

Workshop A5 «Begegnungszonen» Atelier A5 «Les zones de rencontre»

Erster Nationaler « Salon de la Mobilité »
am 26. und 27. April 2007 in Neuchâtel

Ablauf Workshop 27. April, 11.30 – 13.00 Uhr
auf den Schiffen der Schifffahrtsgesellschaft im Hafen von Neuchâtel

Beispiele aus der Deutschen und Französischen Schweiz; Erfahrungsaustausch
Exemples romands et alémaniques; échange d'expériences
Moderation / modérateur: Thomas Schweizer, Fussverkehr Schweiz / Mobilité piétonne
(Workshop mit Simultanübersetzung / Atelier avec traduction simultanée)

4 Inputs à je 5 – 7 Minuten

- **Input 1:**
Die Begegnungszone – ein neues Verkehrsregime etabliert sich.
Fussverkehr Schweiz betreibt eine internetbasierte Dokumentation zum Thema Begegnungszonen. Ein Überblick über den Stand der Entwicklung
www.begegnungszonen.ch
Thomas Schweizer, Fussverkehr Schweiz
- **Input 2: Flanieren in Burgdorf: Die Idee zur Begegnungszone wird geboren**
Von der Idee zur Ausführungsreife: Die Ursprünge der Begegnungszone und ihre Bedeutung für die Umsetzung
Daniel Grob, Grobplanung, Raum- und Verkehrsplaner NDS/FHSVI, Herzogenbuchsee
- **Input 3: Tour d'horizon des zones de rencontre en Romandie**
Genève, dont la place Cornavin, Yverdon, Sion, Delémont, etc.
Alain Rouiller, conseiller en mobilité à l'ATE Suisse (Association Transports et Environnement)
- **Input 4: Begegnungszonen in der Stadt Bern**
Erfahrungen aus der Praxis
Titel und Untertitel muss noch abgesprochen werden
Stephan Moser, Projektleiter Verkehrsplanung Stadt Bern

anschliessend Diskussion
und weitere Inputs von den Workshop –Teilnehmenden.

Salon de la mobilité Workshop A5

Begegnungszonen / Zone de rencontre



Thomas Schweizer

Geschäftsleiter Fussverkehr Schweiz

«Fussverkehr Schweiz» Mobilité piétonne

- Fachverband der FussgängerInnen und Kompetenzzentrum für den Fussverkehr in Siedlungsgebieten.
- unterstützt Bund, Kantone und Gemeinden bei der Umsetzung des schweizerischen Fuss- und Wanderweggesetzes (FWG) und bringt die Anliegen der Fussgänger in die Verkehrsplanung ein
- Vordenker und Mitgestalter einer fussgängerfreundlichen Verkehrspolitik.

Fussverkehr Schweiz dokumentiert Begegnungszonen in der Schweiz

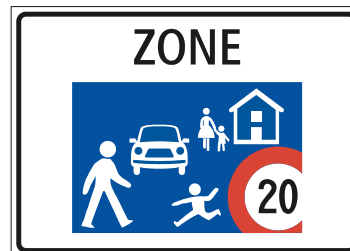
www.begegnungszonen.ch

www.zonederencontre.ch

3 Fussverkehr Schweiz – Salon de la mobilité 27.April 2007

Begegnungszone

- Tempo 20
- Fussgänger haben auf der ganzen Verkehrsfläche Vortritt
- Parkierung nur auf markierten Feldern



4 Fussverkehr Schweiz – Salon de la mobilité 27.April 2007

Begegnungszonen

Anwendung in

- Wohnquartieren
- bei Schulhäusern
- Geschäftsquartieren
- Altstadtsituationen
- Bahnhofplätzen
- zur Lösung komplexer Verkehrssituationen

5 Fussverkehr Schweiz – Salon de la mobilité 27. April 2007



Fotos: Stadt Zürich, Dienstabteilung Verkehr



**Begegnungszonen
in Wohnquartieren
Zürich**

Begegnungszonen bei Schulen Freienwil AG



7 Fussverkehr Schweiz – Salon de la mobilité 27.April 2007

Begegnungszonen in Geschäftsquartier Wald ZH



8 Fussverkehr Schweiz – Salon de la mobilité 27.April 2007

Begegnungszonen in Altstadtssituationen St. Gallen AG



9 Fussverkehr Schweiz – Salon de la mobilité 27.April 2007

Begegnungszonen auf Bahnhofplätzen Männedorf



10 Fussverkehr Schweiz – Salon de la mobilité 27.April 2007

Bahnhofplätze Genève



Lösung von komplexen Situationen Zentralplatz Biel



Vorher...



...nachher

Lösung von komplexen Situationen Zentralplatz Biel um 1995



13 Fussverkehr Schweiz – Salon de la mobilité 27. April 2007



**Biel/
Bienne**

14 Fussverkehr Schweiz – Salon de la mobilité 27. April 2007

photos: Stadt Biel



Biel/ Bienne

15 Fussverkehr Schweiz – Salon de la mobilité 27.April 2007

Lösung von komplexen Situationen Zentralplatz Biel



**Biel/
Bienne**



Stadt-Lounge im Bleicheli –Quartier St.Gallen







Garderobe

photo: www.stadtlounge.ch

Foto: Richard Wolff/ «Fussverkehr Schweiz»

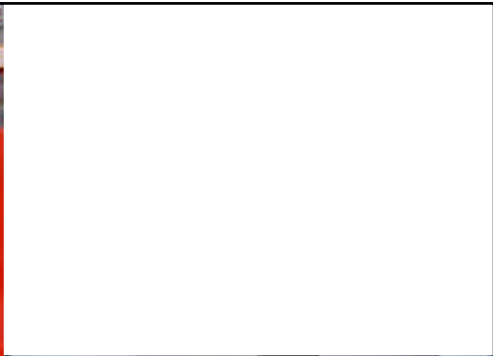


Tisch und Bank

22 Fussverkehr Schweiz – Salon de la mobilité 27. April 2007

photos: Richard Wolff/ «Fussverkehr Schweiz»





25 Fussverkehr Schweiz – Salon de la mobilité 27.April 2007

photos: Marc Wetli www.wetli.com



Fotos: www.stadtounge.ch

Foto: «Fussverkehr Schweiz»

Spielplatz



26 Fussverkehr Schweiz – Salon de la mobilité 27.April 2007



Sitzgruppe

27 Fussverkehr Schweiz – Salon de la mobilité 27.April 2007



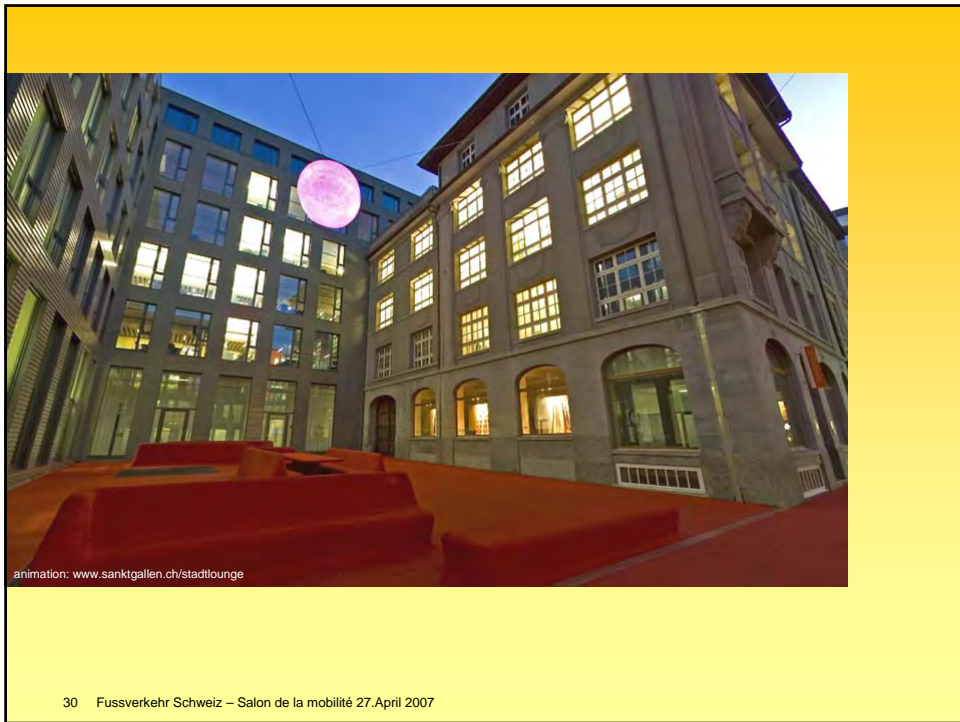
photo: www.stadtlounge.ch



3 Layers Granulat
Belastungstest mit Strassenputzfahrzeugen und Ketten

28 Fussverkehr

Foto: «Fussverkehr Schweiz»/ www.stadtlounge.ch



Danke für ihre Aufmerksamkeit.

Mehr Informationen unter

www.fussverkehr.ch

www.begegnungszonen.ch

www.zonederencontre.ch

www.stadtlounge.ch



Die Herkunft der Begegnungszone

Chronologie der Entwicklung

- 1995 Ressort Treibstoffe Energie 2000 heisst das Projekt von Fussgänger- und Velomodellstädten gut. Bewerbungsphase Burgdorf wird Fussgänger- und Velomodellstadt
Ideensammlung, Studienreise nach Deutschland, u.a. nach Hennef und Speyer
29. 3. 96 5 Sofortmassnahmen werden evaluiert, darunter die Idee einer „Mischzone“ im Bahnhofquartier
- 13.12.96 Start der Mischzone als Flanierzone mit grosser Öffentlichkeitsarbeit und laufend weiteren Anlässen
Der Versuch ist vorerst auf 1 Jahr befristet
- Herbst 97 Der Versuch wird um ein 2. Jahr verlängert, vermehrt werden bauliche Massnahmen und Elemente angeordnet
- 1998 Anstrengungen um offizielle Anerkennung des Regimes und um rechtliche Basis, Gespräche, Diskussionen mit ASTRA
Postulat Weyeneth
Resultat: „Neuer“ Versuch wird bewilligt als atypische Wohnstrassenanordnung. Laufende Ergänzung durch bauliche und räumliche Gestaltung
- 1999 ASTRA erteilt Fussverkehr Schweiz den Auftrag, eine „neue Form gemeinsamer Verkehrsbereiche“ zu evaluieren, Erweiterung der Versuchsanlage um St. Blaise
- Dez. 2000 Schlussbericht. ASTRA erarbeitet auf Basis verschiedener Expertenberichte das Regime „Begegnungszone“

Die Herkunft der Begegnungszone

Geburt einer Idee

Gesucht wurde eine Lösung für kleinere Zentrumsbereiche vorab in kleineren Städten – im konkreten Fall Burgdorf für das Geschäftsviertel im Bahnhofbereich – für die eine FG-Zone nicht in Frage kommt, die aber

- ähnlichen Komfort, Attraktivität und Sicherheit für Fussverkehr bietet
- mot. Verkehr nicht ausschliesst
- Langsamverkehr fördert
- auf Freiwilligkeit und Miteinander setzt

Prinzipansatz: „Flächiger Fussgängerstreifen“

Varianten zur Lösung:

- FG-Zone mit allgemeinem Durchfahrtsrecht
- T-30-Zone mit Fussverkehrs-Vortritt
- Wohnstrasse mit erweiterter Anwendungszulassung

Wohnstrasse kam den Anforderungen am nächsten.

Die Herkunft der Begegnungszone

Die Beurteilung des FuVe-Expertenberichtes

- Die Regimes funktionieren
- das Erreichen einer v85% um die 30km/h genügt
- Integration in Umfeld und vor allem Nutzung im Umfeld ist wichtig
- Kommunikative Umsetzung ist wichtig.

Vorschlag für „systemgerechte“ Namenswahl und für ein „selbsterklärendes“ Signal

Resultat ist bekannt.

Folgerungen für die Umsetzung heute:

- Kommunikation und deren stete Präsenz ermöglichen minimale Massnahmen zu Beginn
- räumlich deutliche Gestaltung ist letztlich für das Funktionieren wichtig
- ursprüngliche Wohnstrassen-Anwendungsorte nicht vergessen, auch dort ist nun erleichtertes Anordnen möglich
- Umfeld und vor allem eine gewisse Belebung ist wichtig

Genève place Cornavin

Yverdon-les-bains



Zones de rencontre en Romandie

Sion place du Midi

Delémont

Verkehrsbetriebe des Kantons
Sankt Gallen, Graubünden und Appenzellen
Aargau, Schwyz und Thurgau

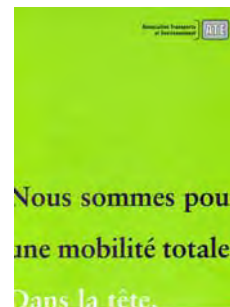


pour aller à l'essentiel

16-17 décembre, 2005

Alain ROUILLER

- Conseiller en mobilité à l'ATE
- responsable de projets: par ex. "A pied à l'école...à Pédibus"
- vice-président de *Rue de l'Avenir**
- ancien député de la République et Canton de



*ATE + Mobilité piétonne + Pro Vélo + Pro Senectute + Pro Juventute + Gp EPFL



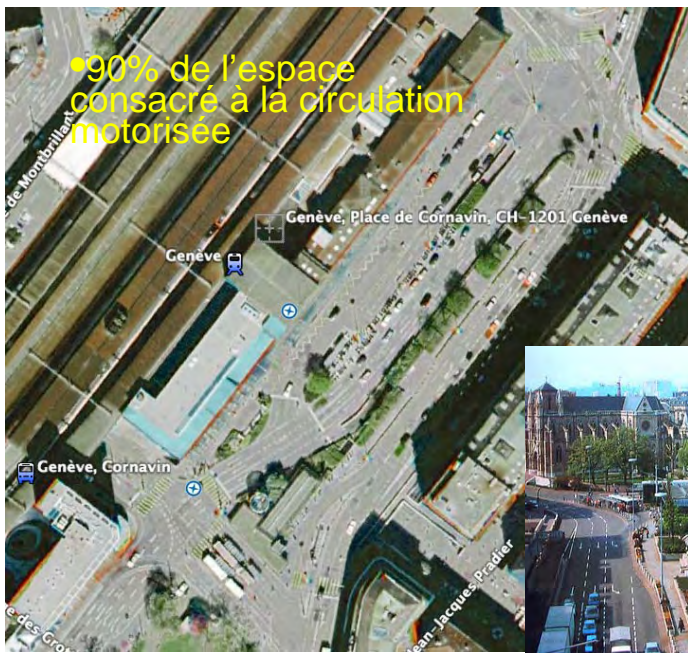
www.ate.ch



- Création de RdA en 1981
- Promouvoir des réalisations et des politiques novatrices
(sécurité des déplacements et urbanisme de proximité)
- Conseils
- Public cible:
habitants, responsables communaux, professionnels de l'aménagement



Place Cornavin - Genève



avant



Genève : place Cornavin



avant



- 40'000 v/j
- 85'000 usagers de la gare
- 6 à 7 voies de circulation
- milliers de taxis et de bus



www.ate.ch

Place Cornavin - Genève

- Campagne de presse contre le nouvel aménagement

Régions
LE TEMPS • VENDREDI 19 DÉCEMBRE 2003 • 11

Les piétons victimes de la place de Cornavin

Inaugurée en grande pompe samedi dernier, la place de la gare de Genève devait être un exemple de zone piétonne. Mais l'enchevêtrement du trafic des bus, des taxis, du tram et des voitures sortant du parking souterrain rend les allées et venues dangereuses pour les passants. Pourtant, malgré les critiques, la configuration ne devrait pas changer.

Le nouvel aménagement de la place de Cornavin, tout a été conçu pour inciter les piétons à emprunter les galeries marchandes souterraines. Deux nouvelles rampes ont été installées (A). Elles servent essentiellement aux passagers qui viennent de la ville ou se rendent à pied. Une majorité des autres piétons évitent ce détour, préférant circuler en surface. Bon nombre d'entre eux rejoignent ainsi un des trois piliers de transport public de la place (B, C, D) ou la gare elle-même.

Principal problème: sur le sol, aucune signalisation ne désigne les chemements qui seraient permis de sécuriser les flots de la foule pressée. Ne rencontrant aucun obstacle sur la place, les usagers des transports publics paient en ligne droite l'une ou l'autre des stations de Cornavin. Sur un espace restreint, le trafic des piétons et celui des trams, des bus, des taxis (E) et des voitures sortant du parking (F) entrent en confrontation. **Le nuit venue**, la rumeur d'accidents est insupportable. L'éclairage torride des pylônes laisse de terribles pans de la place dans la pénombre.

En sortant du parking, les voitures coupent d'abord le voir du tram T3 direction National et de divers bus. Puis elles s'avancent dans un couloir délimité par deux lignes blanches, tracent sur un espace qui les piétons ne croient pas possible.

Les piétons sont nombreux à utiliser un couloir droit aménagé pour le tram T3 (voiture des piétons) et divers bus, qui débouche sur le terminal de sortie du parking. Aucune signalisation ne dissuade ces piétons de traverser par là, sans les autorités de la ville, ne sont-ils pas nés sur toute la place?

Quai du tram T3 et des lignes de bus
Station de lignes de bus
Station du tram T3 et des lignes de bus
Station de taxis
Accès piétonnier à la galerie commerciale et au parking au sous-sol
Voies de sortie du parking souterrain
Lignes de tram et de bus
Lignes de bus et de tram
Passage des voitures sortant du parking souterrain

Rue de Lausanne
Rue des Alpes
Gare CFF de Cornavin
Hôtel Cornavin
Rue du Mont-Blanc

Nuit de la nouvelle station du tram T3, également critiquée par des bus. A droite, une rue sortant du parking.



www.ate.ch

Place Cornavin - Genève

■ L'espace urbain le plus disputé de Genève continue à susciter l'inquiétude. ■ Le parking souterrain s'offre une sortie provisoire de tous les dangers. ■ Les surfaces peintes au sol restent une véritable énigme pour les conducteurs.

Circuler place de Cornavin fait peur



Sortie de l'esplanade de Cornavin. Une cycliste venant de la place se fraye un passage entre deux trams, à l'heure de pointe, jeudi 9 décembre, sur le coup névralgique de 16 h. Cette promiscuité urbaine se répète chaque jour, matin, midi et soir. (OLIVIER VOORLEANG)



THIERRY MORTENAT

7, place de Cornavin: l'homme brandit son bulletin de livraison. Pas de doute, il est à la bonne adresse. Pour son 40 tonnes, en revanche, un nouveau piège est venu, beaucoup plus dangereux que les milliers

descendant du passage des Alpes se trouve stoppé dans sa course, la rotation des taxis (une bonne trentaine à cet instant) vient botter contre l'encombrant visiteur et les piétons entament un pévilieux dialogue entre les pare-chocs. La veille à la même heure, c'est

shopping», glisse ce père de famille lucide, en s'échappant par l'escalator. La tranche névralgique 17h30-19h lui donne pleinement raison. Les automobilistes surgissent toutes les dix secondes du parking souterrain, transformant l'espace piétonnier en piège autoros-

avant d'ajouter sans rire: «Lorsque je pars pour une course et que je quitte l'esplanade sans avoir menacé ni harcelé quelqu'un, je remercie Dieu pour sa bonté.» Son collègue confirme l'inquiétude de la profession: «On a beau vouloir au pas, la peur ne nous quitte



VCS ATE ATA

www.ate.ch

Place Cornavin - Genève

• 18 mois plus tard...

Les piétons sont désormais rois sur la place de Cornavin

Aménagement
L'esplanade de la gare n'est plus une «zone 30» mais une «zone de rencontre».

GUSTAVO KUHN

La Ville de Genève a finalement obtenu gain de cause. Les piétons sont désormais officiellement rois sur l'esplanade de Cornavin. L'Office des transports et de la circulation (OTC) vient en effet d'écarter aux souhaits du conseil administratif de la Ville. Le parvis de la gare n'est plus une «zone 30», mais une «zone de rencontre», comme l'avait voulu la municipalité lors du réaménagement du secteur. Cette décision est entrée en force la semaine dernière, lorsque les nouveaux panneaux de signalisation ont été posés. La mesure n'est pour l'heure effective que pour une période test d'un an.

Principales différences: La vitesse maximale autorisée pour les véhicules est réduite à 20 km/h, mais surtout, les piétons sont désormais les usagers prioritaires. Rappels au passage que le permis en question est interdit à la circulation, sauf pour les vélos, les transports publics, les taxis, les véhicules de livraison et ceux qui sortent du parking souterrain.

Bras de fer Ville-Etat
Plus de boulevardiers ma-



Le quartier de la gare de Cornavin. La vitesse maximale autorisée pour les véhicules est réduite à 20 km/h, mais surtout, les piétons sont désormais les usagers prioritaires. (STEVIE KUNZ/EP/AGF)

depend du Canton, l'a classé «zone 30». Décision contre laquelle le Conseil administratif a fait recours en juillet 2004. «Ce qui nous opposait n'était pas la différence de 10 km/h, explique Christian Ferrazino, magistrat municipal chargé de l'aménagement. C'était surtout la mes-

ure de ne pas parler de victoire de la Ville. «Le recours déposé nous a surtout permis de nous rencontrer autour d'une table avec l'OTC et les autres partenaires. Tout le monde a fait preuve d'ouverture et nous sommes tombés

d'accord sur ce qui est actuellement en cours», explique Jean-Luc Girolini, directeur adjoint de l'OTC. Mais nous devons attendre le résultat d'études complémentaires.»

De côté du Touring club suisse (TCS), on est opposé à ce

En bref

■ Quelque 85 000 piétons traversent quotidiennement la gare, selon Christian Ferrazino. Il Cornavin est un important nœud d'échange des TPG. Trois lignes de trams et 15 lignes de

TdG 27.07.05

VCS ATE ATA

www.ate.ch

Genève : place Cornavin (gare)



après

- 2 voies de circulation
- tram au centre de la place
- - 40 % circulation



www.ate.ch

Genève : place Cornavin



Zone de rencontre :
priorité piétonne



www.ate.ch

Genève : rue Leschot



Zone de rencontre Leschot



VCS ATE ATA

Delémont



VCS ATE ATA

www.ate.ch

Delémont



www.ate.ch

Place du Midi - Sion

EVOLUTION HISTORIQUE VUE EST



avant

- 12'000 v/j
- 70 places stationnement
- concours 1998
- opposition commerçants
- recours au TF
- ouverture déc 2003



1950
Quelques voitures sur la Place ...
Une attraction.



2000
La Place du Midi est devenue
une véritable route.
Les piétons sont repoussés sur les bords,
dans les espaces résiduels.



2004
La Place du Midi retrouve sa vocation première.
Les piétons y sont prioritaires et la voiture est
tolérée dans la partie aude, à l'ombre.



Place du Midi - Sion



aujourd'hui

- 4'200 v/j
- 0 places de stationnement
- tarif préférentiel garages collectifs
- lieu de loisirs et manifestations



www.ate.ch

Yverdon-les-Bains

• au début : 2002

marquage seul



- 5500 v/j
- terminus de 12 lignes de bus



www.ate.ch

Yverdon-les-Bains

- aujourd'hui -> ralentisseurs en caoutchouc



Begegnungszonen

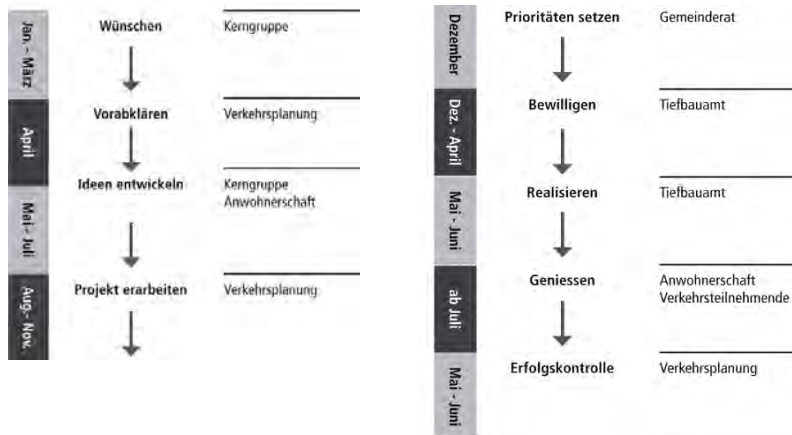
Erfahrungen der Stadt Bern



04.05.2007 | Seite 1

Erfahrungen mit Begegnungszonen

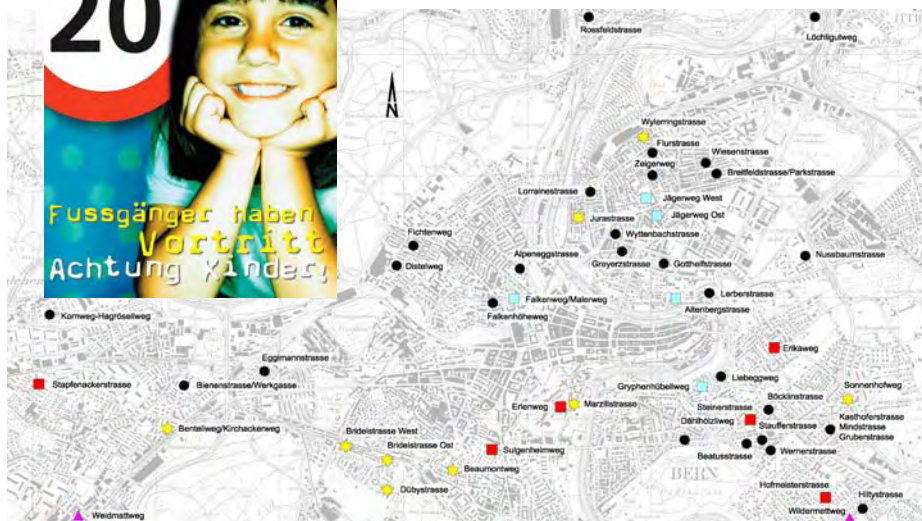
Vorgehen für Quartierstrassen



Ausführungsstandard + «Spielregeln»

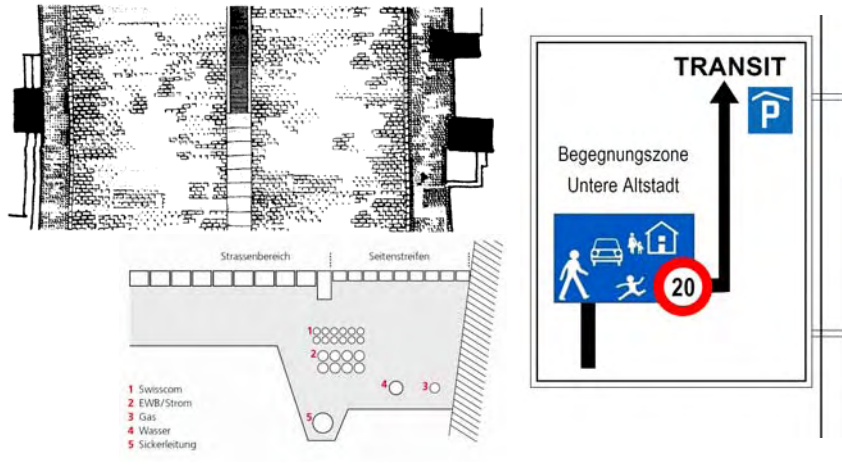


40 realisiert, 8 geplant

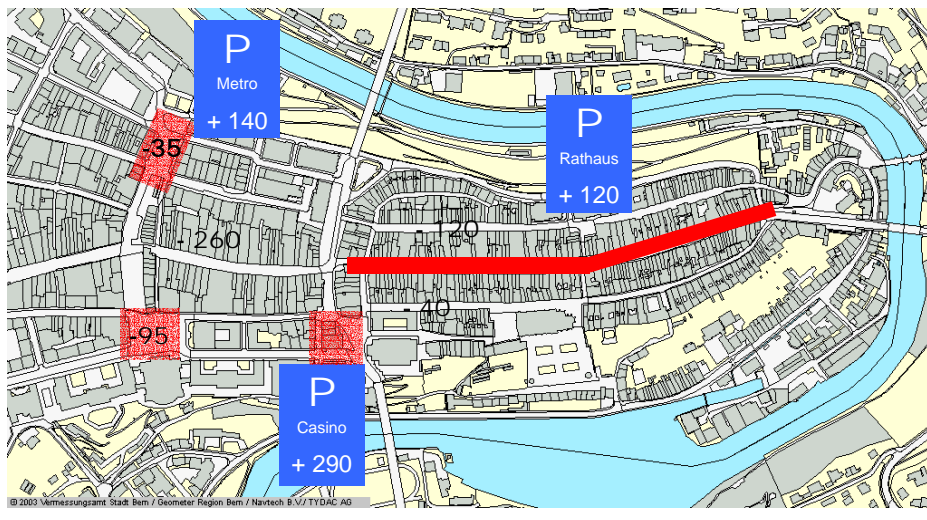


Untere Altstadt

Gassensanierung und Parkhauserweiterung als Auslöser



160 Parkplätze in Parkhäuser verlegt



Der sichtbare Stadtbach



Ist es so wie erwartet?



Der Wirt des Restaurantes Hotel Antiquo Gomez prusentiert einen Teil des Stadtbachs in der Berner Altstadt (Foto: M. G. / Berner Zeitung)

«Grandezza» in der Altstadt

Der Wirt, die Leistprasidentin, die Gemeinderatinn – alle freuen sich an der Begegnungszone Untere Altstadt

Der Wirt des Restaurantes Hotel Antiquo Gomez prusentiert einen Teil des Stadtbachs in der Berner Altstadt (Foto: M. G. / Berner Zeitung)

Die Wirtin, die Leistprasidentin, die Gemeinderatinn – alle freuen sich an der Begegnungszone Untere Altstadt

Die Wirtin, die Leistprasidentin, die Gemeinderatinn – alle freuen sich an der Begegnungszone Untere Altstadt

Schwierigkeiten

- offener Stadtbach !?
- Parkplatzsuchverkehr
- Einhaltung Tempo 20



Projekt Mittelstrasse

Zentrum des Länggassquartiers

Länge: 250 m / DTV: ~ 4'500 Fz / kein öV



heute

2009

Projektwettbewerb Breitenrainplatz



Zentrum des Nordquartiers

ca. 40 x 140m

DTV: ~12'000

1 Tram- und
4 Buslinien,
~ 500 Kurse

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

stephan.moser@bern.ch

