vorher-/Nachher-Untersuchung (meist) einmalig
- ⇒ Langfristige Entwicklung nicht überprüft
- ⇒ Veränderte Situationen nicht berücksichtigt

### Erkenntnisse aus der Umsetzung von Tempo 30-Zonen

- 80/20-Regel
- Nachbesserungen oft teuer (baulich) oder schwierig (fehlende Massnahmen)
- Je geringer die Bedeutung / Funktion der Strasse desto einfacher
- Verkehrsorientierte Strassen und Strassen mit ÖV sind rekursgefährdet
  - Publikation Strasse um Strasse und nicht paketweise
  - Verlagerungseffekte überprüfen (z.B. mit Gesamtverkehrsmodell)
  - Gutachten muss angriffsresistent sein (Erarbeitung durch externe Fachperson)

# Erfahrungen – Umsetzung von Tempo 30

## Problemstrassen in Tempo 30-Zonen

- Velorouten (breiter Querschnitt)
  - Quartiersammelstrassen
  - Strassen mit Ausnahmetransport / Lifeline-Achse
- ⇒ Massnahmenpaket soweit möglich ausschöpfen!  
⇒ Massnahmen nicht immer ausreichend!



# Erfahrungen – Umsetzung von Tempo 30

## Temporäre Tempo 30-Streckensignalisation

### Hinderliche Aspekte

- (zu) langer Abschnitt
- Gefälle / Steigung
- Schulumfeld schlecht erkennbar
- Geltungszeiten lange oder nicht nachvollziehbar
- Grund für Temporeduktion nicht kommuniziert
- Mangelnde Kontrollen (v.a. bei Einführung)
- Signalisation nicht gut erfassbar



© Grundbuch- und Vermessungsamt Basel-Stadt, 06.01.2012



# Herausforderungen – Prüfung von Tempo 30 mit ÖV

## Diskussionsfelder T30 mit ÖV und auf verkehrsortorientierte Strassen

- Vielerorts lokal vertretbar und zweckmässig, aber ÖV-freundliche Umsetzung
- in Quartierzentren / im Haltestellenbereich situativ zu prüfen
- eher dort verkraftbar wo Besetzung des Fahrzeugs gering
- «Bushölle, Tramwand, ...», ÖV als Störfaktor im Quartier?
- Kundennahe Erschliessung, quartier-/nutzungsverträglich
- Konkurrenzfähigkeit mit MIV (Reisezeit, Reisezeit, Reisezeit)
- Verdrängung /Verlagerung auf unerwünschte Routen, in Quartiere

⇒ Geeignete flankierende Massnahmen definieren und umsetzen

⇒ Aufwand in sinnvollem Verhältnis zum Ertrag halten  
(Grundsatzentscheide, Einzelbehandlung)



# Herausforderungen – Prüfung von Tempo 30 mit ÖV

## Vorgaben zur Ausgestaltung von Tempo 30-Strassen mit ÖV:

- ÖV muss Tempo 30 fahren können
  - Kein Rechtsvortritt (Unfallgefahr in Fz. bei Bremsmanövern)
  - Fahrbahnhaltestellen (Bus als Pulkführer)
  - Möglichst keine baulichen Massnahmen mit Behinderung ÖV, keine Engstellen, keine Zick-Zack-Fahrt
  - Befahrbarkeit sicherstellen (auch Velo überholen, ggf. auch für Gelenkbusse)
- ⇒ Schaffung neuer Problemstrassen?



# Erfahrungen + Herausforderungen – Begegnungszonen

## Erfahrungen

- Umfrage bei Anwohnenden und Gewerbetreibenden
  - Voraussetzung für die weitere Bearbeitung ist die Zustimmung einer Zweidrittelmehrheit der Antwortenden
  - Verzicht auf bauliche Massnahmen, nur Torelement, Bodenmarkierung und Möblierung (standardisiert)
- ⇒ Durchschnittliche Kosten  
ca. 20'000 / BZ



Fotos Planungsamt Basel-Stadt

# Erfahrungen + Herausforderungen – Begegnungszonen

## Erfahrungen

⇒ Klare Vorgaben für Anfragen nötig!

**Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt**

**Muse uff d'Strooss!**

**Wohnqualität für unsere Städte!**

Viele erinnern sich gerne an ihre Kindheit, als die Quartierstrasse noch Treffpunkt der Nachbarn war und die Kinder das Fussballtor aufstellten, um es ab und zu bei der Durchfahrt eines Autos kurz wegzustellen.

In den letzten Jahren wurden zahlreiche Massnahmen umgesetzt, um solche Strassen zu erhalten oder neu zu schaffen. Heute besteht jedoch vielerorts eine ausgeprägte Trennung der Nutzungen: Die Fahrbahn gehört den Autos, das Trottoir den Fussgängern und gespielt wird im Park. Dies geht auf Kosten der Wohnqualität. Daher wünschen sich immer mehr Baslerinnen und Basler eine Begegnungszone für ihre Strasse. Die Regeln sind einfach: Tempo 20 und Fussgängervortritt ohne unnötige Behinderung des Verkehrs.

Seit ihrer Einführung vor zehn Jahren wurden in Basel rund 40 Begegnungszonen umgesetzt. Damit sie gut funktionieren und Freude bereiten, pflegen wir bei der Realisierung von Begegnungszonen einen intensiven Austausch mit den Anwohnerinnen und Anwohnern.

Nun sollen weitere Begegnungszonen für noch mehr Wohnqualität in der Stadt sorgen. In diesem Sinne wünsche ich Ihnen viele anregende und interessante Begegnungen.

Regierungsrat Dr. Hans-Peter Wessels,  
Vorsteher Bau- und Verkehrsdepartement  
Basel-Stadt

**Mehr Spiel-Raum für Kinder**

Kinder möchten die Strasse vor ihrer Haustüre als Ort, den sie jederzeit und selbständig erreichen können, auch zum Spielen nutzen. Mit diesem Anliegen kommen Kinder immer wieder ins Kinderbüro Basel.

Die Forschung belegt, dass das Spiel ein wichtiger Faktor in der gesunden Entwicklung der Kinder ist. Wo es Raum für Bewegung und Kontakte gibt, entsteht Spiel-Raum für Kinder. Begegnungszonen haben zudem den Vorteil, den Kindern als Übungsfläche zu dienen, z.B. fürs Velofahren. So wird unter anderem die Entwicklung von motorischen Fähigkeiten gefördert welche die Kinder benötigen, um sich kompetent und sicher im Strassenverkehr zu bewegen. Zusätzlich, und im Gegensatz zum Park, bestehen mit der raschen und unmittelbaren Erreichbarkeit auch Möglichkeiten, sich ohne erwachsene Begleitung im Freien aufzuhalten.

Das Kinderbüro Basel begrüsst die Bestrebungen, den Kindern auch auf der Strasse wieder Raum zu geben und setzt sich für eine wirkungsvolle Gestaltung von Begegnungszonen ein.

Kinderbüro Basel  
(ohne Unterschrift – wir sind das Sprachrohr der Kinder)

**Was sind Begegnungszonen?**

In Begegnungszonen gelten folgende Verkehrsregeln:

- Fussgängervortritt
- Höchstgeschwindigkeit 20 km/h
- Parkieren nur an gekennzeichneten Stellen

Je nach Umfeld der Strasse entstehen verschiedene Begegnungszonentypen; die Palette reicht von der ruhigen Quartierstrasse bis zur stark durchmischten innerstädtischen Gasse. Dieses Informationsblatt beschränkt sich auf Begegnungszonen in Strassen mit einem Schwerpunkt in der Wohnnutzung.

**Wieso Begegnungszonen?**

Begegnungszonen haben mehrere Vorteile. Zum einen schaffen sie die Möglichkeit, den Strassenraum wieder mehreren Nutzungen zugänglich zu machen, sei es für ein Kaffee, ein nettes Gespräch, ein Versteckspiel oder eine Partie Federball. Zum Anderen sind sie besonders für Kinder bedeutend weil mit ihr das Nebeneinander von motorisiertem Individual- und Langsamverkehr eingeübt werden kann. Gleichzeitig erlaubt die Strasse andere Spiele, welche auf einer Wiese oder im Garten ungeeignet sind, wie Inline Skates, Velo, Kreide, usw. ...

**Super! Dies macht die Nachbarschaft weniger gartenorientiert!**

**Dies freut uns sehr! Auch wir haben in unserer Kindheit auf der Strasse gespielt!**

**Begegnungszonen in Wohnquartieren**

- Definition
- Rahmenbedingungen
- Vorgehen
- Kontakt

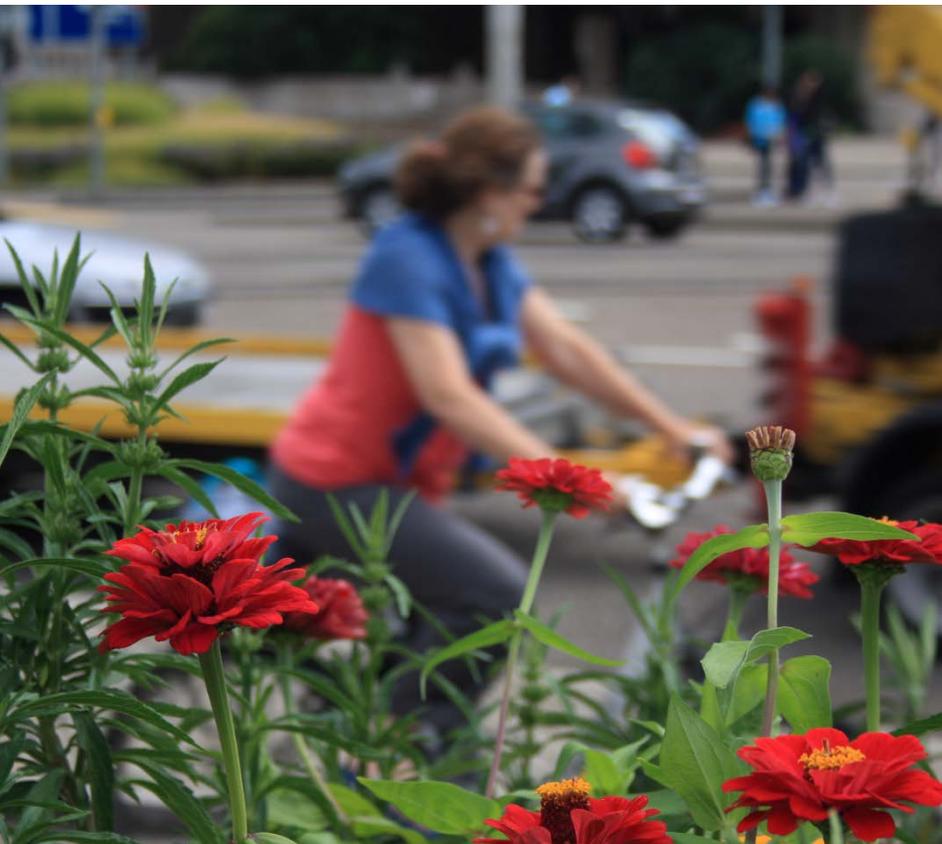
**13.01.2015**

# Erfahrungen + Herausforderungen – Begegnungszonen

## Herausforderung Akzeptanz- und Nutzungssteigerung



## Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit



13.01.2015



Netzhierarchien, Strassenfunktionen und Geschwindigkeiten | 41