



# **BEGEGNUNGSZONEN IN QUARTIEREN**

## LEITFADEN

## **Impressum**

### **Kontaktadresse**

Tiefbauamt Stadt Thun  
Projektleiter Verkehr und Strasse / Stv. Leiter FB Verkehr und Strasse  
Adrian Weber  
Industriestrasse 2  
3600 Thun  
Telefon +41 33 225 81 40  
adrian.weber@thun.ch

### **Begleitgruppe**

Eric Lanz, Tiefbauamt  
Beat Hämmerli, Tiefbauamt  
Massimiliano Di Leone, Planungsamt

### **Verfasser**

Adrian Weber, Tiefbauamt

Quelle Titelbild: Noah Oetterli, 2024

### **Versionen**

1.0	Beschluss Gemeinderat	25.06.2025

## Inhaltsverzeichnis

<b>1.</b>	<b>Genehmigungsvermerke</b> .....	<b>4</b>
<b>2.</b>	<b>Ausgangslage und Ziel</b> .....	<b>4</b>
<b>3.</b>	<b>Geltungsbereich</b> .....	<b>5</b>
<b>4.</b>	<b>Gesetzliche Grundlagen und Normen</b> .....	<b>5</b>
4.1	Verzeichnis .....	5
4.2	Zusammenfassung Arbeitshilfe des Kantons .....	5
<b>5.</b>	<b>Begriffsdefinition</b> .....	<b>6</b>
<b>6.</b>	<b>Grundsätze für die Prüfung einer Begegnungszone auf Quartierstrassen</b> .....	<b>6</b>
6.1	Ziele einer Begegnungszone .....	6
6.2	Abschnittsbildung .....	7
6.3	Eignungskriterien .....	8
<b>7.</b>	<b>Vorgehen bei der Planung und der Umsetzung</b> .....	<b>9</b>
7.1	Projektablauf / Ablaufschema .....	9
7.2	Schritte.....	10
7.2.1	Anstoss.....	10
7.2.2	Eignungsprüfung .....	11
7.2.3	Antrag.....	11
7.2.4	Projektierung .....	11
7.2.5	Entscheid.....	12
7.2.6	Genehmigung.....	12
7.2.7	Realisierung.....	13
7.2.8	Wirkungskontrolle.....	13
<b>8.</b>	<b>Ausführungstechnische und gestalterische Vorgaben</b> .....	<b>13</b>
8.1	Grundsatz .....	13
8.2	Strassenquerschnitt .....	13
8.3	Signalisation und Markierung .....	14
8.3.1	Zonentore .....	14
8.3.2	Streckengestaltung .....	15
8.3.3	Parkplätze .....	15
8.3.4	Sonstige Markierungen.....	15
8.4	Möblierung.....	15
8.5	Ökologische Aufwertung.....	16
8.6	Betrieb und Unterhalt.....	16
<b>9.</b>	<b>Anhang</b> .....	<b>17</b>
9.1	Anhang A, Gesetzesauszüge .....	17
9.1.1	Strassenverkehrsgesetz SVG (SR 41.01) .....	17
9.1.2	Signalisationsverordnung.....	17
9.1.3	Verordnung des UVEK über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen (SR 741.23.3).....	18
9.1.4	Strassengesetz (BSG 732.11, SG) .....	18
9.1.5	Strassenverordnung (BSG 732.111.1, SV).....	19

## 1. Genehmigungsvermerke

Der Gemeinderat der Stadt Thun hat in seiner Sitzung vom 25. Juni 2025 den vorliegenden Leitfaden «Begegnungszonen in Wohnquartieren» als verwaltungsanweisendes Instrument genehmigt. Zudem hat er den Leitfaden zur Veröffentlichung freigegeben.

## 2. Ausgangslage und Ziel

Mit wenigen Ausnahmen gilt auf den städtischen Hauptachsen das Temporegime «Höchstgeschwindigkeit 50 generell», wie es das kantonale Strassengesetz und die Signalisationsverordnung vorsehen. Das Quartierstrassennetz ist grösstenteils Bestandteil von Tempo 30-Zonen (siehe Thun-GIS: <https://thun.regiogis-beo.ch/share/3291a794d8>).

Vereinzelte Begegnungszonen in Zentrumsbereichen (Oberes Bälliz, Marktgasse/Gerberngasse/Berntorgasse/Untere Hauptgasse und Talackerstrasse beim Zentrum Oberland) sind vorhanden. Begegnungszonen im Sinne von «Wohn- oder Spielstrassen» gibt es hingegen bislang nicht. In den ausgedehnten Wohnquartieren existiert allerdings eine Vielzahl von schmalen Quartierschliessungsstrassen und Zufahrtsstrassen, welche in der Regel Teil von Tempo-30-Zonen sind und sich teilweise in Privateigentum befinden (aber der Öffentlichkeit gewidmet sind und rechtlich als öffentlich zugängliche Strassen gelten). Auf diesen Strassen bestehen oft trotz verhältnismässig tiefen Geschwindigkeitsniveaus verkehrstechnische Defizite wie ungenügende Sichtweiten, zahlreiche Einfahrten, fehlender Raum für spielende Kinder etc., so dass eine Tempo-30-Zone keine positive Wirkung zu entfalten vermag.

In solchen Strassenräumen liesse sich die Situation fallweise mit Begegnungszonen verbessern.

2003 hatte der Gemeinderat einen Grundsatzentscheid betreffend die Kriterien und die Umsetzung von Begegnungszonen getroffen (GRB 516/2003 vom 24. Oktober 2003 Begegnungszonen in Thun; Grundsatzentscheid). In den mittlerweile zwanzig Jahren seit diesem Grundsatzentscheid haben sich sowohl die gesetzliche Lage wie auch die Praxis bezüglich Begegnungszonen weiterentwickelt. Im Gesamtverkehrskonzept (GVK) 2035 (GRB 763/2018 vom 5. Dezember 2018 GVK Stadt Thun 2035: Ergebnis der Konsultation; Genehmigung) sind Begegnungszonen als Massnahme der Zielsetzung 4 «Quartierstrassen beruhigen und Velohaupttroutennetz schaffen» verankert.

Ziel dieses Leitfadens ist es, die Entwicklung der letzten Jahre zu berücksichtigen und eine zeitgemässe Grundlage für die Beurteilung und Projektierung von Begegnungszonen in Wohnquartieren zu schaffen. Diese Grundlage orientiert sich an den geltenden Gesetzen sowie an bewährten Praktiken anderer Städte und bezieht sich auf «nicht verkehrsorientierte Strassen», die gemäss der Systematik GVK 2035 als «Quartiernetz-Feinerschliessung» bezeichnet werden. Der Leitfaden definiert:

- die Kriterien, welche eine Strasse zur Einrichtung einer Begegnungszone erfüllen muss;
- den Prozess von der Idee bis zur Realisierung;
- die zu berücksichtigenden technischen Spezifikationen.

### 3. Geltungsbereich

Das vorliegende Dokument **gilt für Begegnungszonen im städtischen, siedlungsorientierten Strassennetz in Wohnquartieren**. Es gilt in Analogie zu den kantonalen Vorgaben **auch für der Öffentlichkeit gewidmete Quartierstrassen privater Eigentümerschaften**.

Der vorliegende Leitfaden behandelt **nicht die Planung von Quartierzentren**, da diese separat nach einem ganzheitlichen Ansatz zu planen und zu gestalten sind. Das vorliegende Dokument ist in diesem Zusammenhang für Fragestellungen betreffend die gesetzlichen Vorgaben, Kriterien und (teilweise) den Genehmigungsprozess zu betrachten.

Der Leitfaden richtet sich an Mitarbeitende der städtischen Verwaltung, namentlich des Planungsamtes und des Tiefbauamtes, sowie an Planungsbüros und Quartierleiste.

### 4. Gesetzliche Grundlagen und Normen

#### 4.1 Verzeichnis

- Strassenverkehrsgesetz (SVG; SR 741.01)
- Verkehrsregelverordnung (VRV; SR 741.11)
- Signalisationsverordnung (SSV; SR 741.21)
- Verordnung des UVEK über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen (SR 741.213.3)
- Strassengesetz des Kantons Bern (SG; BSG 732.11)
- Strassenverordnung des Kantons Bern (SV; BSG 732.111.1)
- Kanton Bern, BVD, Tempo-30-Zone und Begegnungszone, Arbeitshilfe

Die entsprechenden Artikel und deren Auslegung sind ausführlich in der Arbeitshilfe Tempo-30-Zone und Begegnungszone der kantonalen Bau- und Verkehrsdirektion vom 1. Juni 2024 dargelegt. Im Anhang A werden diejenigen Passagen auszugsweise aufgeführt, welche für das direkte Verständnis bei der Planung von Begegnungszonen notwendig sind.

#### 4.2 Zusammenfassung Arbeitshilfe des Kantons

Als Fazit aus der gesetzlichen Lage fasst die Arbeitshilfe des Kantons folgende, allgemein geltenden Punkte zusammen:

Artikel 108 Absatz 4bis SSV legt somit die abweichenden Anordnungsvoraussetzungen für Begegnungszonen auf nicht verkehrsorientierten Strassen fest. Für solche Zonen gelten die generellen Voraussetzungen nach Artikel 3 Absatz 4 SVG, es kann somit das vereinfachte Verfahren angewendet werden:

- Die stichhaltigen Gründe für die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit sind breiter gefasst («...oder andere in den örtlichen Verhältnissen liegende Gründe dies erfordern»).
- Bei der Beurteilung der Erforderlichkeit der Massnahme kommt der Behörde ein weiterer Ermessensspielraum zu. Die Zulässigkeit der Anordnung ergibt sich aus der Prüfung der Verhältnismässigkeit. Diese kann auf nicht verkehrsorientierten Quartierstrassen aufgrund ihrer Dimensionen oder der Gestaltung gegeben sein. Die Auswirkungen sind sowohl auf die betroffene Strasse als auch auf die umliegenden Strassen zu beurteilen.
- Die Pflicht, ein Gutachten zu erstellen, besteht nicht. Soweit sinnvoll, soll ein Gutachten eingeholt werden. Insbesondere wenn mit einem Rechtsmittelverfahren gerechnet werden muss.

- Wird auf ein Gutachten verzichtet, wird mindestens die Erarbeitung eines technischen Berichts empfohlen.
- Der Entscheid über die Einführung einer Begegnungszone ist zu publizieren. Gegen die Anordnung kann Beschwerde geführt werden.

## **5. Begriffsdefinition**

Basierend auf den in Kapitel 4 erwähnten rechtlichen Grundlagen können Begegnungszonen wie folgt definiert werden:

- Begegnungszonen in Wohnquartieren dienen nebst der Erhöhung der Verkehrssicherheit und dem Schutz bestimmter Verkehrsteilnehmenden vor allem den Bedürfnissen der Anwohnerschaft, insbesondere der Erhöhung der Aufenthaltsqualität. So übernehmen sie zum Beispiel auch die Funktion eines Raumes für Spiel und Begegnung.
- Fussgängerinnen und Fussgänger und fahrzeugähnliche Geräte haben gegenüber dem Velo- und Motorfahrzeugverkehr Vortritt und dürfen die Fahrbahn frei benützen, den Velo- und Motorfahrzeugverkehr aber nicht unnötig behindern.
- Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 20 km/h. Parkieren ist nur an gekennzeichneten Stellen erlaubt.
- Es gilt Rechtsvortritt, Fussgängerstreifen werden keine markiert.
- In der Regel sind keine Trottoirs vorhanden.

## **6. Grundsätze für die Prüfung einer Begegnungszone auf Quartierstrassen**

### **6.1 Ziele einer Begegnungszone**

Mit einer Begegnungszone lassen sich bei entsprechender Eignung der Strasse, des Strassenabschnitts oder des Strassenzugs in Wohnquartieren folgende Ziele erreichen:

- Steigerung der Wohn- und Aufenthaltsqualität durch Schaffung von zusätzlichem Raum für Spiel und Sport sowie gesellschaftlichen Aktivitäten (entsprechend den gesetzlich genannten «besonderen örtlichen Verhältnissen»);
- Schutz von bestimmten Benutzergruppen (z. B. Schulkinder);
- Erhöhung der Verkehrssicherheit, die anderweitig nicht erreicht werden kann.



### 6.3 Eignungskriterien

Ob sich ein Strassenabschnitt, ein Strassenzug oder, in Ausnahmefällen, ein Gebiet zur Einrichtung einer Begegnungszone eignet, hängt von den nachstehend aufgeführten Kriterien ab.

Kriterium	Beschrieb	Muss	Soll
Strassenklassierung: Nebenstrasse	Gemäss GVK Strassen der Kategorie «Quartiernetz, Feinerschliessen»	X	
Betroffene Strasse weist nur geringen Verkehr auf	Max. DTV 1000 Fz/Tag Max. DTV 150 Fz/Spitzenstunde	X	
Tiefe IST- Geschwindigkeit	V85 max. 30 km/h (aktuelle Messung)	X	
Umsetzbarkeit ohne grosse bauliche Massnahmen	Geringe Anpassungen am eigentlichen Strassenraum, punktuelle Anpassung von Strassenrändern zur Einhaltung der Höchstgeschwindigkeit nötig.		X
Kein oder nur marginaler Durchgangsverkehr	Anteil der Fahrzeuge die den Perimeter nur durchfahren max. 10 %	X	
Ausschliessbarkeit von Verkehrsverlagerungen	Es darf zu keinen Verkehrsverlagerungen auf angrenzende Strassen kommen	X	
Kein Fahrverbot oder Teilfahrverbot	Strasse muss uneingeschränkt der Öffentlichkeit gewidmet sein, Signalisation wie «Zubringerdienst gestattet» unzulässig	X	
Kein öffentlicher Verkehr	Ausnahme kleiner Quartierbus (z. B. Hangbus)	X	
Keine Veloroute	Keine Velostrassen Keine Velohaupttrouten, keine Freizeittrouten gemäss kantonalem Sachplan Veloverkehr, GVK		X
Geringes Längsgefälle	max. 6 %		X
Geringer Strassenquerschnitt	Fahrbahnbreite max. 5.50 m mit Einengungen (z. B. Längsparkfelder, welche Tempo reduzieren und Kreuzen partiell verhindern) oder Fahrbahnbreite < 4.50 m	X	
Grosser Bezug zu angrenzenden Parzellen	«Offener» Strassenraum, Anteil von Hecken, Zäunen, Mauern auf max. 60 % der abgewickelten Strassenrandlänge		X
Wohnnutzung	Vereinzelt stilles Gewerbe mit geringen Kundenfrequenzen ist zulässig Im Fall von einzelnen kleinen Gewerbebetrieben mit geringem Werkverkehr ist die Situation fallweise zu prüfen		X
Durchmischte Anwohnerschaft	Die Anwohnerschaft ist gut durchmischt (Familien, jüngere und ältere Personen) und hat ein Bedürfnis nach Begegnungsraum, hält sich in diesem dann auch auf und bewegt sich darin.		X
Verkehrssicherheit lässt sich erhöhen	Es bestehen Sicherheitsdefizite (z. B. mangelnde Sichtweiten, welche sich mittels einer Begegnungszone mit 20 km/h verbessern lassen)	X	
Verbesserung für schutzbedürftige Personen	Z. B. Verbesserung Schulwegsicherheit, ältere Menschen, Familien mit Kinderwagen, Roller, Kleinelos	X	
Potential zur Entsiegelung und Entschärfung von Hitzeinseln	Die Begegnungszone eröffnet Möglichkeiten zur Schaffung von Versickerungsflächen, Grünraum oder Baumpflanzungen		X

Die «Muss»-Kriterien müssen zwingend erfüllt sein. Von den «Soll»-Kriterien sind eine möglichst grosse Zahl, jedoch mindestens drei, zu erfüllen, damit sich die Strasse potenziell zur Einrichtung einer Begegnungszone eignet bzw. näher geprüft wird.

Die obigen Kriterien sind als Leitlinie zwecks einer einheitlichen Beurteilung der fraglichen Strassenräume zu verstehen. In Ausnahmefällen kann eine Begegnungszone aufgrund der örtlichen Situation auch mit ungenügender Erfüllung der genannten Kriterien eine sinnvolle Lösung darstellen. In solchen Fällen ist aber transparent darzulegen und zu begründen, aus welchen Gründen von den Leitlinien abgewichen wird.

## 7. Vorgehen bei der Planung und der Umsetzung

### 7.1 Projektablauf / Ablaufschema

Zeitschiene	Schritt	Zuständig	Beschrieb
Monat 1-3	1) Anstoss	i. d. R. Anwoh- nende	<ul style="list-style-type: none"> <li>Idee entwickeln und im Quartier diskutieren</li> <li>Übergabe Anliegen an Quartierleist oder Bildung einer Interessengemeinschaft</li> </ul>
		fallweise Stadt	<ul style="list-style-type: none"> <li>Im Rahmen Quartier BGK oder BGK *</li> </ul>
Monat 4-5	2) Eignungsprüfung	TBA/(PIA)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kontaktaufnahme schriftlich mit TBA durch Quartier- leist oder Interessengemeinschaft</li> <li>Eignungsprüfung durch TBA mit PIA</li> <li>Schriftliche Rückmeldung an die Initianten durch TBA</li> </ul>
Monat 6 – 8	3) Antrag für BGZ	Initianten	<ul style="list-style-type: none"> <li>Diskussion im Quartierleist oder der Interessenge- meinschaft</li> <li>Unterschriftensammlung in betroffener Strasse</li> <li>Konkretisierung Anliegen, schriftlicher Antrag an TBA mit Unterschriften</li> </ul>
Monat 9 -15	4) Projektierung	TBA/(PIA)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Projektierung durch TBA unter Einbezug PIA und Quartierleist bzw. der Interessengemeinschaft</li> <li>Erstellung Pläne und Bericht, ggf. Gutachten</li> <li>Kostenschätzung</li> <li>Vorprüfung durch OIK I</li> </ul>
Monat 16 – 18 (je nach Finanzierung)	5) Entscheid	Direktionsvor- steher/-in Bau und Liegen- schaften	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sicherstellung Finanzierung (i. d. R. baul. Unterhalt)</li> <li>Terminierung</li> <li>Entscheid Vorsteher/-in Direktion Bau und Liegen- schaften</li> </ul>
Monat 18 - 22	6) Genehmigung (Verkehrsmass- nahme BGZ)	TBA/Kanton	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ausarbeitung Zustimmungsunterlagen</li> <li>Einreichung zur Zustimmung beim Kanton (OIK I)</li> <li>Ggf. Baugesuch (Ausnahmefall)</li> <li>Publikation Verkehrsmassnahme nach erfolgter Zu- stimmung Kanton</li> </ul>

Monat 23 - 25	7) Realisierung	TBA	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Umsetzung Markierungen, Signalisierung, punktuelle bauliche Massnahmen und/oder Installationen und, wenn vorhanden, Anpassung Grünraum</li> </ul>
Monat 26 -37	8) Betrieb/Nutzung	Anwohnende	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Anlage nutzen, Erfahrungen sammeln, zusammentragen</li> </ul>
Monat 38	9) Wirkungskontrolle	TBA	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erfahrungsaustausch mit Quartierleist/Arbeitsgruppe</li> <li>• Tempomessungen, Verkehrszählung</li> </ul>
	10) Ergänzende Massnahmen, wenn nötig Rückbau	TBA	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nachrüstung zusätzlicher baulicher Massnahmen, Signalisation, Markierung oder Abbruch und Wiederherstellung ursprünglicher Zustand</li> </ul>

\*Der Prozess im Fall eines BGK erfolgt sinngemäss: Die Schritte 2 bis 3 erfolgen im Rahmen der Projektinitiierung durch die Stadt Thun, unter Einbezug der entsprechenden Interessengruppen. Die übrigen Projektschritte sind analog den Prozessschritte ohne BGK.

## 7.2 Schritte

Nachfolgend sind die einzelnen Schritte näher erläutert.

### 7.2.1 Anstoss

Idee und Anstoss haben grundsätzlich von den Anwohnenden des fraglichen Strassenabschnittes zu erfolgen. Die Idee wird durch Diskussion in der Nachbarschaft im Sinne einer ersten Bedürfnisabklärung konsolidiert und im Idealfall anschliessend dem Quartierleist vorgelegt und mit diesem diskutiert. Die Beantragung einer Prüfung durch das Tiefbauamt erfolgt bevorzugt durch den Quartierleist. Ein Prüfungsantrag an das Tiefbauamt direkt durch die initiiierende Interessengemeinschaft ist aber ebenfalls möglich. Der Prüfungsantrag erfolgt schriftlich (Brief und Planskizze) und mittels eines Austauschgesprächs (Erwartungen, gesetzlicher Rahmen, Vorgehen etc.).

Fallweise kann die Initiative auch durch städtische Abteilungen (TBA, PIA, UwEM) ergriffen werden. Dies ist namentlich der Fall:

- im Rahmen von Quartier-BGK;
- im Rahmen übergeordneter Gesamtkonzepte;
- bei gravierenden Sicherheitsdefiziten, die anders nicht zu lösen sind.

In diesem Fall wird die Idee skizziert und anschliessend in geeigneter Form im Sinne einer Mitwirkung dem Quartierleist und den direkt betroffenen Anstösserinnen und Anstössern zur Stellungnahme vorgelegt.

Die Stadt kann auch ohne Befürwortung der Anwohnerschaft eine Begegnungszone verfügen, sofern sie die Massnahme als notwendig erachtet und die Zustimmung der Vorsteherin/des Vorstehers der Direktion Bau und Liegenschaften und des Kantons vorliegt. Die Verfügung unterliegt dem Beschwerderecht.

### 7.2.2 Eignungsprüfung

Das Tiefbauamt prüft die grundsätzliche Eignung des beantragten Strassenabschnitts zur Einführung einer Begegnungszone anhand der Kriterien gemäss Kapitel 6.3 und nimmt eine Abstimmung mit den übergeordneten Planungen vor.

Der Befund (positiv/Alternativvorschlag/negativ) wird dem Quartierleist schriftlich mitgeteilt.

### 7.2.3 Antrag

Der Quartierleist teilt den Befund den Initiantinnen und Initianten mit. Gemeinsam entscheiden diese, ob das Begehren Begegnungszone offiziell beantragt werden soll. Dazu ist bei allen Anwohnenden der betroffenen Strasse eine Unterschriftensammlung durchzuführen.

Beträgt die **Zustimmung** der betroffenen Anwohnenden **mindestens zwei Drittel** (pro Haushalt nur eine Stimme), kann durch den Quartierleist oder die initiierende Interessengemeinschaft schriftlich die Planung und Umsetzung einer Begegnungszone beantragt werden. Das Schreiben muss mindestens folgende Elemente enthalten:

- Angabe der Gründe (Nennung der Defizite), warum eine Begegnungszone sinnvoll und erwünscht ist;
- Unterschriften (mit Namen, Adresse, Unterschrift) sowie Auswertung der Unterschriftensammlung (Nachweis der Zustimmungsrates);
- Planskizze mit Projektidee.

Bei einer Zustimmungsrates von weniger als **zwei Dritteln** wird ein Ersuchen um eine Begegnungszone vom Tiefbauamt nicht weiterverfolgt.

### 7.2.4 Projektierung

Der offizielle Antrag wird durch das Tiefbauamt in Abstimmung mit dem Planungsamt geprüft und das weitere Vorgehen den Antragstellenden schriftlich mitgeteilt.

Führt die Prüfung zu einem positiven Ergebnis, wird das Projekt in die Projektplanung aufgenommen und je nach Ressourcen die Projektierung gestartet.

Planung und Projektierung der Begegnungszone erfolgen unter der Federführung des Tiefbauamtes, welches fallweise ein externes Büro mit der Projektierung beauftragt.

Die Erstellung eines Gutachtens ist für Begegnungszonen in Wohnquartieren nicht zwingend (vgl. Art. 108 Abs. 4<sup>bis</sup> in Verbindung mit Art. 108 Abs. 4 SSV).. Über die Erstellung eines Gutachtens entscheidet fallweise das Tiefbauamt.

Anstelle eines Gutachtens ist mindestens ein Projektdossier mit einem Situationsplan der geplanten Massnahmen und einem technischen Bericht mit Kostenschätzung/-voranschlag zu erstellen.

Wird ein Gutachten als sinnvoll erachtet, hat dieses folgende Inhalte aufzuweisen:

- Analyse des Ist-Zustandes (Auslöser, Einordnung im Strassennetz, Bebauung, Verkehrsraum, Verkehrszahlen, Geschwindigkeitsmessungen, Verkehrsverhalten, Sicherheitsdefizite, Umwelt);
- Ziele;
- Massnahmenbeschrieb und Abschätzung der Auswirkungen;
- Beantwortung der folgenden Fragen bzw. Nachweis, dass Begegnungszone
  - nötig ist;

- zweckmässig ist;
- verhältnismässig ist.

Der technische Bericht hat mindestens folgende Punkte zu beinhalten:

- Analyse des Ist-Zustandes (Auslöser, Einordnung im Strassennetz, Bebauung, Verkehrsraum, Verkehrsverhalten, Sicherheitsdefizite, Umwelt, Oberflächenzustand);
- Ziele;
- Massnahmenbeschrieb und Abschätzung der Auswirkungen;
- Beantwortung der folgenden Fragen:
  - Welche besonderen örtlichen Verhältnisse eine Begegnungszone erfordern;
  - Nachweis der Verhältnismässigkeit anhand der prognostizierten Auswirkungen;
- Kostenschätzung +/- 20 %.

Der Plan 1:200 hat mindestens folgende Inhalte aufzuweisen:

- Titelblatt;
- Nordpfeil;
- Grundlage Amtliche Vermessung (AV);
- Ist-Zustand, wie bestehendes Mobiliar, Bäume, Gewässer, Grünflächen, Hecken, Einfahrten, Zugänge/Vorplätze;
- Kennzeichnung öffentlicher Gebäude (Schulen, Kindergärten, Versammlungsräume und dergleichen) und Gewerbebetriebe;
- bestehende und projektierte Markierungen und Signalisationen;
- ggf. bauliche Massnahmen inkl. Detailplan;
- weitere Projektelemente.

Das Projekt ist anschliessend dem Kanton (OIK I) zur Vorprüfung vorzulegen.

#### *7.2.5 Entscheid*

Liegt eine positive Antwort aus der Vorprüfung vor, ist die Finanzierung zu sichern. Die Begegnungszonen werden grundsätzlich durch die Stadt finanziert, eine Beteiligung durch Private oder Vereine ist nicht vorgesehen.

Weiter gilt es, die Terminierung der Umsetzung zu planen. Je nach Umfang der Verkehrseinschränkungen während der Realisierung sind die Arbeiten mit anderen Baustellen im Strassenraum abzustimmen (Koordination öffentlicher Raum).

Sind die finanziellen und terminlichen Fragen geklärt, ist das Vorhaben dem Vorsteher/der Vorsteherin der Direktion Bau und Liegenschaften zum Beschluss vorzulegen.

#### *7.2.6 Genehmigung*

Die Einführung von Begegnungszonen auf Gemeindestrassen erfordert die Zustimmung des kantonalen Tiefbauamts. Voraussetzung dazu ist die Einreichung

- der Projektpläne;
- des Gutachtens oder technischen Berichts;
- die Verfügung der Verkehrsmassnahme des Vorstehers/der Vorsteherin der Direktion Bau und Liegenschaften.

Wird auf die Erarbeitung eines Gutachtens verzichtet, so ist anstelle des Gutachtens das ausgefüllte und unterzeichnete Selbstdeklarationsformular (siehe Anhang zur kantonalen Arbeitshilfe zu Tempo-30- Zonen und Begegnungszonen) einzureichen.

Stimmt der Kanton den Massnahmen zu, so werden diese mit dem Hinweis auf die Zustimmung des Kantons in Form einer anfechtbaren Verfügung durch das Tiefbauamt publiziert. Dieser Ablauf gilt nur für Projekte, welche innerhalb des Strassenraums realisiert werden können (Normalfall). Andernfalls ist zu prüfen, ob eine Baubewilligung erforderlich ist.

#### 7.2.7 Realisierung

Der Zeitpunkt der Umsetzung wird je nach Umfang, Finanzierung, Ressourcen sowie in Koordination mit anderen Baustellen durch das Tiefbauamt festgelegt.

Die Realisierungsbegleitung erfolgt unter der Federführung des Tiefbauamtes.

#### 7.2.8 Wirkungskontrolle

Nach einem Jahr Betrieb ist unter der Federführung des Tiefbauamtes eine Wirkungskontrolle durchzuführen. Diese umfasst:

- Geschwindigkeitsmessung:  
Nachweis V85 von  $\leq 25$  km/h sowie Verkehrszählung  
(Werden diese Grenzwerte überschritten, so sind zusätzliche Massnahmen zu realisieren).
- Analyse Unfallgeschehen:  
Ergeben sich Auffälligkeiten, muss die Situation im Detail analysiert werden.
- Neu entstandene Sicherheitsdefizite, die mittels Begehung und Beobachtungen vor Ort oder aufgrund von Hinweisen aus der Bevölkerung festgestellt werden, sind mit Zusatzmassnahmen zu beheben.

Lässt sich mit den aufgrund der Nachkontrolle ergriffenen Zusatzmassnahmen keine befriedigende und sichere Situation erzielen, kann durch das Tiefbauamt die Aufhebung der Begegnungszone geprüft und diese allenfalls durch den Vorsteher/die Vorsteherin Bau und Liegenschaften verfügt werden.

## 8. Ausführungstechnische und gestalterische Vorgaben

(Dieses Kapitel wird anhand von Pilotprojekten konkretisiert und anschliessend weiterbearbeitet.)

### 8.1 Grundsatz

Begegnungszonen sind nach einheitlichen Prinzipien zu gestalten. Dadurch werden ein Wiedererkennungswert und eine grössere Thun-spezifische Identität geschaffen.

### 8.2 Strassenquerschnitt

In den meisten Fällen ist der Strassenquerschnitt durch die Bestandessituation gegeben. In breiteren Strassenabschnitten kann der Fahrbahnabschnitt auf folgende Masse (Minimalmasse) reduziert werden:

- im Gegenverkehr: 4,50 m
- bei Einbahnverkehr mit Velogegenverkehr: 4,30 m
- reiner Einbahnverkehr: 3,50 m

Beidseits des Fahrbahnquerschnitts ist ein Lichtraum von 50 Zentimetern von Mauern, Zäunen, Hecken etc. freizuhalten.

Der Strassenquerschnitt muss auf der ganzen Länge das Befahren durch Lastwagen zulassen (Schleppkurven, Lichtraumprofil auch in der Höhe berücksichtigen), um die Zu- und die Durchfahrt für die Abfallbeseitigung und den Winterdienst zu gewährleisten.

Bei örtlichen Einengungen und Torsituationen und anderen Gestaltungselementen gilt eine minimale Durchfahrbreite von 3,00 Metern.

Ausnahmen legt das Tiefbauamt fest.

### 8.3 Signalisation und Markierung

#### 8.3.1 Zonentore

Am Anfang und am Ende der Begegnungszone ist eine Torsituation mit Signal 2.59.5 (Anfang) bzw. 2.59.6 (Ende) gemäss SSV zu signalisieren.



Abb. 2a: Signal 2.59.5 Begegnungszone



Abb. 2b: Signal 2.59.6 Ende Begegnungszone

In der Regel erfolgt die Signalisierung in Kombination mit der Gestaltung der Torsituation:



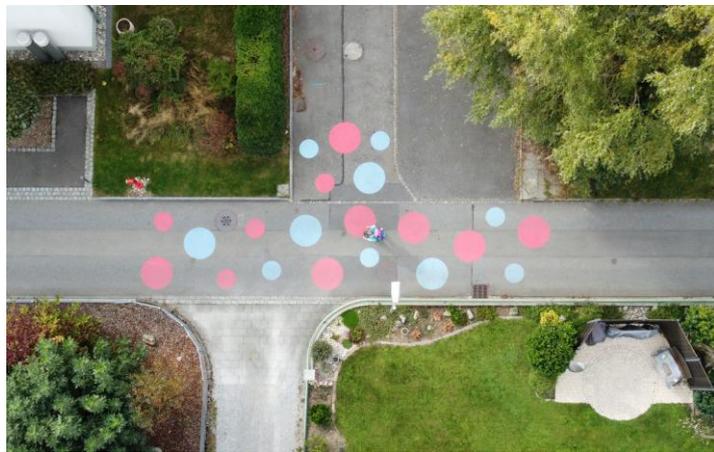
Abb. 3: Torsituation, Beispielbild -> Wird im Weiterentwicklungsschritt auf Basis der Pilotprojekte angepasst

Das Tor wird im Regelfall durch eine markierte Engstelle, bestehend aus [in Pilotprojekten zu bestimmen] und dazwischen aufgespanntem Signal 2.59.5/2.59.6 gebildet.

Unmittelbar nach dem Torbereich ist eine Bodenmarkierung «20» anzubringen.

### 8.3.2 Streckengestaltung

Bei wichtigen, schlecht erkennbaren Querungsstellen (Schulwege, solange keine Trottoirs vorhanden sind), Zugängen (z. B. Kindergarten, Kita etc.) und im Bereich der Kernaufenthaltsbereiche sind farbliche Gestaltungen der Strassenoberflächen (FGSO) zum Beispiel (Weiterentwicklung erfolgt im Rahmen der Pilotprojekte) in Form farbiger Punkte anzubringen:



- Durchmesser: 100 cm und 60 cm
- Material: BSCOfield 2K ready mix
- Farbe: RAL 3018 erdbeerroter und RAL 5024 pastellblau

Die Verteilung erfolgt zufällig, Anzahl und Lage sind projektspezifisch und vor Ort zu definieren.

Die Bodenmarkierung «20» ist ca. alle 50 Meter zu wiederholen.

### 8.3.3 Parkplätze

Parkieren ausserhalb markierter Flächen ist nicht gestattet.

Grundsätzlich wird der Parkplatzbestand nach Möglichkeit erhalten und gegebenenfalls räumlich etwas angepasst (z. B. Kombination mit den Zonentoren).

### 8.3.4 Sonstige Markierungen

Es werden keine Fussgängerstreifen markiert.

Es werden keine weiteren Markierungen angebracht.

Die Markierung von Spielen (z. B. Mühlenspiel) und dergleichen ist grundsätzlich nicht vorgesehen, kann aber fallweise bei entsprechenden örtlichen Gegebenheiten (Flächen in Nischen oder bei vom Fahrverkehr abgewandten Flächen) geprüft werden.

## 8.4 Möblierung

Die Möblierung wird ausschliesslich durch das Tiefbauamt bestimmt und ist minimal zu halten. Standardelemente sind: (Weiterentwicklung erfolgt im Rahmen der Pilotprojekte)

- Sitzbänke Standardmodell [[Spezifizierung](#)] im Bereich von Grün- und Randflächen.
- Pflanzentröge Modell [[Spezifizierung](#)] in Ausnahmefällen bei genügendem Flächenangebot wie z. B. grosszügigen Knotenflächen.

Die Beleuchtung ist im Projekt zu überprüfen. Sofern sich daraus kein zwingender Handlungsbedarf ergibt, wird die Beleuchtung nicht angepasst.

Das Aufstellen zusätzlicher fixer Installationen und Möblierungen durch Anwohnende ist nicht gestattet.

### **8.5 Ökologische Aufwertung**

Eine ökologische Aufwertung sowie zusätzliche Begrünung sind anzustreben. Je nach örtlicher Gegebenheit sind denkbar: ([Weiterentwicklung erfolgt im Rahmen der Pilotprojekte](#))

- zusätzliche Baumpflanzungen (Baumgrube min 2.50 x 2.50 m, Werkleitungen berücksichtigen);
- Rückbau und Begrünung von überbreiten Strassenflächen oder von durch die Einführung einer Begegnungszone nicht mehr erforderlichen Gehwegflächen;
- Pflanzentröge (Bepflanzung und Pflege erfolgt ausschliesslich durch Stadtgrün).

### **8.6 Betrieb und Unterhalt**

Der bauliche Strassenunterhalt und der betriebliche Strassenunterhalt (Reinigung, Winterdienst) erfahren durch die Begegnungszone keine organisatorischen Änderungen.

Bei Reinigung, Schneeräumung, Glatteisbekämpfung etc. können, bedingt durch die Möblierung und die Bepflanzung, qualitative Einbussen (ungeräumte/ungereinigte Ecken und Nischen) entstehen. Diese sind durch die Anwohnerschaft zu dulden.

## 9. Anhang

### 9.1 Anhang A, Gesetzesauszüge

#### 9.1.1 Strassenverkehrsgesetz SVG (SR 41.01)

Art. 3 Befugnisse der Kantone und Gemeinden

<sup>4</sup> Andere Beschränkungen oder Anordnungen können erlassen werden, soweit der Schutz der Bewohner oder gleichermassen Betroffener vor Lärm und Luftverschmutzung, die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen, die Sicherheit, die Erleichterung oder die Regelung des Verkehrs, der Schutz der Strasse oder andere in den örtlichen Verhältnissen liegende Gründe dies erfordern.<sup>18</sup> Aus solchen Gründen können insbesondere in Wohnquartieren der Verkehr beschränkt und das Parkieren besonders geregelt werden. Die Gemeinden sind zur Beschwerde berechtigt, wenn Verkehrsmassnahmen auf ihrem Gebiet angeordnet werden

#### 9.1.2 Signalisationsverordnung

Art 22b Begegnungszone

<sup>1</sup> Das Signal «Begegnungszone» (2.59.5) kennzeichnet Strassen in Wohn- oder Geschäftsbereichen, auf denen die Fussgänger und Benützer von fahrzeugähnlichen Geräten die ganze Verkehrsfläche benützen dürfen. Sie sind gegenüber den Fahrzeugführern vortrittsberechtigt, dürfen jedoch die Fahrzeuge nicht unnötig behindern.

<sup>2</sup> Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 20 km/h.

<sup>3</sup> Das Parkieren ist nur an den durch Signale oder Markierungen gekennzeichneten Stellen erlaubt. Für das Abstellen von Fahrrädern gelten die allgemeinen Vorschriften über das Parkieren.



2.59.5 Begegnungszone  
(Art. 2a und 22b)



2.59.6 Ende der Begegnungszone  
(Art. 2a)

Art 108 Abweichung von den allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten:

<sup>1</sup> Zur Vermeidung oder Verminderung besonderer Gefahren im Strassenverkehr, zur Reduktion einer übermässigen Umweltbelastung oder zur Verbesserung des Verkehrsablaufs kann die Behörde ... für bestimmte Strassenstrecken Abweichungen von den allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten (Art. 4a VRV309) anordnen.

<sup>2</sup> Die allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten können herabgesetzt werden wenn:

- a. eine Gefahr nur schwer oder nicht rechtzeitig erkennbar und anders nicht zu beheben ist;
- b. bestimmte Strassenbenützer eines besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutzes bedürfen;

...

- d. dadurch eine im Sinne der Umweltschutzgesetzgebung übermässige Umweltbelastung (Lärm, Schadstoffe) vermindert werden kann. Dabei ist der Grundsatz der Verhältnismässigkeit zu wahren.<sup>313</sup>

<sup>4</sup> Vor der Festlegung von abweichenden Höchstgeschwindigkeiten wird durch ein Gutachten (Art. 32 Abs. 3 SVG) abgeklärt, ob die Massnahme nötig (Abs. 2), zweck- und verhältnismässig ist oder ob andere Massnahmen vorzuziehen sind....

<sup>4bis.</sup> In Abweichung der Absätze 1, 2 und 4 richtet sich die Anordnung von ... Begegnungszonen nur nach Artikel 3 Absatz 4 SVG.

<sup>5</sup> Es sind folgende abweichende Höchstgeschwindigkeiten zulässig:

- e. innerorts mit Zonensignalisation ... 20 km/h nach Artikel 22b.

<sup>6</sup> Das UVEK [...] Es legt für Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen bezüglich Ausgestaltung, Signalisation und Markierung die Anforderungen fest.

### 9.1.3 Verordnung des UVEK über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen (SR 741.23.3)

#### Art. 2 Grundsatz

Bei allen Massnahmen, die zur Einhaltung der angeordneten Höchstgeschwindigkeiten erforderlich sind, ist darauf zu achten, dass die Strassen von allen dort zugelassenen Fahrzeugarten befahren werden können.

#### Art. 4 Verkehrsrechtliche Massnahmen

<sup>1</sup> Eine vom Rechtsvortritt abweichende Regelung durch Signale ist nur zulässig, wenn die Verkehrssicherheit es erfordert.

<sup>2</sup> Die Anordnung von Fussgängerstreifen ist unzulässig.

#### Art. 5 Gestaltung des Strassenraumes

<sup>1</sup> Die Übergänge vom übrigen Strassennetz in eine Zone müssen deutlich erkennbar sein. Die Ein- und Ausfahrten der Zone sind durch eine kontrastreiche Gestaltung so zu verdeutlichen, dass die Wirkung eines Tores entsteht.

<sup>2</sup> Der Zonencharakter kann mit besonderen Markierungen gemäss den einschlägigen technischen Normen (SN 640 851 der VSS) verdeutlicht werden.

<sup>3</sup> Zur Einhaltung der angeordneten Höchstgeschwindigkeit sind nötigenfalls weitere Massnahmen zu ergreifen, wie das Anbringen von Gestaltungs- oder Verkehrsberuhigungselementen.

### 9.1.4 Strassengesetz (BSG 732.11, SG)

#### Art. 66 Verkehrsanordnungen, Signalisation und Markierungen

<sup>2</sup> Die Gemeinde verfügt Verkehrsanordnungen im Sinne von Artikel 3 Absätze 2 bis 4 SVG für alle übrigen öffentlichen Strassen sowie für alle öffentlichen Verkehrsflächen privater Eigentümerinnen und Eigentümer.

*9.1.5 Strassenverordnung (BSG 732.111.1, SV)*

Art. 44 Gemeinde- und Privatstrassen

<sup>2</sup> *Folgende Verkehrsmassnahmen bedürfen der Zustimmung des Tiefbauamts, sofern sie länger als 60 Tage beibehalten werden:*

*a Regelung der Vortrittsverhältnisse,*

*b Fahrverbote*

*d Geschwindigkeitsbeschränkungen*