

Begegnungszonen auch bald in Frankfurt Wer hat´s erfunden... die Schweizer

Die Schweiz hat es mal wieder vorgemacht! Seit dem 1. Januar 2002 gibt es die Begegnungszone im Schweizer Straßenverkehrsrecht. Das Konzept der Begegnungszone wird mit einfachen Mitteln ohne große bauliche Maßnahmen umgesetzt und stellt damit eine Alternative zur aufwändigen und teuren verkehrsberuhigten Zone in Deutschland dar. Nachdem Frankreich und Belgien die Begegnungszone ebenfalls erfolgreich übernommen haben, besteht auch in Deutschland Interesse, neben verkehrsberuhigten Zonen Begegnungszonen einzurichten. In Frankfurt am Main sollen zum ersten Mal in Deutschland im Rahmen des ExWoSt-Projektes „Vernetzte Spiel- und Begegnungsräume“ Begegnungszonen eingerichtet und wissenschaftlich ausgewertet werden.

In der Schweiz konnte sich Anfang April eine Delegation der Frankfurter Verwaltung zusammen mit dem Projektsteuerungsteam der Planersocietät ein Bild von den Möglichkeiten, Wirkungen und Erfahrungen in der Schweiz machen. Dabei standen unterschiedliche Räume und Umsetzungsbeispiele im Vordergrund:

- In St. Gallen wurde die StadtLounge besichtigt, ein eher künstlerisches Projekt – ganz in rot - das insbesondere dazu diente, einen ehemaligen Hinterhofbereich am Cityrand aufzuwerten und eine neue Identität zu geben.



- In Bern wurden mehrere Straßen im Wohnquartier besichtigt, die mit einfachen Mitteln und Markierungen in Begegnungszonen umgewandelt wurden. Wichtig war dabei - wie ein Schweizer Vertreter erklärte - immer auch die frühe Beteiligung und das Engagement der Bewohner. So konnten die Wohnstraßen von den Bewohnern zurück erobert und Zielkonflikte mit Kfz-Fahrern von Anfang an minimiert werden.



- In Biel wurde der Zentralplatz besichtigt, der ein Projekt im Sinne des niederländischen shared-space-Ansatzes darstellt. Der Zentralplatz stellt als zentraler Ort und als Verkehrsknotenpunkt einen wichtigen Identifikationsort im Zentrum der

Stadt dar. Hier wurde das Konzept Begegnungszone fast ohne verkehrsordnungsrechtliche Maßnahmen umgesetzt, obwohl der Platz täglich von 12.000 Fahrzeugen und 1.200 Bussen befahren wird. Trotz des hohen Fahrzeugaufkommens wurde der Platz zu einer funktionierenden Begegnungszone, in der sich Fußgänger, Fahrradfahrer, Auto-Fahrer und Busfahrer begegnen und jeweils respektieren.

Begegnungszonen werden in der Schweiz für Wohn- oder Geschäftsstraßen eingesetzt, die eine hohe Fußgängerfrequenz aufweisen und als Spiel- und Kommunikationsort eine wichtige Funktion besitzen. Fußgänger dürfen die ganze Verkehrsfläche benutzen. Sie sind gegenüber den Kfz-Fahrern zwar vortrittberechtigt, dürfen jedoch die Fahrzeuge nicht unnötig behindern. Die Philosophie der Begegnungszone setzt, wie beim niederländischen Ansatz „shared space“, auf Miteinander, Freiwilligkeit und Interaktion der Verkehrsteilnehmer.

Die Anforderungen an die Umgestaltung der Straßenräume sind relativ gering: durch Tore oder torähnliche Situationen wird dem Autofahrer der Übergang in die Begegnungszone verdeutlicht. Weiterhin werden flankierende Maßnahmen (Markierungen, Bänke, Spielgeräte) umgesetzt, um das Ziel der Verkehrsberuhigung zu erreichen. Dabei haben die Schweizer Kommunen jedoch größtmögliche Freiheiten. Wichtig ist in der Schweiz, dass das Konzept nicht von oben angeordnet wird, sondern zusammen mit den Bewohnern in Straßengesprächen entwickelt wird, denn nur dann wird die Straße auch durch die Anwohner und Besucher mit Leben gefüllt.



Im Rahmen des ExWoSt-Modellvorhabens „Vernetzte Spiel- und Begegnungsräume“ in der Stadt Frankfurt wird das Konzept jetzt zum ersten Mal auf eine deutsche Stadt übertragen und ausgewertet. Dazu sollen noch in diesem Jahr in zwei Wohnstraßen im innerstädtischen Stadtteil Nordend Begegnungszonen eingerichtet werden (Böttgerstraße sowie Rotlintstraße). Ohne große bauliche Maßnahmen, aber mit intensiven Gesprächen vor Ort und innovativen Elementen der Straßenmarkierung soll das Projekt umgesetzt werden.

Insgesamt konnten sich die Vertreter der Stadtverwaltung Frankfurt auf der Exkursion ein gutes Bild davon machen, wie unterschiedlich das Konzept Begegnungszone umgesetzt werden kann und für welche Räume sich das Konzept anbietet. Es kann sowohl in Geschäfts- als auch in Wohnstraßen umgesetzt werden. Deutlich wurde bei allen Beispielen, dass das Verhältnis zwischen Fußgängerfrequenz und Kfz-Zahl relativ ausgeglichen sein sollte. Zudem wurden die Vorteile der flexiblen Umsetzung und die hohe Akzeptanz der Bewohner deutlich, denn nur dann können die Projekte gelingen.