

Bericht
Stadt Basel
Begegnungszonen in Wohnquartieren
Wirkungskontrolle



Titelbild: Begegnungszone im Wohnquartier. Basel, 2012. ©BVD

Basel, 14.6.2017/1623.4/V3

Impressum

Auftraggeber

Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt
Amt für Mobilität – Mobilitätsstrategie
Dufourstrasse 40
4001 Basel
<http://www.mobilitaet.bs.ch/>

Arbeitsgruppe

Bau und Verkehrsdepartement Kanton Basel-Stadt

- Mobilitätstrategie: Thomas Graf
- Planungsamt: Nina Schweizer

Präsidialdepartement Kanton Basel-Stadt

- Kantons- und Stadtentwicklung: Barbara Alder

Pestalozzi & Stäheli, Ingenieurbüro Umwelt Mobilität Verkehr

- Andreas Stäheli
- Vera Conrad

Begleitung durch die fachlich unabhängige zentrale Statistikstelle des Kantons Basel-Stadt

- Fabienne Hofer
- Jonas Eckenfels

Bearbeitung

Pestalozzi & Stäheli
Ingenieurbüro Umwelt Mobilität Verkehr
Aeschenplatz 2
4052 Basel
<http://www.ps-ing.ch>

Bezugsquelle

Das Dokument kann kostenlos heruntergeladen werden von
www.mobilitaet.bs.ch/ueber-uns/erhebungen-modelle/wirkungskontrollen/begegnungszonen.html

Basel, Juni 2017

Inhaltsverzeichnis

Impressum	1
Glossar	4
Zusammenfassung	6
1. Ausgangslage	8
2. Zielsetzung	10
3. Vorgehen und angewendete Methoden	10
3.1 Arbeitsgruppe	10
3.2 Untersuchungsdesign	10
3.3 Methoden	11
3.4 Thesen zur Überprüfung der Zielsetzungen	18
4. Ergebnisse, Zielerreichung und Handlungsbedarf	26
4.1 Erkennbarkeit	26
4.2 Aufenthaltsqualität und Sicherheitsempfinden	33
4.3 Rücksichtnahme der Verkehrsteilnehmenden	35
4.4 Geschwindigkeiten	38
4.5 Unfallgeschehen	40
4.6 Nutzungsverhalten in der Begegnungszone	43
4.7 Nachbarschaftliche Beziehungen	47
4.8 Begegnungszone als Lernort für Kinder	52
4.9 Sesshaftigkeit	53
4.10 Planungsprozess	54
4.12 Parkieren und Verfügbarkeit von Personenwagen	56
4.13 Unterhalt und Betrieb	58
4.14 Altersstruktur	59
4.15 Haushaltsform und –grösse	60
4.16 Eigentum	60
4.17 Reineinkommen	61
4.18 Perspektive für Begegnungszonen in der Stadt Basel	61
4.19 Einflussfaktoren nach ausgewählten Merkmalen von Begegnungszonen	62
4.20 Besonders positiv und negativ hinsichtlich der Strassenraumgestaltung bewertete Begegnungszonen	65
5 Auswirkungen, Empfehlungen und Fazit	74
5.1 Erfolgversprechende Faktoren für die Einrichtung und den Betrieb von Begegnungszonen in der Stadt Basel	74
5.2 Auswirkungen und Empfehlungen	75
5.3 Fazit	83
Konsultierte Literatur	84
Anhang	

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Übersicht – Begegnungszonen in der Stadt Basel	9
Abbildung 2: Beispiel einer Standardeinfahrt mit Torelement, Verkehrsschild, Kinderzeichnung, sicht- und spürbare Dreistreifenmarkierung sowie Markierung „20“ ..	19
Abbildung 3: Die Begegnungszone als Begegnungsraum.	22
Abbildung 4: Nebeneinander verschiedener Nutzungen im Strassenraum	23
Abbildung 5: Begegnungszone mit Trottoirüberfahrt im Hintergrund.....	26
Abbildung 6: Wichtigkeit von Gestaltungselementen etc. in Begegnungszonen	27
Abbildung 7: Zufriedenheit mit der Gestaltung der Begegnungszone	28
Abbildung 8: Erkennbarkeit von Begegnungszonen	29
Abbildung 9: Sicherheitsempfinden in Begegnungszonen	33
Abbildung 10: Die Begegnungszone als sicherer Aufenthaltsort: Gluggere auf der Fahrbahn.	35
Abbildung 11: Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmenden in Begegnungszonen	36
Abbildung 12: Rücksichtnahme einzelner Verkehrsmittel in Begegnungszonen	36
Abbildung 13: Nutzung von Fahrbahn und Trottoir in Begegnungszonen	43
Abbildung 14: Häufigkeit von Treffen Jugendlicher tagsüber auf der Strasse mit Kollegen und Kolleginnen	46
Abbildung 15: Nachbarschaftlicher Kontakt und Zusammenkünfte in Begegnungszonen	47
Abbildung 16: Verändertes Nutzungsverhalten nach Einführung der Begegnungszonen.....	48
Abbildung 17: Beurteilung der Nachbarschaft aus Sicht von Jugendlichen.....	50
Abbildung 18: Vorhandene Freunde von Vorschulkindern im Quartier.....	50
Abbildung 19: Möglichkeit von Vorschulkindern, Freunde selbständig im Quartier zu erreichen	51
Abbildung 20: Überwiegende Parkierorte	56
Abbildung 21: Beurteilung des öffentlichen Parkplatzangebots in Begegnungszonen	57
Abbildung 22: Heute nicht mehr standardgemässe Pflanztröge, Sitzbänke und Pingpongisch in einer ehemaligen Wohnstrasse, heute als Begegnungszone signalisiert.	59
Abbildung 23: Begegnungszone Im Holeeletten: Starker Bezug zwischen Strassenraum und angrenzender Bebauung	64

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Ausgewählte Themen zu näheren Untersuchung von Begegnungszonen.....	17
Tabelle 2: Unfallstatistik Begegnungszonen 2011 bis 2016, Vorher-Nachher-Vergleich	42
Tabelle 3: Übersicht von besonders gut bewerteten Begegnungszonen.....	68
Tabelle 4: Übersicht von besonders schlecht bewerteten Begegnungszonen.....	70
Tabelle 5: Übersicht der Begegnungszonen, in denen vertiefend Interviews geführt wurden	72

Glossar

Begriff	Erklärung
Begegnungszone	In Begegnungszonen haben Fussgängerinnen und Fussgänger Vortritt, dürfen den Verkehr jedoch nicht unnötig behindern. Die Höchstgeschwindigkeit für Fahrzeuge beträgt 20 km/h. Parkieren ist nur dort erlaubt, wo es durch Markierungen oder Signale gekennzeichnet ist.
Langsamverkehr	Langsamverkehr steht für Fortbewegung zu Fuss, auf Rädern oder Rollen, angetrieben durch menschliche Muskelkraft. Langsamverkehr umfasst insbesondere Fussverkehr und Wandern, Velo fahren (auch Mountainbikes, Renn- und Liegevelos) sowie Fortbewegung mit fahrzeugähnlichen Geräten wie z.B. Inline-Skaten, Trottinett, Skateboard etc.
MEIN DEIN UNSER Feld	Das „MEIN DEIN UNSER Feld“ ist so gross wie die Fläche eines Parkplatzes. Es ist mit einem entsprechenden Schriftzug gekennzeichnet. Ein solches Feld findet sich in einigen Begegnungszonen in der Stadt Basel, z.B. Neuensteinerstrasse, Lothringerstrasse. Es bietet einen Freiraum zur Nutzung an, kann flexibel, aber auch permanent möbliert werden und nach den Wünschen der Anwohnenden benutzt werden. Das Feld ist im Rahmen eines Pilotprojekts vom Planungsamt Basel-Stadt entwickelt und initiiert worden.
QR-Code	Der QR-Code (englisch Quick Response, „schnelle Antwort“, als Markenbegriff „QR Code“) ist ein zweidimensionaler Code. Sie stellen links zu Webseiten bereit. QR-Codes lassen sich mit Smartphones und Tablet-PC mithilfe einer kostenlosen App lesen.
Spielkiste	Spielkisten werden auf Wunsch der Anwohnenden ergänzend zu der Standardmöblierung wie Sitzbänke und Pflanztröge von der zuständigen kantonalen Stelle aufgestellt. Dort können Spielzeug und sonstige für die Begegnungszone dienliche Materialien gelagert werden. Die Anschaffung und die Pflege der Materialien obliegt den Anwohnenden. Spielkisten finden sich z.B. in der Efringerstrasse und Stöberstrasse.
v85	Der Wert v85 gibt die Geschwindigkeit im Rahmen einer Verkehrsmessung an, die von 85% der gemessenen Fahrer eingehalten und von 15% überschritten wird. Dabei werden die sehr schnellen Fahrenden ausser Acht gelassen. Resultat ist ein gut nutzbarer Indikator für die Bestimmung der Verkehrssicherheit einer Strasse.

Wohnstrasse

Bevor im Jahr 2002 das Verkehrsregime „Begegnungszone“ in die Signalisationsverordnung aufgenommen wurde, fanden sich in Basel bereits einige sogenannte Wohnstrassen. Zu den ersten Schweizer Wohnstrassen zählen u.a. die beiden Basler Strassen Bärenfelderstrasse und Laufenstrasse.

Wohnstrassen wurden ab dem Jahr 2002 in Begegnungszonen umsignalisiert. Wohnstrassen sind entsprechend im derzeit geltenden Strassenverkehrsgesetz nicht mehr vorgesehen.

Ehemalige Wohnstrassen sind davon geprägt, dass sie damals in einem sehr langen Planungsprozess (8 bis 10 Jahre) entstanden sind und i.d.R. durch ausserordentlichen sozialpolitischen Engagement der Anwohnenden initiiert wurden. Mit der Einrichtung dieser Strassen war ebenfalls ein hoher und individueller Gestaltungsanspruch an den Strassenraum verbunden und damit einhergehend ein hoher finanzieller Aufwand. Durch die intensive und langfristige Auseinandersetzung mit dem Projekt „Wohnstrasse“ hat sich eine hohe Identifikation mit dem Strassenraum ergeben und die Anwohnenden haben sich gut vernetzt.

Zusammenfassung

Ausgangslage und Zielsetzung

In der Stadt Basel gibt es 85 Begegnungszonen in Wohnquartieren (Stand Februar 2017), die mehrheitlich in den vergangenen 15 Jahren eingerichtet wurden. Um zu überprüfen, welche Auswirkungen Begegnungszonen haben, hat das Amt für Mobilität Basel-Stadt eine Wirkungskontrolle in Auftrag gegeben. Der Fokus wurde dabei auf Begegnungszonen in Wohnquartieren gelegt.

Folgende Ziele werden mit der Einrichtung und dem Betrieb von Begegnungszonen in der Stadt Basel verfolgt:

- Der Strassenraum wird von den Nutzenden als angenehmer und sicherer Aufenthaltsort wahrgenommen.
- Es ereignen sich keine bzw. weniger Unfälle. Die Unfallschwere nimmt ab.
- Das Geschwindigkeitsniveau ist dem Verkehrsregime „Tempo 20“ angemessen.
- Das Verkehrsregime Begegnungszone unterstützt die gegenseitige Rücksichtnahme.
- Der Strassenraum wird als Begegnungsort genutzt.
- Nachbarschaftsbeziehungen können einfacher aufgenommen und gepflegt werden.
- Kindern wird das Einüben des Nebeneinanders von motorisierten Individualverkehr und Langsamverkehr ermöglicht/erleichtert.
- Lärm- und Schadstoffemissionen werden/sind reduziert.
- Der Durchgangsverkehr wird auf das übergeordnete Strassennetz verlagert.

Methoden

Im Rahmen der Wirkungskontrolle fanden verschiedene Methoden und Daten Verwendung:

- Online-Fragebogenerhebung bei allen Haushalten in Begegnungszonen;
- Leitfadengestützte Interviews mit involvierten Abteilungen aus der kantonalen Verwaltung Basel-Stadt und Anwohnenden in 5 ausgewählten Begegnungszonen;
- Monitoringbericht Begegnungszonen 2015 (Strukturerhebung);
- Kantonale Jugendbefragung 2013 und Familienbefragung 2013;
- Unfalldaten der Basler Kantonspolizei für den Zeitraum 2011 bis 2016;
- Umfangreiche Bestandsaufnahme von Merkmalen in den Begegnungszonen.

Zentrale Ergebnisse und Empfehlungen

Die Einrichtung von Begegnungszonen in Wohnquartieren der Stadt Basel führt zu folgenden zentralen Auswirkungen:

- Der Strassenraum wird als angenehmer und sicherer Aufenthaltsort wahrgenommen.
- Das geltende Verkehrsregime unterstützt die gegenseitige Rücksichtnahme.
- Das Geschwindigkeitsniveau ist in Begegnungszonen in der Regel angemessen.
- In Begegnungszonen werden weniger Unfälle verursacht. Zudem gab es in den letzten sechs Jahren in allen Begegnungszonen nur eine schwerverletzte und zwei leichtverletzte Personen.
- Der Strassenraum wird häufig als Begegnungsort und Spielraum genutzt.
- Nachbarschaftsbeziehungen können einfacher aufgenommen und gepflegt werden.
- Kinder können ihr Verkehrsverhalten mit verschiedenen Verkehrsarten leichter einüben.
- Begegnungszonen begünstigen die Sesshaftigkeit von Anwohnern.
- Familien mit Kindern schätzen die Möglichkeiten von Begegnungszonen besonders.
- Mit Begegnungszonen geht kein höherer Unterhalts- und Betriebsaufwand einher.
- Bedeutsame negative Auswirkungen ergeben sich nicht durch Begegnungszonen.

Die Erhebungen haben folgende Faktoren als besonders relevant für gut funktionierende Begegnungszonen identifiziert:

- Engagement und tatsächliche Nutzung der Strasse durch die Anwohnenden;
- Ansprechende Gestaltung und Möblierung des Strassenraums mit wirkungsvollen Trottoirüberfahrten in geeigneten Situationen, Zoneneingangstor, Markierungen, Sitzbänken und Pflanztrögen;
- Möglichst geringer Durchgangsverkehr und geringe Geschwindigkeiten;
- Individuelle Gestaltung der Strasse als Identifikation stiftendes Instrument;
- Unterstützung der Anwohnenden zur Aneignung des Strassenraums.

Folgender prioritärer Handlungsbedarf und entsprechende Empfehlungen wurden formuliert:

- Zu hohe Durchfahrtmengen in mehreren Begegnungszonen
Empfehlung: Sinnvolle Anordnung von Möblierungselementen und Parkierung; Prüfen von Fahrverboten (permanent und temporär); Reduktion des Parkdrucks.
- Begriff „Begegnungszone“ (u.a. Rechte und Pflichten) unzulänglich bekannt
Empfehlung: Geltenden Verkehrsregeln und Nutzungsmöglichkeiten besser bekannt machen, z.B. durch bessere Verbreitung Spielfibel; Nutzen der Homepage www.basel-unterwegs.ch; Installation QR-Codes an relevanten Orten.
- Verbesserung der gegenseitigen Rücksichtnahme der Verkehrsteilnehmenden
Empfehlung: Gemeinsame Kampagne mit regionalen Fachverbänden; zum Einrichtungszeitpunkt der Begegnungszone Tafeln mit Info zu neu geltende Verkehrsregeln aufstellen; Ermuntern der Anwohnenden, Durchfahrende freundlich auf neu geltendes Verkehrsregime hinzuweisen.
- Nicht ausgeschöpfte Nutzungsmöglichkeiten in mehreren Begegnungszonen
Empfehlung: Bessere Verbreitung der Spielfibel; Vernetzungstreffen für interessierte Personen zum Erfahrungsaustausch; Nutzungsmöglichkeiten einer Begegnungszone öffentlichkeitswirksam im Rahmen der Mobilitätswoche präsentieren.
- Geschwindigkeitsniveau in einzelnen Begegnungszonen nicht angemessen
Empfehlung: Verkehrsberuhigende Anordnung von Möblierungselementen und Parkierung; tatsächliche Nutzung des Strassenraums durch Anwohnende.
- Vielenorts herrschender Parkdruck erschwert Einrichtung von Begegnungszonen
Empfehlung: Weiterverfolgung der Idee des Quartierparkings.
- Individuelle Gestaltung von Begegnungszonen nur vereinzelt vorhanden
Empfehlung: Ergänzen der Spielfibel um Beispiele zur individuellen Gestaltung; Idee prüfen, Trogbepflanzung mit Unterstützung der Stadtgärtnerei zu erleichtern.
- Zeitraum zwischen Beschluss und definitiver Umsetzung zu lang
Empfehlung: Jeweilige Information der Bevölkerung zu Umsetzungsschritten; Überprüfung verwaltungsinterner Prozesse zur rascheren Umsetzung.

Fazit

Die Wirkungskontrolle hat gezeigt, dass mit der Einrichtung von Begegnungszonen in der Stadt Basel meist positive Auswirkungen einhergehen. So konnte nachgewiesen werden, dass die erarbeiteten Zielsetzungen, die mithilfe der Einrichtung von Begegnungszonen verfolgt werden, zum überwiegenden Teil erreicht werden. Handlungsbedarf und Empfehlungen zur weiteren Verbesserung konnten ebenfalls erarbeitet werden.

Die engagierte Einrichtung und der Betrieb von Begegnungszonen in Wohnquartieren in der Stadt Basel hat sich in den letzten Jahren als zweckmässiges Planungsinstrument erwiesen. Die Wohnstandortqualität ist damit gestiegen und die Anwohnenden empfinden die Begegnungszonen als Bereicherung in vielerlei Hinsicht.

Die Einrichtung weiterer Begegnungszonen nach dem bisherigen Verfahren ist sehr zu empfehlen.

1. Ausgangslage

Im Jahr 2002 ist das Verkehrsregime Begegnungszone in die eidgenössische Signalisationsverordnung als Artikel 22b aufgenommen worden. Er lautet wie folgt:

¹ *Das Signal „Begegnungszone“ (2.59.5) kennzeichnet Strassen in Wohn- oder Geschäftsbereichen, auf denen die Fussgänger und Benützer von fahrzeugähnlichen Geräten die ganze Verkehrsfläche benutzen dürfen. Sie sind gegenüber den Fahrzeugführern vortrittsberechtigt, dürfen jedoch die Fahrzeuge nicht unnötig behindern.*

² *Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 20 km/h.*

³ *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.*

In Basel gibt es 85 Begegnungszonen in Wohnquartieren (Stand Februar 2017), die mehrheitlich in den vergangenen 15 Jahren eingerichtet wurden. Seit 2012 hat sich der Planungsprozess verändert: Wurden bis anhin das Aktionsprogramm der Werkstatt Basel abgearbeitet, sind ab diesem Zeitpunkt die Begegnungszonen auf Antrag der Anwohnenden initiiert und ggf. eingerichtet worden.

Im Rahmen der vorliegenden Wirkungskontrolle ist untersucht worden, welche Auswirkungen mit der Einrichtung von Begegnungszonen verbunden sind und welche Faktoren sich positiv auf die Funktionalität einer Begegnungszone auswirken. Der Fokus ist dabei auf Begegnungszonen in Wohnquartieren gelegt worden. Dabei wurden 80 Begegnungszonen untersucht, die zusammengenommen eine Gesamtlänge von 13.9 km erreichen (Gesamthaft umfassen alle Begegnungszonen in Basel 20.6 km). Abbildung 1 gibt Auskunft über ihre Lage im Stadtgebiet.

Bereits im Jahr 2015 ist ein erster Monitoringbericht mit der Auswertung struktureller Daten vom kantonalen Statistischen Amt in Absprache mit dem Amt für Mobilität erstellt worden. Im Mai 2016 hat das Amt für Mobilität – Mobilitätsstrategie das Büro Pestalozzi & Stäheli damit beauftragt, die Konzeptionierung und Durchführung der vorliegenden Wirkungskontrolle vorzunehmen. Im vorliegenden Bericht werden die statistischen Daten aus dem Jahr 2015 mit den weiteren Erhebungen zusammengefasst und die Auswirkungen von Begegnungszonen gesamthaft beurteilt.

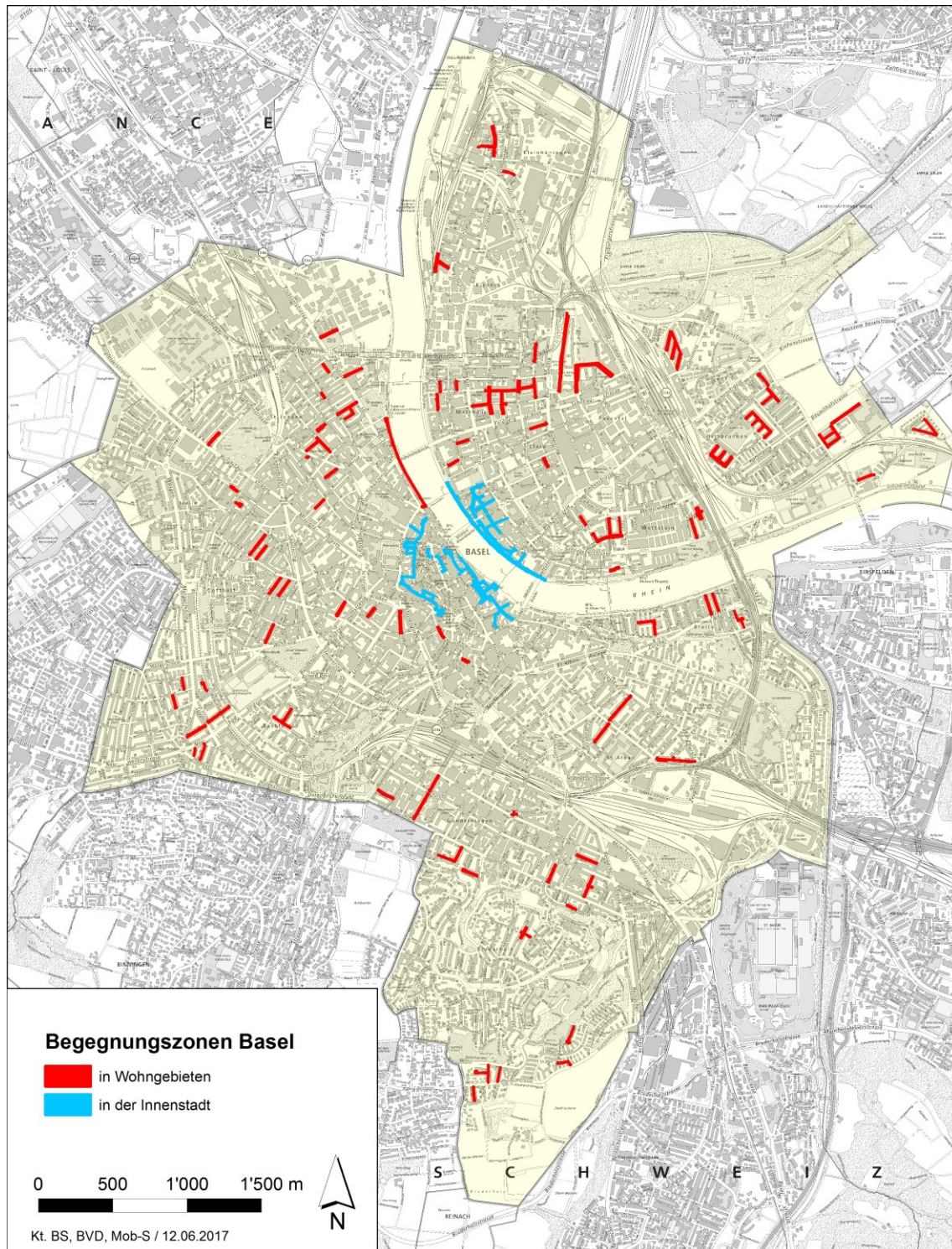


Abbildung 1: Übersicht – Begegnungszonen in der Stadt Basel

2. Zielsetzung

Mit der Wirkungskontrolle sollen die bestehenden Prozesse, die möglichen Einflussfaktoren und die verwendeten Gestaltungs- und Möblierungselemente im Zusammenhang mit Begegnungszonen in Wohnquartieren reflektiert werden. Ob mit der Einrichtung von Begegnungszonen positive Auswirkungen für die Stadt Basel erzielt werden, ist Gegenstand der vorliegenden Untersuchung. Es ist zu überprüfen, ob die mit der Einrichtung von Begegnungszonen gewünschten Zielsetzungen (siehe dazu auch Kapitel 3.2) erreicht werden können und welche konkreten Auswirkungen sich damit für die Stadt ergeben.

Die Ziele der Wirkungskontrolle sind:

- Einflussfaktoren auf die Wirksamkeit von Begegnungszonen zu identifizieren.
- Empfehlungen zu formulieren, wie Begegnungszonen möglichst wirkungsvoll eingerichtet und betrieben werden können.

3. Vorgehen und angewendete Methoden

3.1 Arbeitsgruppe

Es wurde eine Arbeitsgruppe eingesetzt. Sie hatte zur Aufgabe, regelmässig alle fachlich wichtigen Punkte im Projekt zu diskutieren und abzustimmen.

Die Arbeitsgruppe war zusammengesetzt aus folgenden Organisationseinheiten:

- Bau und Verkehrsdepartement Kanton Basel-Stadt:
 - Mobilitätstrategie: Thomas Graf
 - Planungsamt: Nina Schweizer
- Präsidiatdepartement Kanton Basel-Stadt:
 - Kantons- und Stadtentwicklung: Barbara Alder
- Pestalozzi & Stäheli, Ingenieurbüro Umwelt Mobilität Verkehr:
 - Andreas Stäheli und Vera Conrad

Das Statistische Amt ist die fachlich unabhängige zentrale Statistikstelle des Kantons und übernahm begleitend dazu die methodische Beratung für die Erstellung des Online-Fragebogens und die Durchführung und Aufbereitung der Befragung (siehe dazu auch Kapitel 3.3 Methoden). Sie ist als solche zuständig für die Durchführung von kantonalen Befragungen und Stadtteilbefragungen. Die Statistikstelle wurde vertreten von Fabienne Hofer und Jonas Eckenfels.

3.2 Untersuchungsdesign

Aufgabe der Arbeitsgruppe war, das Untersuchungsdesign für die Wirkungskontrolle festzulegen. Folgende Rahmenbedingungen wurden dazu erarbeitet:

Ziele und Funktionalität von Begegnungszonen in Wohnquartieren in der Stadt Basel

Zur Konzeptionierung der Wirkungskontrolle wurden von der Arbeitsgruppe relevante Zielsetzungen erarbeitet und zusammengestellt, die mit der Einführung und dem Betrieb von Begegnungszonen verfolgt werden.

Übergeordnete Zielsetzungen

- Der Strassenraum wird von den Nutzern als angenehmer und sicherer Aufenthaltsort wahrgenommen.
- Es ereignen sich keine bzw. weniger Unfälle. Die Unfallschwere nimmt ab.
- Das Geschwindigkeitsniveau ist dem Verkehrsregime „Tempo 20“ angemessen.
- Das Verkehrsregime Begegnungszone unterstützt die gegenseitige Rücksichtnahme.

Nachgeordnete Zielsetzungen

- Der Strassenraum wird als Begegnungsort genutzt.
- Nachbarschaftsbeziehungen können einfacher aufgenommen und gepflegt werden.
- Kindern wird das Einüben des Nebeneinanders von motorisierten Individualverkehr und Langsamverkehr (Zu Fuss Gehende, Velofahrende, Nutzende von fahrzeugähnlichen Geräten wie Skateboard, Trottinett, Rollerblades etc.) ermöglicht/erleichtert.
- Lärmemissionen werden reduziert.
- Der Durchgangsverkehr wird auf das übergeordnete Strassennetz verlagert.

Können die oben aufgeführten Zielsetzungen ganz oder wenigstens teilweise in einer Begegnungszone als erfüllt definiert werden, ist davon auszugehen, dass die Begegnungszone ihren Zweck erfüllt und funktioniert.

Im Rahmen der Wirkungskontrolle wurden weitere Themenfelder definiert, die ebenfalls untersucht werden sollten:

- Sesshaftigkeit in Begegnungszonen
- Parkieren
- Unterhalt und Betrieb von Begegnungszonen
- Strukturelle Daten zu Alter, Haushaltsformen, Eigentumsverhältnissen und Reineinkommen
- Planungs- und Umsetzungsprozess Begegnungszonen

3.3 Methoden

Fragebogenerhebung

Zur Ermittlung der subjektiven Einschätzungen und Erfahrungen der Anwohnenden in Begegnungszonen führte das Statistische Amt basierend auf dem Statistikgesetz (§ 9 Statistikgesetz und § 7, Abs. 3 Statistikverordnung) eine Online-Fragebogenerhebung mittels standardisiertem Fragebogen durch. Der Fragebogen enthielt sowohl geschlossene als auch offene Fragen. Er befindet sich im Anhang 8.

Die Inhalte und Fragestellungen des Fragebogens wurden in der Arbeitsgruppe entworfen und vom Statistischen Amt finalisiert. Das Statistische Amt war mit der Qualitätssicherung sowie der Durchführung der Befragung betraut. Es implementierte die Online-Befragung und erprobte im Rahmen eines Pretests die Praxistauglichkeit des Fragebogens.

Als Grundgesamtheit galten alle Haushalte in den ausgewählten Begegnungszonen (vgl. Abb. 1) in denen mindestens eine Person im Alter von 18 Jahren oder mehr lebte. Weiter wurden nur Schweizerinnen und Schweizer sowie Ausländerinnen und Ausländern mit Bewilligung B oder C für die Befragung berücksichtigt. Pro Haushalt wurde nur eine Person ausgewählt bzw. angeschrieben. Volljährige Kinder ab 18 Jahren, die im gleichen Haushalt mit den Eltern wohnten, wurden von der Ziehung ausgeschlossen. Befragt wurden alle Einpersonenhaushalte, welche die Befragungsvoraussetzungen erfüllten, ebenso Mehrpersonenhaushalte, in welchen mindestens eine Person die Selektionskriterien erfüllte. Kamen bei letzteren mehrere Personen in Frage, wurde nach Zufallsprinzip jeweils nur eine Person gezogen.

Mittels eines Informationsschreibens wurden die Anwohnenden über die Befragung beziehungsweise die Zielsetzung der Wirkungskontrolle informiert und erhielten gleichzeitig den Link zur Online-Befragung. Insgesamt wurden 5'427 Personen zur freiwilligen Teilnahme an der Befragung eingeladen. 869 Personen füllten den Fragebogen schliesslich aus. Dies entspricht einer Rücklaufquote von 16%¹. Die Befragung fand vom 15. September 2016 bis zum 14. November 2016 statt.

Die Auswertung der Daten durch das Statistische Amt erfolgte anonym. Das Statistische Amt erstellte anhand der Strukturvariablen Geschlecht, Alter, Staatsangehörigkeit, Haushaltstyp und Haushaltseinkommen sowie des Totals eine sogenannte Grundauswertung aller geschlossenen Fragen. Des Weiteren erstellte das Statistische Amt ein Lesebuch mit den Antworten der offenen Fragen z.Hd. des Amts für Mobilität Abteilung Mobilitätsstrategie².

Für die weitere Analyse der Fragebogenergebnisse bestellte der Auftraggeber beim Statistischen Amt zusätzlich eine Zusatzgrundauswertung mit einzelnen Begegnungszonen-Merkmalen (siehe dazu in diesem Kapitel nachfolgen Absatz „Bestandsaufnahme und Merkmale von Begegnungszonen“). Das Statistische Amt publiziert die Ergebnisse auf: <http://www.statistik.bs.ch/begegnungszonen>

⇒ **Der Fragebogen befindet sich im Anhang 8.**

Tiefeninterviews

Begleitend zur Fragebogenerhebung wurden leitfadengestützte Tiefeninterviews einerseits mit involvierten Abteilungen aus der kantonalen Verwaltung Basel-Stadt und andererseits mit engagierten Anwohnenden in ausgewählten Begegnungszonen durchgeführt.

In der Verwaltung

Folgende Dienststellen wurden dazu befragt:

- Planungsamt Abteilung Stadt-Raum-Verkehr, Projektleiterin Begegnungszonen
- Tiefbauamt Abteilung Stadtreinigung und Strassenunterhalt
 Abteilung Allmendmobiliar
- Stadtgärtnerei Abteilung Grünflächenunterhalt

Der Fokus wurde dabei auf die Erfahrungen mit dem derzeit angewendeten Planungsverfahren, auf Erkenntnisse aus Sicht der Fachstelle in Bezug auf Erfolgsfaktoren und Hemmnisse und auf den Unterhalts- und Betriebsaufwand in Begegnungszonen in den vergangenen Jahren gelegt. Das Ergebnisprotokoll dieser Gespräche und Abklärungen findet sich in Anhang 5.

¹ Die Rücklaufquote ist im Rahmen von Vergleichserhebungen im Kanton als durchschnittlich einzustufen.

² Die Daten des Lesebuchs wurden im Rahmen der vorliegenden Wirkungskontrolle nicht ausgewertet. Es ist vorgesehen, dass die zuständigen kantonalen Abteilungen diese wichtigen Informationen im Nachgang sichten, analysieren und abarbeiten.

In den Begegnungszonen

Die Auswahl der Begegnungszonen wurde aufgrund folgender Aspekte getroffen:

- Die Gesamtheit der ausgewählten Begegnungszonen sollte eine möglichst grosse Bandbreite an unterschiedlichen Ausprägungen aufweisen. Zudem sollte die Auswahl auf BZ fallen, die in ihrer Gestaltung mit anderen Begegnungszonen vergleichbar sind (keine Spezialfälle).
- Eine kompetente Ansprechperson (engagiert, möglichst mit der Planungsgeschichte der Begegnungszonen vertraut, nicht ideologisch versteift) in den ausgewählten Begegnungszonen ist bekannt und steht für ein Interview zur Verfügung.

Folgende Begegnungszonen wurden ausgewählt und entsprechende Kontaktpersonen interviewt:

- **Birkenstrasse**
Die Birkenstrasse befindet sich im Gotthelfquartier. Sie wurde 2014 mit einer sehr knappen Zweidrittelmehrheit eingeführt, ist geprägt von gründerzeitlichen Mehrfamilienhäusern und verfügt über ein beidseitiges Trottoir. In der Strasse sind u.a. ein Detailhändler (Denner) und ein Veterinär ansässig. Die Strasse fungiert als Verbindungsstrasse zwischen den Sammelstrassen Allschwilerstrasse und Ahornstrasse und ist von Durchfahrtsverkehr geprägt.
Männlicher Interviewpartner zwischen 40 und 65 Jahren
- **Efringerstrasse**
Die Efringerstrasse befindet sich im Matthäusquartier. Im Perimeter befinden sich zwei „Beizen“. Sie wurde bereits 2007 eingeführt und erfuhr im Jahr 2015 eine Umgestaltung. Dabei wurde die Richtung des Einbahnregimes geändert und mehr Möblierungselemente in den Strassenraum integriert.
Weibliche Interviewpartnerin, über 65 Jahre
- **Froburgstrasse**
Die Froburgstrasse befindet sich im Breite-Quartier. Sie mündet auf die Rheinpromenade am St.-Alban-Rheinweg und weist eine geringe Steigung auf. Die Strasse ist relativ stark von abendlichem Parksuchverkehr geprägt.
Weibliche Interviewpartnerin, zwischen 40 und 65 Jahren
- **Neuensteinerstrasse**
Die Neuensteinerstrasse befinden sich im Gundelinger Quartier und wurde 2006 eingeführt. 2014 wurde sie umgestaltet, da der damalige grosse Fahrbahnversatz häufig durch Wildparkieren missbraucht wurde. Als Lösungsansatz wurde ein „MEIN DEIN UNSER“ Feld installiert. Die Ansichten zur Begegnungszone sind kontrovers.
Weibliche Interviewpartnerin, zwischen 18 und 39 Jahren
- **Stöberstrasse**
Die Stöberstrasse befindet sich im Gotthelfquartier. Sie ist u.a. durch die Kontaktstelle 4055 geprägt. Die Abstimmung im Jahr 2014 konnte knapp zugunsten der Begegnungszone entschieden werden.
Weibliche Interviewpartnerin, zwischen 40 und 65 Jahren

Der Interviewleitfaden sowie die Ergebnisprotokolle der Gespräche befinden sich in den Anhängen 6 und 7. Die relevanten Ergebnisse finden sich an verschiedenen Orten in Kapitel 4.

Monitoringbericht Begegnungszonen 2015

Der Monitoringbericht aus dem Jahr 2015, erarbeitet vom Statistischen Amt im Auftrag des Amtes für Mobilität, Abteilung Mobilitätsstrategie, gibt darüber Aufschluss, dass sich einzelne Unterschiede feststellen lassen zwischen Begegnungszonen und der Stadt Basel gesamtheitlich betrachtet. Bei der Betrachtung der Daten ist zu beachten, dass für den Untersuchungsgegenstand „Begegnungszone“ die Gesamtheit aller Begegnungszonen herangezogen wurde (keine Beschränkung auf Begegnungszonen in Wohnquartieren) und dass für den Untersuchungsgegenstand „Stadt Basel“ die Begegnungszonen enthalten sind. Der Monitoringbericht bildet ebenfalls eine Grundlage für die vorliegende Wirkungskontrolle. Die relevanten Ergebnisse des Monitoringberichts finden sich an verschiedenen Stellen in Kapitel 4. Der Bericht kann abgerufen werden unter:

<http://www.statistik.bs.ch/zahlen/analysen/stadtteilentwicklung/begegnungszonen.html>

Jugendbefragung 2013 und Familienbefragung 2013

Die Jugendbefragung und die Familienbefragung gehören in die Reihe der regelmässig durchgeführten kantonalen Befragungen von spezifischen Bevölkerungsgruppen, welche das Statistische Amt auf der Basis des Statistikgesetzes im Auftrag der Regierung durchführt. Durch die Befragung der Jugendlichen im Alter zwischen 12 und 17 Jahren bzw. der Familien im Kanton können mitunter deren Bedürfnisse und Ansprüche an die Wohnumgebung und die Lebenswelt erhoben werden. Auch in diesen Daten finden sich einzelne Hinweise im Hinblick auf die Attraktivität von Begegnungszonen. Die relevanten Ergebnisse (d.h. wenn sich Unterschiede ergeben zwischen den Ergebnissen in Begegnungszonen im Vergleich zur Gesamtstadt) finden sich an verschiedenen Stellen in Kapitel 4. Die zugrunde gelegten Fragebögen und Ergebnisse können abgerufen werden auf:

<http://www.statistik.bs.ch/befragungen/kantonal/jugendbefragung.html>

<http://www.statistik.bs.ch/befragungen/kantonal/familienbefragung.html>

Geschwindigkeitsmessungen

Im Zuge der standardisierten Überprüfung der Begegnungszonen³ wird durch das Planungamt, Abteilung Gestaltung Stadtraum Verkehr i.d.R. eine Verkehrsmessung vor und nach Einrichtung der Begegnungszone veranlasst. Dabei werden einerseits Verkehrsmengen und andererseits Geschwindigkeiten in den Spitzenstunden erfasst. Diese Daten stellen eine Grundlage für die Analyse des Geschwindigkeitsniveaus in den relevanten Begegnungszonen dar.

³ Nach Einführung einer Begegnungszone ist gemäss Verordnung über die Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen vom 28.9.2001 vorgeschrieben, innerhalb eines Jahres zu überprüfen, ob die angestrebten Ziele erreicht werden. Zeigt diese Nachkontrolle, dass insbesondere die v85 von 25 km/h überschritten ist, sollten gemäss Beratungsstelle für Unfallverhütung bfu weitere Massnahmen zur Reduktion des Geschwindigkeitsverhaltens getroffen werden. Der Wert v85 gibt die Geschwindigkeit im Rahmen einer Verkehrsmessung an, die von 85% der gemessenen Fahrer eingehalten und von 15% überschritten wird. Zur Überprüfung dieser Zielsetzung sind die Ergebnisse der Verkehrsmessungen zu berücksichtigen. Gleichermassen sind aber auch die Einschätzungen der Anwohnenden in Bezug auf das Geschwindigkeitsverhalten heranzuziehen.

Die Daten werden mit zwei unterschiedlichen Methoden erhoben:

- Messungen der Kantonspolizei mit Radardetektor-Messgerät. Messdaten werden für den Zeitraum einer gesamten Woche ermittelt. Voraussetzung für den Einsatz ist die Festinstallation z.B. an einem Kandelaber oder Signalständer. In mehreren Begegnungszonen ist dies allerdings nicht möglich.
- Messungen eines Privatbüros mit Laserpistole. Messdaten werden ausschliesslich an Dienstagen oder Donnerstagen morgens von 7:30-8:30 sowie abends von 16:30 – 17:30 erhoben. Für diese Messungen muss jeweils eine Person vor Ort sein, weswegen auf keine Kandelaber/Stangen etc. für Messgeräte geachtet werden muss. Nachteil ist, dass nur für sehr begrenzte Zeiträume Messdaten vorliegen.
- Die Geschwindigkeitsdaten wurden auch dann erhoben, wenn sich keine spielenden oder verweilenden Personen im Strassenraum befanden, also kein konkreter Anlass für den durchfahrenden Verkehr bestand, besondere Rücksicht zu üben⁴.
- Es wurden nicht für alle realisierten Begegnungszonen Messungen durchgeführt. So wurde in Strassen wie beispielsweise in kurzen Sackgassen, sehr engen Strassen, Strassen mit Durchfahrerlaubnis nur für Zubringer darauf verzichtet, weil davon ausgegangen wird, dass dort nur geringe Verkehrsmengen und Geschwindigkeiten auftreten. In einigen weiteren Strassen zeigte die Vorher-Messung bereits tiefe Geschwindigkeitswerte und Durchfahrtszahlen, sodass auf die Kontrollmessung verzichtet wurde.

Unfallanalyse

Die Unfallanalyse beruht auf den Unfalldaten der Basler Kantonspolizei für den Zeitraum 2011 bis 2016. Dort sind alle polizeilich aufgenommenen Unfälle registriert. Unfälle, die nicht aufgenommen wurden, können entsprechend in der Analyse nicht berücksichtigt werden. Es ist davon auszugehen, dass das tatsächliche Unfallgeschehen entsprechend höher liegt. Die zentralen Ergebnisse finden sich in Kapitel 4.5, weitere Ergebnisse in Anhang 4.

Bestandsaufnahme und Merkmale von Begegnungszonen

Begegnungszonen unterscheiden sich in vielerlei Hinsicht stark voneinander⁵. Vor diesem Hintergrund wurde eine umfangreiche Bestandsaufnahme von Merkmalen und deren Ausprägungen in den vorhandenen Begegnungszonen erarbeitet. Diese Zusammenstellung wurde vorgenommen, um potenzielle Einflussfaktoren identifizieren zu können. Hauptkriterium für die Auswahl der näher untersuchten Merkmale war, dass die Arbeitsgruppe ein erhöhtes Einflusspotenzial auf die Funktionalität der Begegnungszonen vermutete. Die vollständige Liste findet sich im Anhang 1.

Folgendes Themenspektrum wurde dabei erhoben:

- Umsetzungsjahr

⁴ Geschwindigkeitsreduzierende Massnahmen sowohl in Tempo-30-Zonen als auch in Begegnungszonen werden häufig mithilfe von Parkierungsanordnung und Durchfahrtsbreiten vorgenommen. Diese basieren i.d.R. auf gleichen Gestaltungsmaßnahmen. Dies bedeutet, dass Tempo 30 und mehr auch in Begegnungszonen ohne weiteres gefahren werden kann. In diesem Kontext sind ebenfalls die Einschätzungen der Anwohnenden zur Rücksichtnahme und dem Geschwindigkeitsverhalten des durchfahrenden Verkehrs bei gleichzeitiger Anwesenheit von Personen im Strassenraum (Spiel und Aufenthalt) von zentraler Wichtigkeit. Die Vermutung liegt nahe, dass Fahrzeuge insbesondere dann die Geschwindigkeit reduzieren, wenn die Strasse auch durch andere Nutzungen belebt ist. Konkret ist deswegen bei der Beurteilung des Geschwindigkeitsniveaus auch darauf zu fokussieren, ob bei tatsächlicher Nutzung des Strassenraums Begegnungszonen als Spiel- und Aufenthaltsraum das Geschwindigkeitsniveau als angemessen wahrgenommen wird.

⁵ Insgesamt zeigt auch der Monitoringbericht Begegnungszonen des Statistischen Amtes aus dem Jahr 2015, dass Begegnungszonen einen sehr heterogenen Untersuchungsgegenstand darstellen. So ist die Bandbreite der Ausprägungen sehr gross. Folgende Aufstellung illustriert dies:

- Die Anzahl wohnhafter Personen reicht von 6 bis 623 je nach Begegnungszone.
- Die Anzahl Kinder bis 16 Jahren reicht von 0 bis 109 je nach Begegnungszone.
- Die Anzahl der Wohnungen reicht von 4 bis 324 je nach Begegnungszone.

Weitere Ergebnisse finden sich in Kapitel 4.

- Betriebsform (z.B. Einbahnregime, Sackgasse, Fahrverbot)
- Verkehrsmengen
- Geschwindigkeitsniveau v85
- Unfälle
- Strassenraumgestaltung (z.B. Trottoir vorhanden oder nicht, Durchfahrtsbreite etc.)
- Gestaltungselemente (z.B. Torelement, Markierungen, Möblierungselemente etc.)
- Begleitende Nutzungen (z.B. Parkanlage, Gastronomie, Detailhandel etc.)

Auf Basis der Bestandsaufnahme wurden 5 Themen von Begegnungszonen ausgewählt, die für die differenzierte Auswertung der Fragebogenerhebung herangezogen wurden. Ein Aspekt für die Auswahl der Themen war, dass diese auf Merkmalen beruhen, die (teilweise) durch entsprechendes Einwirken (der zuständigen Stellen des Kantons) veränderbar erscheinen. Zudem wurden den Aussagen von Haushalten mit Kindern ebenfalls besondere Beachtung geschenkt. Hintergrund für diese Fokussierung ist, dass die Arbeitsgruppe die Vermutung äusserte, dass insbesondere Haushalte mit Kindern Begegnungszonen positiv einschätzen. Die Ergebnisse finden sich im Kapitel 4.

Thema	Mögliche Ausprägungen	Begründung
Umsetzungsjahr der Begegnungszone (BZ)	BZ eingerichtet: <ul style="list-style-type: none"> • Bis 2001 (ehemalige Wohnstrassen) • Zwischen 2002 und 2011 • Ab 2012 	Es besteht die Vermutung, dass Anwohnende derjenigen Begegnungszonen zufriedener sind, die die Begegnungszonen aus eigener Initiative mit einer notwendigen Zweidrittelmehrheit (seit 2012) erwirkt haben, bzw. deren Einrichtung noch nicht allzu lang her ist.
Trottoir	Trottoir <ul style="list-style-type: none"> • Vorhanden • Nicht vorhanden 	Die Verfügbarkeit von Trottoirs hat grossen Einfluss auf die Gestalt einer Begegnungszone. Früher wurden Wohnstrassen i.d.R. ohne Trottoirs eingerichtet. Es ist von Interesse, ob sich dieser Faktor hinsichtlich Erkennbarkeit, Verkehrsverhalten, Nutzungsverhalten und Sicherheitsempfinden auswirkt.
Bezug von angrenzender Bebauung zum Strassenraum ⁶	<ul style="list-style-type: none"> • Starker Bezug • Mittlerer Bezug • Schwacher Bezug 	Es wird vermutet, dass Begegnungszonen, die einen starken Bezug zwischen Bebauung und Strassenraum aufweisen, besser funktionieren.
Anordnung Parkplätze	<ul style="list-style-type: none"> • Einseitig • Beidseitig • Wechselseitig • Keine Parkierung 	Es wird vermutet, dass die Anordnung der Parkierung Einfluss auf das Verkehrsverhalten, Sicherheitsempfinden und Nutzungsverhalten der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden (Durchgangsverkehr, spielende und verweilende Personen, zu Fuss Gehende, Velofahrende, motorisierter Verkehr usw.) hat.
Möblierung	Möblierung <ul style="list-style-type: none"> • Vorhanden • Nicht vorhanden 	Begegnungszonen werden voraussichtlich stark von den vorhandenen Gestaltungselementen geprägt hinsichtlich Erkennbarkeit, Zufriedenheit und Nutzungsverhalten. Möblierungselemente haben dabei voraussichtlich einen höheren Einfluss. Je mehr eine Begegnungszone von der Anwohnerschaft gestaltet und angeeignet wird (z.B. mit privaten Elementen), umso besser funktioniert sie und hat Ausstrahlung nach aussen.

Tabelle 1: Ausgewählte Themen zu näheren Untersuchung von Begegnungszonen

⁶ Zur Herausbildung des Themas „Bezug vom Strassenraum zur angrenzenden Bebauung“ wurde eine umfangreiche Methodik erarbeitet. Details dazu finden sich im Anhang 2. Rahmengebend für die Eingruppierung der jeweiligen Begegnungszone waren u.a. die Fragen, ob Vorgärten vorhanden sind, inwiefern diese einsehbar sind, in welchem Abstand Zugängen vom Strassenraum in die angrenzenden Gebäude möglich sind, wie unterschiedlich die äusseren Fassadengestaltungen sind und ob die Flächen zwischen Strassenraum und Gebäuden nutzbar sind.

Rangliste der Begegnungszonen: Anwohner-Zufriedenheit hinsichtlich der Gestaltung der Begegnungszone

Um ein konkretes Bild von gut gestalteten Begegnungszonen zu erhalten, wurde eine Rangliste hinsichtlich des Zufriedenheitsniveaus in den Einzelnen Begegnungszonen generiert. Dazu diente die Frage 7 des Online-Fragebogens: „Wie zufrieden sind Sie mit der Strassenraumgestaltung in Ihrer Begegnungszone?“. Dabei wurden die 5 am besten und am schlechtesten bewerteten Begegnungszonen herausgefiltert. Um eine gewisse Repräsentativität der Einschätzung sicherzustellen, musste für die jeweilige Begegnungszone eine Grundgesamtheit von 5 ausgefüllten Fragebögen vorliegen. Neben den visuellen Eindrücken mithilfe von Fotos wurden ebenfalls die Daten aus der Bestandsaufnahme zur Hilfe genommen, um typische Merkmale für gute und schlechte Begegnungszonen herauszuarbeiten. Die Ergebnisse finden sich in Kapitel 4.19.

3.4 Thesen zur Überprüfung der Zielsetzungen

Um die verschiedenen Auswirkungen einer Begegnungszone zu untersuchen, wurden insgesamt 18 Thesen formuliert. Diese dienten dazu, zielorientiert auf die vermuteten Auswirkungen zu fokussieren, den Fragebogen (siehe dazu Kapitel 3.4 bzw. Anhang 8) auf die Beantwortung dieser Thesen auszurichten und im Weiteren eine Richtschnur für die Auswertung der verschiedenen Daten zu definieren.

These 1

Die Begegnungszone wird als verkehrsberuhigter Raum erkannt.

Ergänzende Annahmen

Dass die Verkehrsteilnehmenden sich adäquat in einer Begegnungszone verhalten, setzt voraus, dass sie diese auch als solche (wieder-) erkennen. Verschiedene Elemente tragen dazu bei, dass die Nutzenden die Begegnungszone als solche wahrnehmen und wiedererkennen:

- Torelement mit Signal und Kinderzeichnung
- Trottoirüberfahrt am Zoneneingang
- 3 weisse Querbalken als Markierung auf der Fahrbahn
- Markierungen „20“ auf der Fahrbahn
- Pflanztröge
- Sitzbänke
- Private Möblierungselemente (Pflanztröge, Spielsachen, Grill etc.)
- Weitere Elemente wie MEIN DEIN UNSER Feld, Spielkiste, Pingpong-Tisch etc.

Erkenntnisinteresse

In der Stadt Basel werden seit Einführung des Verkehrsregimes Begegnungszone im Jahr 2002 für den erwünschten Wiedererkennungswert standardmässige Elemente verwendet: Ein charakteristisches Betontor mit einer Kinderzeichnung (meist von anwohnenden Kindern gezeichnet) bildet dabei die Basis zusammen mit den Fahrbahnmarkierungen „20“ und drei weisse Querbalken bei den Zoneneingängen. Je nach Wunsch der Anwohnenden werden zudem standardisierte Sitzbänke und Pflanztröge aufgestellt. In einzelnen Begegnungszonen finden sich zudem „MEIN DEIN UNSER“ Felder oder auch Spielkisten. Zudem gibt es Begegnungszonen, die mit spezieller Möblierung gestaltet sind. Dabei handelt es sich häufig um ehemalige Wohnstrassen. Darüber hinaus werden mehrere Begegnungszonen durch individuelle private Elemente gestaltet.

Relevante Datengrundlagen zu These 1

Die Fragen 5, 6 und 7 des Fragebogens fokussieren auf die Wichtigkeit und Zufriedenheit mit verschiedenen Elementen und auf die gesamthafte Zufriedenheit. Frage 8 des Fragebogens fokussiert auf die Erkennbarkeit der Begegnungszonen. Ebenso wurde im Rahmen der verschiedenen Interviews diese These thematisiert.



*Abbildung 2:
Beispiel einer Standard-
einfahrt mit Torelement,
Verkehrsschild, Kinder-
zeichnung, sicht- und
spürbare Dreistreifen-
markierung sowie Mar-
kierung „20“.*

Basel, 2015. ©BVD

These 2

Der Strassenraum der Begegnungszone wird als angenehmer und sicherer Aufenthaltsort wahrgenommen.

Ergänzende Annahmen

Verschiedene Elemente tragen dazu bei, dass die Nutzenden die Begegnungszone als sicher empfinden und sie sich dort wohl fühlen, z.B.

- Torelement mit Signal und Kinderzeichnung
- Markierung auf der Fahrbahn („20“, 3 weisse Querbalken)
- Trottoirüberfahrt am Zoneneingang
- Trottoir
- Wechselseitiges Parkieren
- Wenig Durchfahrtsverkehr, geringe Geschwindigkeiten
- Parkplätze
- Pflanztröge, Sitzbänke sowie Möglichkeit, private Elemente aufzustellen (Pflanztröge, Spielsachen, Grill etc.)

Erkenntnisinteresse

Damit Begegnungszonen als öffentliche Orte zum Spielen, Verweilen und Treffen angenommen werden, ist es wichtig, dass sich die Nutzenden dort wohl und sicher (keiner Verkehrsgefährdung ausgesetzt) fühlen. Ähnlich wie bei der (Wieder-) Erkennbarkeit von Begegnungszonen wird davon ausgegangen, dass bestimmte Gestaltungselemente dabei eine wichtige Basis bilden.

Relevante Datengrundlagen zu These 2

Frage 11 des Fragebogens dient dazu, das Sicherheitsempfinden zu thematisieren. Ebenso wurde im Rahmen der verschiedenen Interviews dieses Thema angesprochen.

These 3

Eine allgemeine Rücksichtnahme der Verkehrsteilnehmer ist festzustellen.

Ergänzende Annahmen

- Wenn Nutzende die BZ als solche (wieder-) erkannt haben, passen sie ihr Fahr- und Bewegungsverhalten an.
- Passiert ein Fahrzeug eine Begegnungszone und es findet zum gleichen Zeitpunkt Begegnung (Spiel, Sport, Zusammenkunft etc.) statt, so zeichnet sich das Verkehrsverhalten durch eine gesteigerte Rücksichtnahme aus.

Einordnung der Zielsetzung

Das Ziel einer Begegnungszone ist unter anderen, günstige Voraussetzungen für ein konfliktfreies und rücksichtsvolles Miteinander aller Verkehrsteilnehmenden zu schaffen.

Relevanten Datengrundlagen zu These 3

Die Fragen 10 und 12 des Fragebogens fokussieren auf das Verhalten verschiedener Verkehrsteilnehmenden generell und im Vergleich zum Zeitpunkt vor Einführung der Begegnungszone. Auch hier bieten die Ergebnisse der Interviews wichtige Hinweise.

These 4

Das Geschwindigkeitsverhalten ist dem Verkehrsregime „Tempo 20“ angemessen.

Ergänzende Annahmen

Eine spezifische Anordnung von Möblierungselementen und/oder Parkierung trägt dazu bei, die gefahrenen Geschwindigkeiten auf eine angepasste Höhe zu bringen. Ein angepasstes Geschwindigkeitsniveau wird begünstigt durch:

- Trottoirüberfahrten
- Fahrbahnbreite max. 5.5m inkl. Parkfeld
- Bestimmte Strassenart (Sackgasse, wenig befahrene Wohnstrasse)
- Trottoir vorhanden ja/nein
- Wechselseitiges Parkieren
- Reduzierte Anzahl von möglichen Parkplätzen (PP als Verkehrsberuhigungselement)
- Standardisierte Möblierungselemente
- Private Möblierungselemente
- Hecken/Bäume mit optisch einengender Wirkung
- Begleitende Bebauung
- Begleitende Nutzungen
- Ausrichtung von Vorgärten

Ebenso wird davon ausgegangen, dass spielende Kinder und Personen, die sich im Strassenraum aufhalten ebenfalls hohen Einfluss auf ein angemessenes Geschwindigkeitsverhalten haben.

Erkenntnisinteresse

Dass sich die Anwohnenden in ihrer Begegnungszone sicher und wohl fühlen und entsprechend den Strassenraum nutzen, wird voraussichtlich auch davon geprägt, wie schnell gefahren wird. Dies ist einerseits mit den vorliegenden Verkehrsmessdaten zu untersuchen. Aber auch die Beurteilung der Anwohnenden spielt eine zentrale Rolle.

Relevante Datengrundlagen zu These 4

Der Fragebogen hält dazu die Fragen 8 und 12a vor. Es handelt sich dabei um subjektive Einschätzungen. Ergänzend dazu wurden Daten aus Geschwindigkeitsmessungen ausgewertet, die das zuständigen Planungsamt in Auftrag gab.

These 5

Es werden keine bzw. weniger Unfälle verursacht. Die Unfallschwere nimmt ab.

Erkenntnisinteresse

Das Unfallgeschehen ist eine Messgrösse hinsichtlich der Verkehrssicherheit in einem Strassenraum. Damit sich die Anwohnenden den Strassenraum aneignen können, müssen die Voraussetzungen geschaffen werden, dass dieser auch möglichst sicher ist.

Relevante Datengrundlagen zu These 5

Die Daten zur Bearbeitung dieser Fragestellung entstammen der Unfallstatik der Kantonspolizei Basel-Stadt für den Zeitraum 2011 bis 2016. Es ist darauf hinzuweisen, dass in dieser Statistik nur die polizeilich erfassten Unfälle registriert sind, Beinahe-Unfälle oder kritische Situationen sind nicht enthalten.

These 6**Die Begegnungszone wird als Ort für Begegnungen genutzt.****Ergänzende Annahmen**

- In Begegnungszonen wird mehr auf der Strasse gespielt bzw. finden mehr Begegnungen statt.
- Angrenzende Quartierzentren, Cafés, Spielplätze und Parkanlagen tragen dazu bei, dass die Begegnungszone und angrenzende Flächen als Begegnungsort intensiver frequentiert werden.
- Ein hoher Anteil von Kindern und jugendlichen BewohnerInnen trägt zu einer hohen Nutzungsfrequenz bei.
- Begegnungszonen in Strassen ohne Trottoirs fördern das Spiel auf der Strasse bzw. erleichtern die gesamte Flächennutzung.
- Zu Fuss Gehende nutzen in Begegnungszonen sowohl das Trottoir als auch die Fahrbahn.

Erkenntnisinteresse

Begegnungszonen werden u.a. mit dem Zweck eingerichtet, dass der gesamte Strassenraum inklusive der Fahrbahn nicht nur zum Fahren, sondern auch zum Aufenthalt und Spiel genutzt werden. Verschiedene Faktoren werden mit einer erhöhten bzw. erweiterten Nutzung in Verbindung gebracht.

Relevante Datengrundlagen zu These 6

Frage 12 der Fragebogenerhebung fokussiert auf dieses Themenfeld: Nutzung der Fahrbahn und des Trottoirs/Seitenbereichs generell und im Vergleich zum Zeitpunkt vor Einführung der Begegnungszone. Darüber hinaus behandelt Frage 10g des Fragebogens das Verkehrsverhalten von zu Fuss Gehenden in Begegnungszonen. Ebenso geben die Interviews wichtige Hinweise zur Beantwortung der These. Auch die Ergebnisse der kantonalen Jugendlichenbefragung (Frage 33b) tragen zur Beantwortung bei.



*Abbildung 3:
Die Begegnungszone als
Begegnungsraum.*

Basel, 2012. ©BVD

These 7

Nachbarschaftsbeziehungen können in Begegnungszonen einfacher aufgenommen und gepflegt werden.

Erkenntnisinteresse

Mit der Einrichtung von Begegnungszonen wird das Ziel verfolgt, günstige Voraussetzung zu schaffen, damit sich nachbarschaftliche Beziehungen einfacher ergeben und gepflegt werden können.

Relevante Datengrundlagen zu These 7

Die Frage 13 der Fragebogenerhebung thematisiert die Nachbarschaftsbeziehungen. Die Interviews geben weitere wichtige Hinweise zur Bearbeitung der These. Auch die Ergebnisse der kantonalen Familien- bzw. Kinder- und Jugendlichen-Befragung tragen zur Beantwortung bei (Familienbefragung: Fragen 14 a und b; Jugendbefragung: Frage 8e).

These 8

Kindern wird das Einüben des Nebeneinanders von motorisiertem Verkehr und Langsamverkehr (zu Fuss gehen, Velo, Trottinett, Skateboard etc. fahren) ermöglicht bzw. erleichtert.

Ergänzende Annahmen

Kindergartenkinder und Primarschulkinder sind in der Lage, zwischen den Verhaltensregeln in Begegnungszonen und in sonstigen Strassen zu unterscheiden.

Erkenntnisinteresse

Begegnungszonen sollen Kindern die Möglichkeit bieten, unter möglichst sicheren Rahmenbedingungen frühzeitig selbständig Erfahrungen im Verkehrsgeschehen zu sammeln. Von Interesse ist dabei die Fragestellung, ob Kinder verschiedener Altersklassen in der Lage sind, die jeweils geltenden Regeln zu begreifen und sich entsprechend zu verhalten.

Relevante Datengrundlagen zu These 8

Die Fragen 10e und 10f sind hierzu im Rahmen der Fragebogenbefragung formuliert worden.



*Abbildung 4:
Nebeneinander verschiedener
Nutzungen im Strassenraum*

Basel, 2012. ©BVD

These 9

Begegnungszonen begünstigen die Sesshaftigkeit von Anwohnern.

Erkenntnisinteresse

Begegnungszonen können einen Beitrag dazu leisten, dass die Anwohnenden sich in ihrem direkten Wohnumfeld wohlfühlen und sich in Folge dessen eine hohe Identifikation mit dem Raum einstellt. Als Konsequenz bleiben sie längerfristig an diesem Ort wohnen.

Relevante Datengrundlagen zu These 9

Die Fragen 2 und 4 bzgl. der Sesshaftigkeit wurden im Rahmen des Fragbogens gestellt unter der Annahme, dass eine Begegnungszone als ein Wohnstandortvorteil empfunden wird. Auch die Interviews geben zu dieser These Aufschluss.

These 10

Der vorangegangene Planungsprozess hat Einfluss auf die Funktionalität der Begegnungszone.

Ergänzende Annahmen

- Begegnungszonen werden insbesondere dann positiv bewertet, wenn die Anwohner bei der Initiierung eine wichtige Rolle gespielt haben.
- Begegnungszonen werden insbesondere dann positiv bewertet, wenn der Planungsprozess nicht länger als 5 Jahre zurückliegt.

Erkenntnisinteresse

Seit 2012 wurde der Planungsprozess zur Einrichtung von Begegnungszonen verändert. Mittlerweile wird ein breit abgestützter Antrag aus der Anwohnerschaft verlangt. Damit soll vorab geklärt werden, dass es sich bei dem Antrag nicht nur um ein Individualwunsch handelt. Dieses Vorgehen stellt eine Weiterentwicklung der Vorgabe dar, dass für die tatsächliche Einrichtung einer Begegnungszone eine 2/3-Mehrheit der Anwohnerschaft vorhanden sein muss. Damit wird das Ziel verfolgt, dass die Einrichtung der Begegnungszone auf der tatsächlichen Bedürfnislage der Anwohnenden basiert (demokratischer Ansatz) und dass im Rahmen des partizipativen Planungsprozesses bereits eine Identifikation mit dem Strassenraum erzielt wird. Dies wird als wichtige Voraussetzung erachtet, damit nach Umsetzung der Begegnungszone diese auch entsprechend genutzt. Wichtig in diesem Zusammenhang erscheint, dass der begleitende Planungsprozess von den Anwohnenden möglichst positiv wahrgenommen wird.

Relevante Datengrundlagen zu These 10

Frage 13b des Fragebogens thematisiert entsprechend den Planungsprozess. Ebenfalls geben die Ergebnisse der Interviews wesentliche Hinweise.

These 11

Das Informationsmaterial zur Begleitung des Planungsprozesses ist ausreichend informativ.

Erkenntnisinteresse

Neben dem eigentlichen Verfahrensablauf ist wichtig, zweckdienliche Informationen über das Instrument Begegnungszonen und den damit verbundenen Nutzungsmöglichkeiten und Auswirkungen zur Verfügung zu stellen und zu verbreiten. Dies bildet eine wichtige Grundlage für die Vorbereitung und Begleitung des Planungsprozesses.

Relevante Datengrundlagen zu These 11

Frage 13c des Fragebogens thematisiert die Verfügbarkeit von Informationen. Ebenfalls geben die Ergebnisse der Interviews wesentliche Hinweise.

These 12

Ein hoher Parkdruck erschwert die Einrichtung von Begegnungszonen.

Erkenntnisinteresse

Von Interesse ist zu erfahren, an welchen Orten die verfügbaren Autos parkiert werden. Zudem ist eine Einschätzung zur Zufriedenheit hinsichtlich des Parkraumangebots in den Begegnungszonen interessant. In diesem Zusammenhang war ebenfalls interessant, in welchem Umfang Personenwagen in den befragten Haushalten zur Verfügung stehen.

Relevante Datengrundlagen zu These 12

Der Fragebogen bearbeitet mit den Fragen 17a und 18 das Thema Parkierung. Auch die Interviews geben wichtige Hinweise.

Frage 17 thematisiert die Verfügbarkeit eines Autos im jeweiligen Haushalt.

These 13

Der Unterhalt und Betrieb von Begegnungszonen ist höher als in sonstigen Strassen.

Erkenntnisinteresse

Von Interesse ist, ob sich ein Mehraufwand hinsichtlich des Betriebs und Unterhalts von Begegnungszonen für die Stadt Basel ergibt und in welchem Umfang dieser anfällt.

Relevante Datengrundlagen zu These 13

Die Interviews geben Aufschluss zum Thema Unterhalt und Betrieb.

These 14

In Begegnungszonen ist der Kinder- und Jugendquotient in Begegnungszonen höher als in der Gesamtstadt.

Erkenntnisinteresse

Von Interesse ist, inwiefern sich strukturelle Unterschiede zwischen Begegnungszonen und der Gesamtstadt Basel hinsichtlich der Altersstruktur

Relevante Datengrundlagen zu These 14

Der Monitoringbericht aus dem Jahr 2015 gibt darüber Aufschluss.

These 15

In Begegnungszonen ist der Anteil von Familienhaushalten in Begegnungszonen höher als in der Gesamtstadt.

Erkenntnisinteresse

Von Interesse ist, inwiefern sich strukturelle Unterschiede zwischen Begegnungszonen und der Gesamtstadt Basel hinsichtlich der Haushaltszusammensetzung ergeben.

Relevante Datengrundlagen zu These 15

Der Monitoringbericht aus dem Jahr 2015 gibt darüber Aufschluss.

These 16

In Begegnungszonen ist die Eigentumsquote höher als in der Gesamtstadt.

Erkenntnisinteresse

Von Interesse ist, inwiefern sich strukturelle Unterschiede zwischen Begegnungszonen und der Gesamtstadt Basel hinsichtlich der Eigentumsverhältnisse ergeben.

Relevante Datengrundlagen zu These 16

Der Monitoringbericht aus dem Jahr 2015 gibt darüber Aufschluss.

These 17

In Begegnungszonen ist das Reineinkommen höher als in der Gesamtstadt.

Erkenntnisinteresse

Von Interesse ist, inwiefern sich strukturelle Unterschiede zwischen Begegnungszonen und der Gesamtstadt Basel hinsichtlich des Reineinkommens der Anwohnenden ergeben.

Relevante Datengrundlagen zu These 17

Der Monitoringbericht aus dem Jahr 2015 gibt darüber Aufschluss.

These 18

Auch in Zukunft ist es sinnvoll, Begegnungszonen in Wohnquartieren in der Stadt Basel zu fördern und einzurichten.

Erkenntnisinteresse

Von Interesse ist, inwiefern die Einrichtung von Begegnungszonen auch zukünftig auf eine Nachfrage stösst. Zudem wird davon ausgegangen, dass sich positive Wirkungen durch die Einrichtung von Begegnungszonen ergeben.

Relevante Datengrundlagen zu Thema 18

Sowohl die Interviews als auch die gesamthafte Auswertung der Fragebogenerhebung geben Aufschluss zum Thema.

4. Ergebnisse, Zielerreichung und Handlungsbedarf

Im Folgenden werden die Ergebnisse zusammengestellt, die anhand der diversen Erhebungsmethoden ermittelt wurden. Dabei dienen die erarbeiteten Thesen als Leitfaden. Inwieweit die festgelegten Ziele erreicht werden und ob Handlungsbedarf zu identifizieren ist, wird ebenfalls dargestellt.

4.1 Erkennbarkeit

These 1

Die Begegnungszone wird als verkehrsberuhigter Raum erkannt.



*Abbildung 5:
Begegnungszone mit
Trottoirüberfahrt im
Hintergrund*

Basel 2013. ©BVD

Ergebnisse

Fragebogenerhebung

Im Rahmen der Fragebogenerhebung konnten verschiedene Ergebnisse zusammengestellt werden. Einerseits wurde abgefragt, welche Wichtigkeit bestimmten Gestaltungselementen in Begegnungszonen allgemein zugeordnet wird (Frage 5) und wie die jeweilige Zufriedenheit mit diesen Elementen vor Ort in der eigenen Begegnungszone ausfällt (Frage 6). Des Weiteren wurde erfragt, wie die Zufriedenheit insgesamt mit der Gestaltung der eigenen Begegnungszone einzustufen ist (Frage 7) und wie gut die eigene Begegnungszone als solche zu erkennen ist (Frage 8). Die detaillierten Ergebnisse finden sich im Anhang 3.

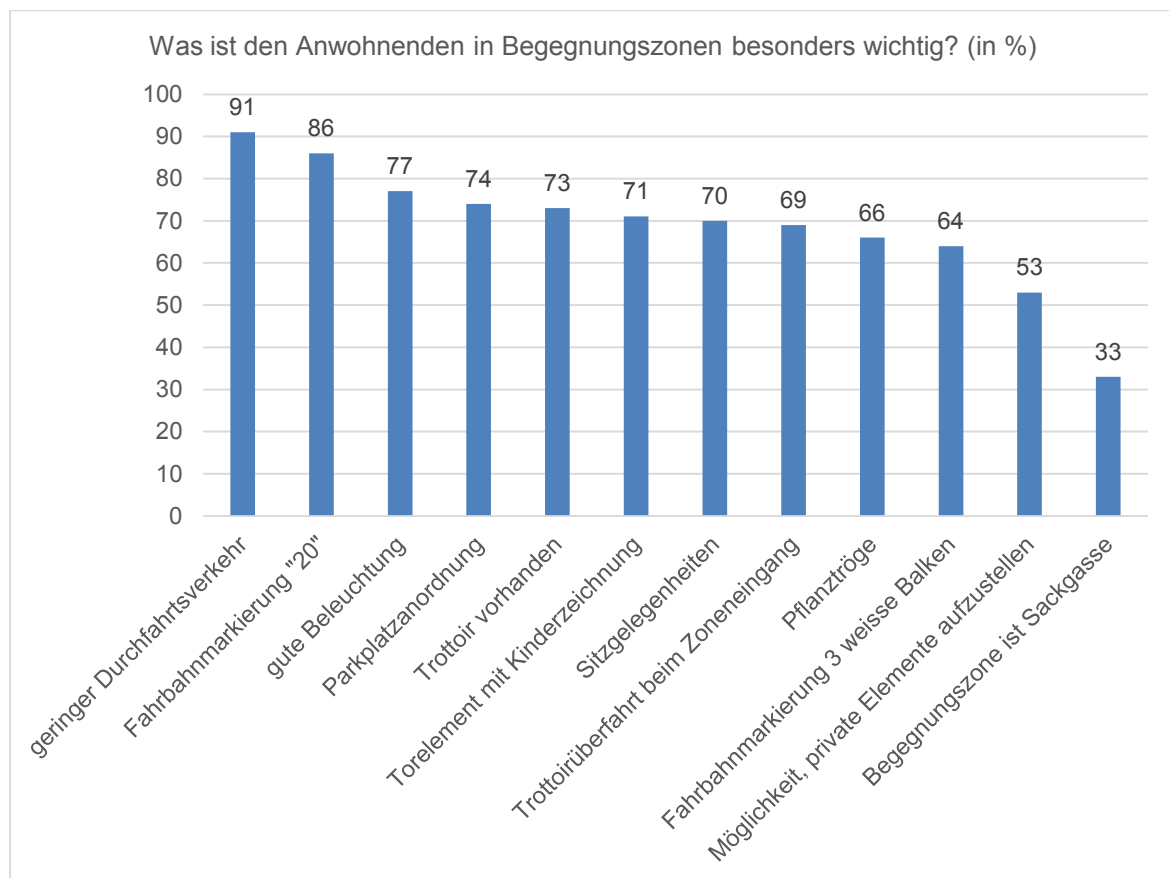
Wichtigkeit von und Zufriedenheit mit einzelnen Elementen in Begegnungszonen

Abbildung 6: Wichtigkeit von Gestaltungselementen etc. in Begegnungszonen

Dass eine Begegnungszone wenig durch Durchfahrtsverkehr belastet ist, wird als wichtigstes rahmengebendes Merkmal (91% der Befragten) in einer Begegnungszone empfunden. Allerdings ist die Zufriedenheit vor Ort in den Begegnungszonen relativ ambivalent: Etwas mehr als die Hälfte der Befragten (56%) sind mit der Situation in ihrer Begegnungszone zufrieden, während 40% unzufrieden sind.

Ähnlich wichtig wird die Fahrbahnmarkierung „20“ mit 86% eingestuft. Die Zufriedenheit mit diesem Gestaltungselement ist vor Ort in den Begegnungszonen als relativ hoch (65%) zu bezeichnen.

Als weitere wichtige Gestaltungselemente werden Beleuchtung (77%), Anordnung der Parkplätze (74%), vorhandene Trottoirs (73%), Torelement mit Kinderzeichnung (71%), Sitzgelegenheiten (70%), Trottoirüberfahrten (69%), Pflanztröge (66%) und die drei weissen Balken als Fahrbahnmarkierungen (64%) eingestuft. Die Zufriedenheit vor Ort mit diesen Elementen ist grundsätzlich hoch, bei den Pflanztrögen und Sitzgelegenheiten ist sie etwas geringer ausgeprägt.

Etwas weniger wichtig werden die Möglichkeiten zum Platzieren von privaten Elementen (53%) eingestuft. Sackgassen erscheinen von geringer Wichtigkeit zu sein (33%).

Haushalte mit Kindern bemessen die Wichtigkeit der verschiedenen Gestaltungselemente tendenziell etwas höher. Dies ist insbesondere bei der Möglichkeit, private Elemente aufzustellen (+13%) und bei den Torelementen mit Kinderzeichnung (+10%) festzustellen.

Zufriedenheit mit der Gestaltung der eigenen Begegnungszone gesamthaft

Über 70% der Befragten gaben an, mit der Gestaltung ihrer Begegnungszone tendenziell zufrieden zu sein. Mehr als ein Drittel der Befragten (38%) ist mit der Gestaltung der Begegnungszonen, in der sie wohnen, überwiegend bis sehr zufrieden (mindestens 8 Punkte von maximal 10 Punkten). Ein weiteres Drittel (35%) ist eher zufrieden mit der Gestaltung (5 bis 7 Punkte). Lediglich ein Viertel (25%) attestiert tendenziell keine Zufriedenheit mit der Gestaltung der Begegnungszone (max. 4 von 10 Punkten).

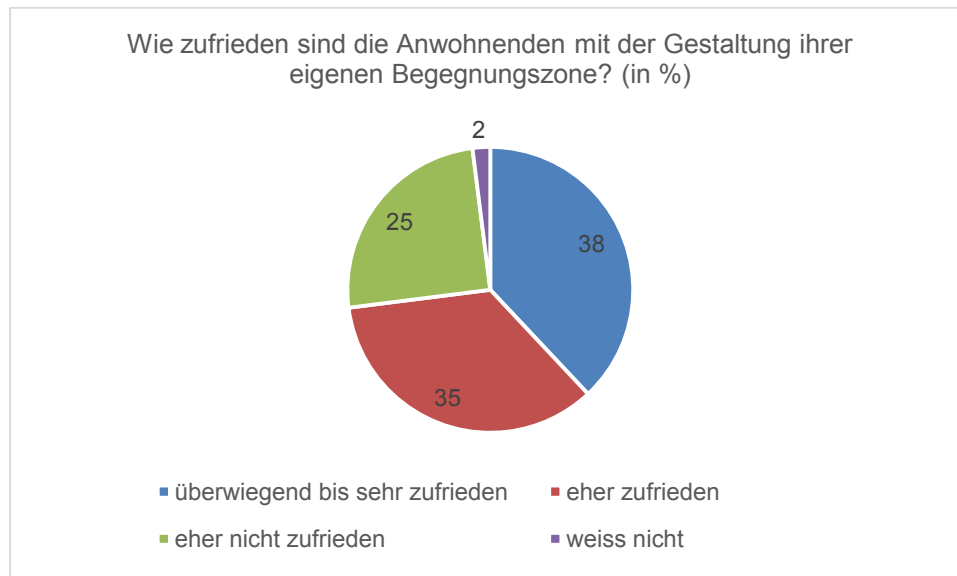


Abbildung 7: Zufriedenheit mit der Gestaltung der Begegnungszone

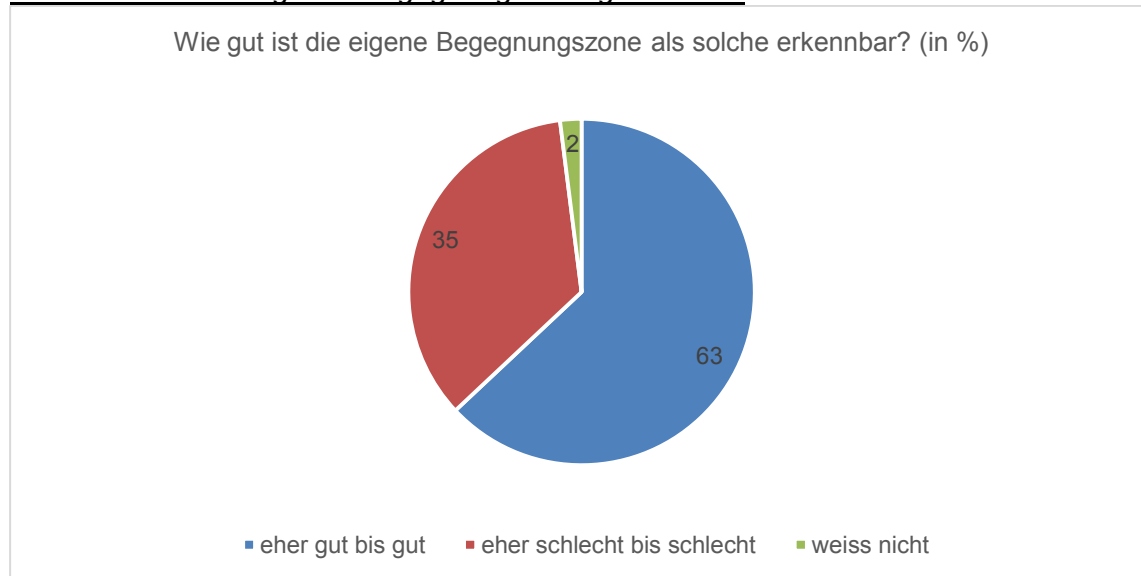
Bestimmte Merkmale in Begegnungszonen weisen einen Zusammenhang mit einem höheren Zufriedenheitsniveau (mind. 8 von 10 Punkten) auf. Dazu gehörten Begegnungszonen

- die vor 2001 eingerichtet wurden⁷ (48%, +10% im Vergleich zum Gesamtdurchschnitt)
- ohne Trottoirs⁸ (47%, + 9% im Vergleich zum Gesamtdurchschnitt)
- in denen nur einseitig parkiert wird (44%, +6% im Vergleich zum Gesamtdurchschnitt)
- in denen sich Möblierungselemente befinden (43%, + 5% im Vergleich zum Gesamtdurchschnitt)

Begegnungszonen mit schwachem Bezug zwischen Häusern und Strassenraum (siehe dazu auch Anhang 2) weisen hingegen auf ein geringeres Zufriedenheitsniveau hin (Anteil „überwiegend bis sehr zufrieden“ liegt bei lediglich 25%).

⁷ Es handelt sich dabei um ehemalige Wohnstrasse und damit um eine besondere Art von Begegnungszonen, die so heute nicht mehr geplant und umgesetzt werden. Weitere Informationen finden sich im Glossar.

⁸ Meist handelt es sich bei Begegnungszonen ohne Trottoir um ehemalige Wohnstrassen (s. Fussnote darüber). Nur vereinzelt wurden auch nach 2001 Begegnungszonen ohne Trottoir eingerichtet.

Erkennbarkeit der eigenen Begegnungszone gesamthaft**Abbildung 8: Erkennbarkeit von Begegnungszonen**

Insgesamt schätzen 63% der Befragten ihre Begegnungszone vor Ort als gut bzw. eher gut erkennbar ein, 35% attestieren eine eher schlechte bzw. schlechte Erkennbarkeit vor Ort.

Bestimmte Merkmale von Begegnungszonen weisen einen Zusammenhang mit einer besseren Erkennbarkeit auf. Dazu gehörten Begegnungszonen

- die vor 2001 eingerichtet wurden⁹ (72%, +9% im Vergleich zu Gesamtdurchschnitt)
- in denen sich Möblierungselemente befinden¹⁰ (69%, +6% im Vergleich zu Gesamtdurchschnitt)
- ohne Trottoirs (67%, +4% im Vergleich zu Gesamtdurchschnitt)¹¹

Haushalte mit Kindern schätzen die Erkennbarkeit eher schlechter ein (45%, - 18% im Vergleich zu Gesamtdurchschnitt). Dies hängt vermutlich damit zusammen, dass sie die Wichtigkeit der Gestaltungselemente grundsätzlich höher einstufen, was als Resultat bei der Interpretation der Fragen 5 und 6 herausgearbeitet wurde.

Interviews mit Anwohnenden**Wichtigkeit von Gestaltungselementen**

Die vom Kanton angebotenen standardisierten Möblierungselemente werden von den Nutzenden positiv bewertet. Mehrfach äusserten sie sich, dass es wichtig für die Erkennbarkeit und Attraktivität der Begegnungszonen sei, dass diese Elemente (v.a. Pflanztröge, Sitzbänke und Betontor) im Strassenraum platziert werden. Dass insgesamt eine grössere Fläche freigehalten wird, damit bestimmte Nutzungsarten überhaupt ausgeübt werden könnten (z.B. Fussballspiel), wurde ebenfalls als wichtig erachtet.

Darüber hinaus stuften die Interviewten Personen es als besonders dienlich ein, dass sich individuelle Gestaltungselemente wie Windrädchen, Fahnen, bemalte Pflanztröge, Feuer-schalen etc. ebenfalls im Strassenraum befänden, da sich eine gesteigerte Erkennbarkeit für die Besonderheit des Raums erzielen liesse. Ebenso sei es wichtig, auch temporäre Nutzun-

⁹ Ehemalige Wohnstrassen weisen i.d.R. eine besondere Gestaltung auf, da sie viel aufwendiger und über mehrere Jahre geplant wurden (besondere Möblierung, besondere Inanspruchnahme des Strassenraums, z.B. Bärenfelsenstrasse, Laufenstrasse etc.).

¹⁰ In Begegnungszonen ohne Möblierung gaben nur 52% der befragten Personen an, dass ihre Begegnungszonen gut bis sehr gut erkennbar sei.

¹¹ Die bessere Erkennbarkeit ist hier allerdings nur geringfügig, bei Begegnungszonen mit Trottoirs liegt sie bei 62%.

gen sichtbar zu machen wie Kreidemalen, Fahrzeuge, Goals, Planschbecken, Tische und dergleichen.

Nachbesserungen der Gestaltung

In 2 Fällen wurde nach einiger Zeit seit Inbetriebnahme der BZ festgestellt, dass sich die gewünschten Veränderungen nicht wie erhofft einstellten. In diesen Fällen konnte in Zusammenarbeit mit der Anwohnerschaft eine Neugestaltung erarbeitet werden, die sich positiv auf die Funktionalität der BZ auswirkte. In einem Fall wurde die Parkieranordnung von vorwiegend einseitig auf wechselseitig geändert sowie die Einbahnfahrtrichtung umgekehrt. Dies führte dazu, dass sich der Durchgangsverkehr reduzierte und auch die Geschwindigkeiten als langsamer empfunden wurden. In einem konnte Fall mithilfe der Einrichtung eines „MEIN DEIN UNSER“ Feldes der zentrale Bereich vor Wildparkieren geschützt werden, was eine Verbesserung der Situation erzielte.

Identifikation durch Gestaltung und Sesshaftigkeit

Die Vielfalt der Basler Begegnungszonen ist geprägt durch unterschiedlich ausgeprägtes Nutzungsverhalten und diverse Gestaltungen. Ein hohes Identifikationspotenzial der Anwohnerschaft mit der Strasse wurde vom zuständigen Amt v.a. in Strassen vermutet, in denen eine hohe Sesshaftigkeit anzutreffen ist. Dies bestätigte sich in den Tiefeninterviews deutlich. Zudem wurde angemerkt, dass sich die Identifikation damit erhöhen liesse, wenn der Raum ergänzend zur Standardmöblierung individuell gestaltet wird. Häufig geschieht dies in Strassenzügen, in den die Anwohnenden ein erhöhtes Interesse daran haben, dass ihr Wohnumfeld ebenfalls attraktiv gestaltet ist. Dort ist beispielsweise das Engagement für Pflege der Pflanztröge meist sehr ausgeprägt.

Die Möglichkeit, eine Begegnungszone vor der eigenen Wohnungstür einrichten zu können, wurde von den meisten Interviewpartnern als gewinnbringende Chance empfunden, um das Wohnumfeld attraktiver zu gestalten.

Zusammenfassung der Ergebnisse

Wichtigkeit von und Zufriedenheit mit verschiedenen Gestaltungselementen und verkehrlichen Rahmenbedingungen

Generelle Zufriedenheit mit den Begegnungszonen.

Die Zufriedenheit mit der eigenen Begegnungszone ist grundsätzlich gut. Über 70% sind zufrieden bis sehr zufrieden. Vor allem vorherige Wohnstrasse weisen ein sehr hohes Zufriedenheitsniveau auf.

Durchfahrtsverkehr

Die Analyse der Daten hat gezeigt, dass insbesondere „wenig Durchfahrtsverkehr“ ein zentrales Kriterium ist. 90% der Befragten stufen dies als wichtiges Merkmal ein. Das Bedürfnis nach einem reduzierten Durchgangsverkehr weist darauf hin, dass die Verkehrsmenge einen erhöhten Einfluss auf das Wohlbefinden und die wahrgenommenen Nutzungsoptionen hat¹². So zeigt sich hinsichtlich der Zufriedenheit, dass 40% der befragten Personen mit dem vorhandenen Durchfahrtsverkehr nicht zufrieden sind.

¹² Diese Voraussetzung wird ebenfalls im Rahmen des SVI- Forschungsberichts 1427 (2013): Begegnungszonen – eine Werkschau mit Empfehlungen für die Realisation proklamiert: Strassen mit hohem Durchgangsverkehr eignen sich eher weniger für die Einrichtung von Begegnungszonen in Wohngebieten (S. 44).

Fahrbahnmarkierungen „20“, Beleuchtung, Torelement mit Kinderzeichnung, 3 weisse Querbalken

Diese Gestaltungselemente werden als wichtig eingestuft. In der Regel sind diese Elemente in jeder Begegnungszone vorhanden¹³.

Trottoir

73% der befragten Personen sprachen sich dafür aus, dass Trottoire wichtige Gestaltungselemente sind. Hingegen wurden Begegnungszone ohne Trottoire positiver hinsichtlich ihrer Erkennbarkeit eingestuft.

Dieses Ergebnis ist im Kontext zu betrachten, dass die jeweiligen Antwortenden ihre eigene Situation vor der Wohnungstür vor Augen haben. So erscheint es nachvollziehbar, dass in Strassen mit Trottoir (was derzeit den überwiegenden Teil der Begegnungszonen ausmacht) die Anwohnenden das Element Trottoir als wichtiges sicherheitsbringendes Element einstufen. Die Vorstellung, dieses Element zu entfernen, erscheint im ersten Moment eher abwegig, zumal die vergleichende Vorstellung eines niveaugleichen Ausbaus eher nicht vorhanden sein wird.

Hingegen empfinden Anwohnenden von Begegnungszonen ohne Trottoir ihre Gestaltung häufig als gelungen. Allerdings wurden Begegnungszonen ohne Trottoire v.a. bei geringen Durchfahrtsmengen realisiert.

Trottoirüberfahrten

32 der 80 untersuchten Begegnungszonen sind mit mindestens einer Trottoirüberfahrt ausgestattet. Dieses Gestaltungselement wird als relativ wichtig eingeordnet. Die Zufriedenheit damit ist ebenfalls gut. Im Rahmen eines Interviews wurde die Vermutung geäußert, dass die Einrichtung einer Trottoirüberfahrt eine Geschwindigkeitsreduktion erzielte.

Möblierungselemente Sitzbänke und Pflanztröge

Etwa die Hälfte der Begegnungszonen verfügt über Möblierungselemente wie Sitzbänke und Pflanztröge. Sie werden als wichtige Gestaltungselemente eingestuft. Im Rahmen der Interviews wurde ebenfalls deutlich, dass ihr Vorhandensein wichtig ist für die Erkennbarkeit¹⁴. Sie leisten aber auch einen wichtigen Beitrag zur Attraktivität.

Erkennbarkeit der Begegnungszone

Die Analyse der erhobenen Daten zeigt, dass die Begegnungszonen überwiegend als gut erkennbar bewertet werden. Es kann abgeleitet werden, dass die derzeitig verwendeten Gestaltungselemente zweckdienlich eingesetzt werden.

Begünstigende Elemente für eine gute Erkennbarkeit

Insbesondere folgende Aspekte begünstigen die Erkennbarkeit von Begegnungszonen:

- Personen und spielende Kinder im Strassenraum
- Strassen, die insgesamt über eine individuelle Gestaltung verfügen (wie z.B. ehemalige Wohnstrassen)
- Möblierungselemente wie Sitzbänke, Pflanztröge und individuell gestaltete Elemente
- Strassen ohne Trottoirs

¹³ Auch der SVI- Forschungsberichts 1427 (2013): Begegnungszonen – eine Werkschau mit Empfehlungen für die Realisation bewertet eine gute Gestaltung der Torsituation als besonders wichtig. Sie dient dazu, ein klares Zonenbewusstsein herzustellen. Ebenfalls wichtig sind in diesem Zusammenhang auch Fahrbahnmarkierungen, die auch als Erinnerungselemente bei der Durchfahrt der Begegnungszonen eine wichtige Funktion einnehmen (S. 56).

¹⁴ Zu einer ähnlichen Erkenntnis kommt der SVI- Forschungsberichts 1427 (2013): Möblierungselemente sind wichtige Bausteine für den Wiedererkennungswert von Begegnungszonen. Dabei ist auf eine ausreichende Übersichtlichkeit hinsichtlich Anzahl und Sichtbehinderungen grosser Wert zu legen (S. 57)

Diese Elemente und Rahmenbedingungen leisten einen wichtigen Beitrag dazu, dass der Strassenraum besser als Spiel- und Begegnungsort wahrgenommen wird und der Durchgangsverkehr nicht zu stark im Vordergrund steht.

Zielerreichung

Die bisherige Gestaltung von Begegnungszonen hat sich als zweckdienlich herausgestellt. Bislang sind jedoch noch nicht alle Begegnungszonen mit den zur Verfügung stehenden Standardelementen ausgerüstet, so dass ein gesamthaft höherer Wiedererkennungswert möglich erscheint.

Handlungsbedarf

- **Durchgangsverkehr**
Es ist ein Handlungsbedarf festzustellen hinsichtlich des Durchgangsverkehrs. Ein hoher Anteil der Befragten zeigt sich nicht zufrieden mit der aktuellen Situation.
- **Möblierungselemente**
Bislang sind noch nicht alle Begegnungszonen mit den standardisierten Möblierungselementen ausgestattet. Dies liegt meist an mangelnden Platzverhältnissen und herrschendem Parkierungsdruck. Es ist anzustreben, in möglichst allen Begegnungszonen wenigstens die standardisierten Möblierungselemente zu platzieren, da sie einen wichtigen Beitrag zur Erkennbarkeit und Attraktivität leisten. Die Ergänzung durch individuelle Gestaltungselemente sollte ebenfalls gefördert werden.
- **Trottoirüberfahrten**
Der Einsatz von Trottoirüberfahrten kann sinnstiftende Auswirkungen auf die Funktionalität von Begegnungszonen haben. Sowohl die unterstützende Wirkung als Torelement bei Zoneneingängen als auch die geschwindigkeitsreduzierenden Effekte sind anzuführen. Entsprechend sollte weiterhin daran festgehalten werden, Trottoirüberfahrten in geeigneten Situationen einzurichten. SNR 640 242 „Trottoirüberfahrten“ gibt wichtige Hinweise zur Eignung und Gestaltung von Trottoirüberfahrten.
- **Präsenz von Personen im Strassenraum**
Ebenso wichtig ist, dass die Strasse auch tatsächlich als Spiel- und Begegnungsort in Anspruch genommen wird. Dies ist bislang noch nicht in allen Begegnungszonen regelmässig der Fall.
- **Strassen ohne Trottoir**
Die Erfahrungen zeigen, dass auf Trottoire bei der Gestaltung nur dann verzichtet werden sollte, wenn mit geringen Durchfahrtsmengen zu rechnen ist. Zwar erreichen Begegnungszonen ohne Trottoire regelmässig gute Bewertungsergebnisse, jedoch finden sich ebenfalls viele positive Beispiele von Begegnungszonen mit Trottoir. Sofern umfangreiche Leitungs- und Kanalisationsarbeiten und damit verbunden Bauarbeiten im Strassenraum anfallen, sollte eine niveaugleiche Gestaltung ohne Trottoire mit in die Alternativenprüfung einbezogen werden. Dem Aspekt der Hindernisfreiheit ist dabei Sorge zu tragen.

- **Ehemalige Wohnstrassen**
Das geltende Strassenverkehrsgesetz sieht zudem die Einrichtung von Wohnstrassen nicht mehr vor. Zudem erreichen auch Begegnungszonen, die vormals keine Wohnstrassen waren, ebenfalls häufig sehr gute Bewertungen durch die Anwohner. Ehemalige Wohnstrassen werden zwar regelmässig als besonders gelungen bewertet. Die Ausstattung und Gestaltung aller Begegnungszonen nach Vorbild von ehemaligen Wohnstrassen und Strassen ohne Trottoir erscheint aber als unrealistisch und übertrieben, zumal der Aufwand dafür wesentlich zu hoch wäre.

4.2 Aufenthaltsqualität und Sicherheitsempfinden

These 2

Die Begegnungszone wird als angenehmer und sicherer Aufenthaltsort wahrgenommen.

Ergebnisse

Fragebogenerhebung

Die Wichtigkeit der einzelnen Elemente wurde bereits im vorangegangenen Abschnitt herausgestellt (Frage 5). Im Folgenden wird nun auf das gesamthafte Sicherheitsgefühl in den eigenen Begegnungszonen fokussiert (Frage 11). Die detaillierten Ergebnisse finden sich im Anhang 3.

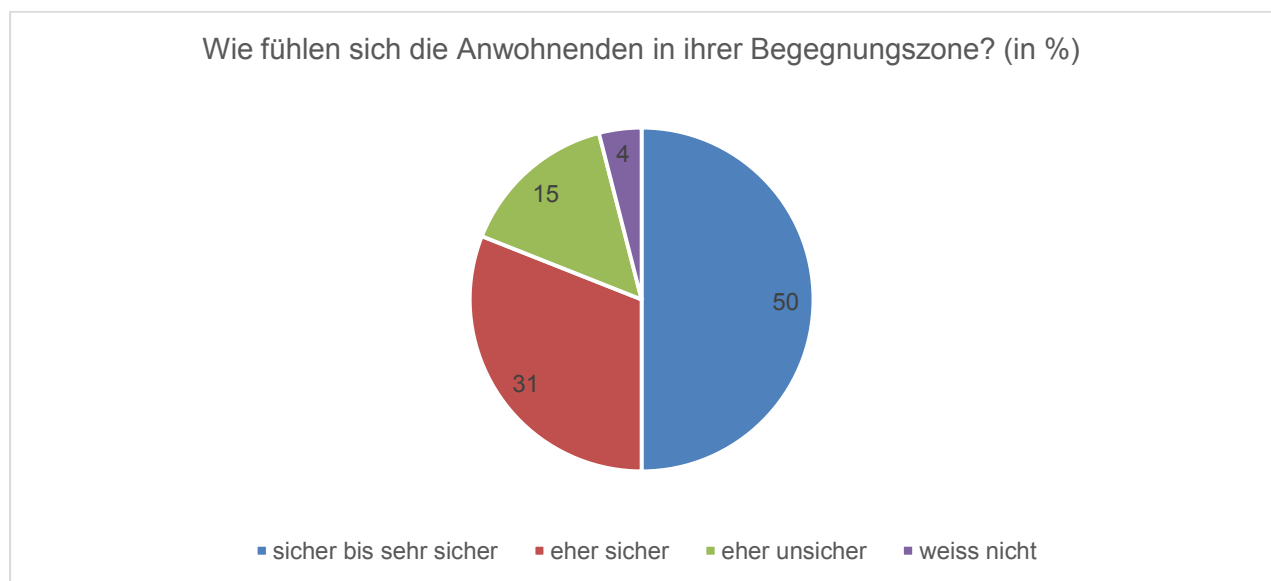


Abbildung 9: Sicherheitsempfinden in Begegnungszonen

Sicherheitsempfinden gesamthaft

Über 80% der Befragten gaben an, dass sie sich in ihrer Begegnungszone im Grundsatz sicher fühlen (mind. 5 von 10 Punkten).¹⁵ Ein Anteil von 50% gab an, dass sie sich in ihrer Begegnungszone hinsichtlich des Verkehrsgeschehens sehr sicher fühlen (mind. 8 von 10 Punkten). Weitere 31% bescheinigen ihrer Begegnungszone ein eher sicheres Gefühl (5 bis 7 Punkte). Lediglich 15% gaben an, sich tendenziell nicht sicher zu fühlen (max. 4 von 10 Punkten).

Faktoren für ein höheres Sicherheitsempfinden („eher sicher bis sehr sicher“)

- Das Sicherheitsempfinden (mind. 5 von 10 Punkten) in Begegnungszonen mit Möblierung ist mit 85% um 9% höher als in Begegnungszonen ohne Möblierungselemente.
- Ein insgesamt höheres Sicherheitsempfinden wird in Begegnungszonen attestiert, welche vor 2001 eingerichtet wurden (60% der Befragten bewerteten das Sicherheitsempfinden mit mind. 8 Punkten).
- Es konnte ein leichter Zusammenhang festgestellt werden, dass sich die Anwohnenden in Begegnungszonen ohne Trottoir sicherer fühlen als mit Trottoir (87% gaben mindestens 5 von 10 Punkten in Begegnungszonen ohne Trottoir, mit Trottoir waren es 80%). Hier liegt die Vermutung nahe, dass es sich bei diesen Strassen immer wieder um Sackgassen Strassen mit Fahrverbot und geringen Durchfahrtsmengen handelt und dies einen positiven Einfluss auf das Sicherheitsempfinden hat.

Faktoren für ein geringeres Sicherheitsempfinden („Eher nicht sicher“)

- Haushalte mit Kindern stimmten hingegen einem sehr sicheren Gefühl mit nur mit 41% zu (gesamthafte Zustimmung liegt bei 50%). Es ist anzunehmen, dass Familien mit Kindern ein erhöhtes Sicherheitsbedürfnis haben, da sie sich geeignete Rahmenbedingungen für Sport und Spiel für ihre Kinder im Strassenraum wünschen. Kinder gehören zu der schwächsten Verkehrsteilnehmergruppe und sind besonders verletzlich, nicht zuletzt deswegen, weil sie i.d.R nicht über eine voll ausgebildete Verkehrskompetenz verfügen. Entsprechend fällt die Beurteilung des vorgefundenen Strassenraums etwas schlechter aus. So beurteilen 26% der Haushalte mit Kindern und damit 11% mehr als der Durchschnitt ihr Gefühl als eher nicht sicher.
- In Begegnungszonen ohne Möblierungselemente wie Sitzgelegenheiten und Pflanztröge gaben 23% der Befragten an, sich eher nicht sicher zu fühlen (gesamthaft 15%). Entsprechend erzeugen Möblierungselemente ein höheres Sicherheitsempfinden (s. auch Abschnitt oben).

¹⁵ Im Jahr 2016 hat das Autorenteam Marco Hüttenmoser (Dokumentationsstelle „Kind und Umwelt“) und Daniel Sauter (Urban Mobility Research) eine Dokumentation des Forschungsprojektes „Integrationspotenzials im öffentlichen Raum urbaner Wohnquartiere“ vorgelegt (Forschungsprojekt des Nationalen Forschungsprogramms NFP 51 „Integration und Ausschluss“ mit Unterstützung des Bundesamtes für Sport BASPO, 2006 /2016). In dieser Studie wurden u.a. drei Basler Begegnungszonen hinsichtlich ihres Integrationspotenzials in Bezug auf die strukturelle, interaktive und subjektive Dimension untersucht. Dort wurde u.a. als wichtiges Resultat herausgestellt, dass Begegnungszonen im Vergleich zu Strassen mit Tempo 30 bzw. Tempo 50 wesentlich mehr Integrationspotenziale aufweisen. Im Zusammenhang mit dem Sicherheitsempfinden konnte diese Studie zeigen, dass sich Anwohnende von Begegnungszonen sicherer in ihrer Strasse fühlen als Anwohnende von Tempo-30- oder Tempo-50-Zonen.



*Abbildung 10:
Die Begegnungszone als
sicherer Aufenthaltsort:
Gluggere auf der Fahrbahn.*

*Basel, 2014, ©Lucía De-
Mosteyrín*

Zusammenfassung der Ergebnisse

Zum überwiegenden Teil (über 80%) fühlen sich die Anwohnenden in den Begegnungszonen sicher. Die Aufenthaltsqualität und das subjektive Sicherheitsempfinden wird u.a. dadurch geprägt, wie der Strassenraum gestaltet ist. So wirken sich Möblierungselemente positiv auf das Sicherheitsempfinden aus. Ebenso erzielen Strassen ohne Trottoir bessere Sicherheitswerte. Familien mit Kindern stellen höhere Ansprüche an die Gestaltung des Strassenraums, entsprechend beurteilen sie das Sicherheitsniveau etwas schlechter, da sie sich in die Bedürfnislage der Kinder hineinversetzen.

Zielerreichung

Insgesamt ist festzustellen, dass sich die Anwohnenden in den Begegnungszonen in der Regel wohl und sicher fühlen.

Handlungsbedarf

Auch wenn im Grundsatz in den meisten Begegnungszonen ein angenehmes und sicheres Gefühl besteht, können verschiedene Rahmenbedingungen weiter verbessert werden, um ein noch höheres Niveau zu erreichen. Beispielsweise Möblierungselementen, aber auch möglichst geringer Durchfahrtsverkehr sind qualitätssteigernde Rahmenbedingungen.

4.3 Rücksichtnahme der Verkehrsteilnehmenden

These 3

Eine allgemeine Rücksichtnahme der Verkehrsteilnehmer ist festzustellen.

Ergebnisse

Fragebogenerhebung

Allgemeine Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmenden

Insgesamt attestierten 65% der Befragten, dass die Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmer in Begegnungszonen höher ist als in anderen Strassen. 30% konnten dem nicht zustimmen, weitere 5% trafen dazu keine Aussage.

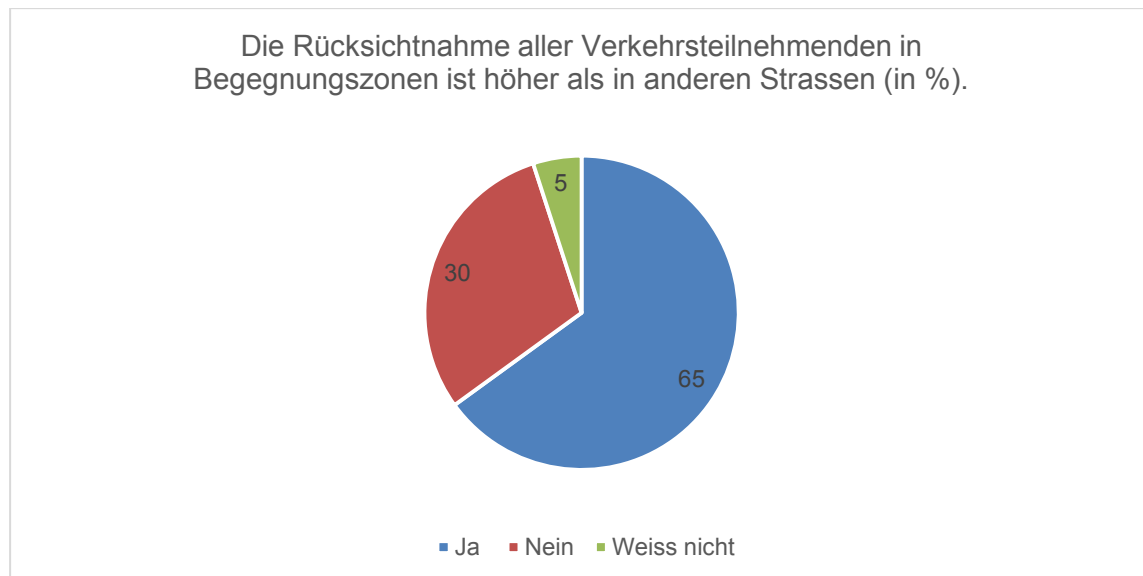


Abbildung 11: Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmenden in Begegnungszonen

Höhere Zustimmungen ergaben sich mit 73% in Begegnungszonen, die vor 2001 eingerichtet wurden sowie mit 70% in Strassen ohne Trottoir. In Strassen, die einen geringen Bezug von Bebauung zum Strassenraum aufweisen, lag die Zustimmung mit 58% unter dem Durchschnitt (-7%).

Motorisierter Individualverkehr MIV, Velos und E-Bikes

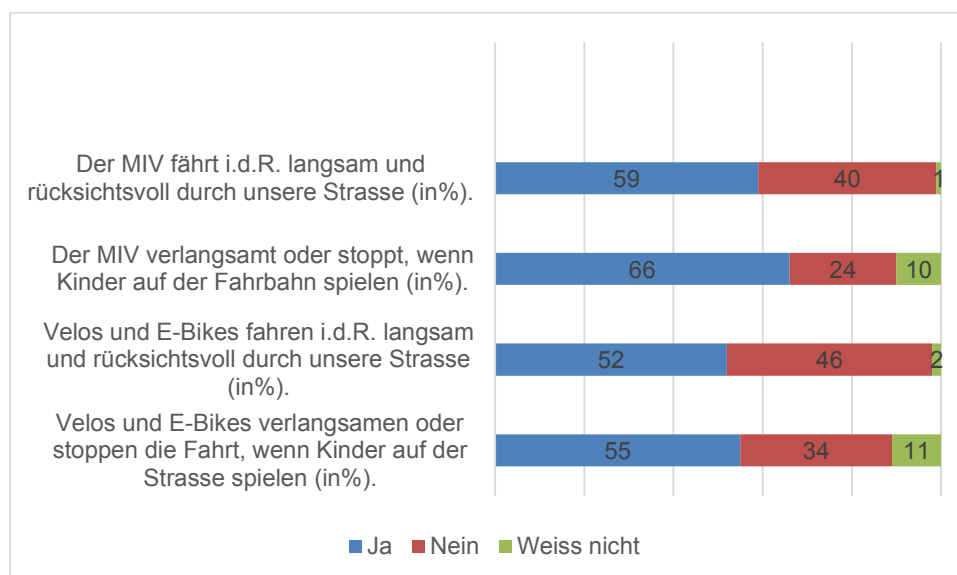


Abbildung 12: Rücksichtnahme einzelner Verkehrsmittel in Begegnungszonen

Dem MIV wird ein tendenziell ein rücksichtsvolles Fahrverhalten in Begegnungszonen attestiert. Gesamthaft schlossen sich 59% aller Befragten dieser Aussage an. Haushalte mit Familien stimmten dieser Aussage zu 48% zu und beurteilten die Situation kritischer. Hingegen in Begegnungszonen, die bereits vor 2001 eingerichtet wurde, lag die Zustimmung bei 70%.

Auch den Zweiradfahrern wird tendenziell ein rücksichtsvolles Fahrverhalten attestiert, allerdings liegt dies bei gesamthaft 52% (- 7% im Vergleich zum MIV). In relativ neu eingerichteten Begegnungszonen (nach 2012) liegt die Zustimmung bei lediglich 44%. Auch in Begegnungszonen, in denen die Bebauung einen geringen Bezug zum Strassenraum aufweist, werden nur 40% Zustimmung erreicht.

Wurde konkret auf die Situation fokussiert, ob der MIV verlangsamt oder stoppt, wenn sich Kinder auf der Fahrbahn befinden, stimmten 66% der gesamthaft Befragten zu. Eine noch höhere Zustimmung von 72% konnte in Begegnungszonen erzielt werden, die ohne Trottoir ausgestattet sind (auch hier sei erwähnt, dass es sich dabei häufig um Strassen mit geringen Durchgangsverkehr handelt) bzw. von 75% in Begegnungszonen, in denen die Parkierung einseitig angeordnet ist (und dies häufig mit geringen Durchfahrtsbreiten einhergeht).

Für Velos und E-Bikes lag die Zustimmung bei gesamthaft 55%. Haushalte mit Kindern beurteilten das Verhalten mit 62% Zustimmung etwas positiver.

Veränderung der Rücksichtnahme des rollenden Verkehrs seit Einführung der Begegnungszone

Dass Autos, E-Bikes und Velos seit Einführung der Begegnungszone rücksichtsvoller und langsamer durch die Strasse fahren, so lautete das Urteil von 50% der Befragten, die bereits vor Einführung der Begegnungszonen dort wohnten und entsprechend in der Lage waren, einen Vorher-Nachher-Vergleich anzustellen. 46% hingegen konnte diese Aussage nicht teilen. Während in Strassen ohne Trottoir bzw. mit geringem Bezug zwischen Bebauung und Strassenraum (siehe Details zu „Bezug“ in Anhang 2) diese Aussage auf eine Zustimmung von lediglich 44% traf, konnte hingegen in Strassen mit beidseitiger Parkierung eine Zustimmung von 61% erzielt werden. Diese Ergebnisse sind vor dem Hintergrund zu betrachten, dass bereits in einigen Strassen vor Einführung der Begegnungszone ein gutes Miteinander der verschiedenen Verkehrsarten zu beobachten war.

Interviews

Veränderung des Verkehrsverhaltens

Eine erhöhte Rücksichtnahme konnte in allen Begegnungszonen festgestellt werden. In einzelnen Strassen verbesserte sich die Rücksichtnahme nach Einführung der Begegnungszone. Häufig wurde auch eine Geschwindigkeitsreduktion im Zuge der Einführung der Begegnungszone wahrgenommen. In einigen Fällen konnte ebenfalls ein Rückgang des Durchgangsverkehrs festgestellt werden.

Zusammenfassung der Ergebnisse

Gegenseitige Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmer

Die Rückmeldungen sowohl aus der Befragung als auch aus den Interviews weisen darauf hin, dass die gegenseitige Rücksichtnahme der verschiedenen Verkehrsteilnehmer in Begegnungszonen wahrnehmbar höher ist als in anderen Strassen.

Verkehrsverhalten des fahrenden Verkehrs

Im Grundsatz wird das Verkehrsverhalten des fahrenden Verkehrs rücksichtsvoll eingestuft. Der motorisierte Individualverkehr wird dabei rücksichtsvoller bewertet als der Zweiradverkehr. In ehemaligen Wohnstrassen wird ein rücksichtsvolleres Verhalten attestiert als in relativ neu eingerichteten Begegnungszonen.

Zielerreichung

Es lässt sich feststellen, dass im Grundsatz die gegenseitige Rücksichtnahme und ein angepasstes Verkehrsverhalten in den meisten Begegnungszonen gewährleistet ist und sich diese positiv von anderen Strassentypen abhebt.

Handlungsbedarf

Ein Handlungsbedarf ist v.a. hinsichtlich des Verhaltens von Velofahrern und E-Bikes festzustellen.

4.4 Geschwindigkeiten

These 4

Das Geschwindigkeitsverhalten ist dem Verkehrsregime „Tempo 20“ angemessen.

Hinweis:

Im Vordergrund zur Beurteilung eines angemessenen Verkehrsverhalten sollten die Einschätzungen der Anwohnenden stehen. Dazu gehört im Rahmen eines rücksichtsvollen Umgangs miteinander auch ein entsprechend angepasstes Geschwindigkeitsverhalten. Es besteht Grund zur Annahme, dass v.a. dann Fahrzeuge ihr Verkehrsverhalten und damit einhergehend ihre Geschwindigkeit situationsgerecht anpassen, wenn sich Personen im Strassenraum aufhalten.

Nutzenden der Begegnungszone können selbst am besten beurteilen, ob sie sich mit dem Geschwindigkeitsverhalten des Durchgangsverkehrs sicher und wohl fühlen. Es handelt sich dabei zwar um eine subjektive Einschätzung. Im Fokus der Beurteilung sollten aber unbedingt diejenigen stehen, die sich tagtäglich in diesen Räumen aufhalten.

Ergänzend dazu wurden ebenfalls die kantonalen Geschwindigkeitsmessungen herangezogen, die vom zuständigen Planungsamt im Rahmen der Vor-Nachher-Untersuchung von Begegnungszonen in Auftrag gegeben werden.

Verkehrsmessungen des kantonalen Planungsamtes¹⁶

- Die Analyse der Verkehrsmessdaten anhand des Parameters v85 hat gezeigt, dass die dabei gewonnenen Ergebnisse nur unzulänglich die tatsächliche Situation in den Begegnungszonen abbilden.
- Mehrere Begegnungszonen sind durch sehr geringe Verkehrsmengen gekennzeichnet (weniger als 10 Fahrzeuge in der Spitzenstunde), in denen allerdings regelmässig Geschwindigkeiten von über 25km/h gemessen wurden. In diesem Kontext den Rückschluss zu ziehen, dass dort das Geschwindigkeitsniveau zu hoch sei, erscheint unangemessen. Vielmehr erscheint hier die Tatsache ausschlaggebend, dass nur sehr wenig Verkehr die Strasse durchfährt und voraussichtlich die Fahrzeugführer ihre Geschwindigkeiten anpassen, sobald der Strassenraum für Begegnung und Spiel genutzt wird.
- In Strassen, in denen bereits vor Einführung der Begegnungszonen geringe Geschwindigkeiten und Verkehrsmengen erhoben wurden, ist auch eine Nachkontrolle verzichtet worden.
- Teilweise sind die Erhebungsdaten bereits mehrere Jahre alt.
- Die Erhebungen werden je nach Situation mit 2 verschiedenen Methoden durchgeführt (siehe dazu Kapitel 3.3 Methoden/Geschwindigkeitsmessungen).
- Die punktuellen Erhebungen werden als Grundlage für einen gesamten Strassenabschnitt zugrunde gelegt. Allerdings kann mithilfe dieser Erhebungen nur für einen bestimmten Strassenabschnitt das Geschwindigkeitsverhalten abgebildet werden.
- Anwohnende von Begegnungszonen reklamieren i.d.R. aufgrund der hohen Verkehrsmengen und nicht wegen der Geschwindigkeiten. Entsprechend scheinen über-

¹⁶ Quelle: Aggregation diverser Geschwindigkeitsmessungen in den vergangenen Jahren, veranlasst durch das Planungsamt, Abteilung Gestaltung Stadtraum Verkehr, Kanton Basel-Stadt. Im Zuge der standardisierten Überprüfung der Begegnungszonen nach deren Einrichtung wird in der Regel eine Verkehrsmessung durchgeführt. Dabei werden einerseits Verkehrsmengen und andererseits Geschwindigkeiten in den Spitzenstunden erfasst.

höhte Geschwindigkeiten weniger das Problem zu sein als viel mehr zu viel Durchgangsverkehr.

- Die Verkehrsmessungen werden auch dann durchgeführt, wenn sich potenziell keine Personen im Strassenraum zur Begegnung aufhalten, so z.B. bei Regen, schlechter Witterung, Winter etc. Entsprechend liegen keine umfänglichen Daten vor, die das Geschwindigkeitsniveau während einer tatsächlichen Begegnungszonennutzung widerspiegeln.

Diese Erkenntnisse und Rahmenbedingungen haben dazu geführt, die Analyse des Geschwindigkeitsniveaus mithilfe des Parameters v85 für die Wirkungskontrolle nicht heranzuziehen.

An dieser Stelle ist anzuführen, dass die Daten v85 durchaus für die weitere Planungs- und Evaluationstätigkeit durch die Stadt Basel genutzt werden.

- Dem zuständigen Planungsamt sind mehrere Strassenzüge bekannt, in dem ein unangemessen hohes Geschwindigkeitsniveau herrscht und grundsätzlich Handlungsbedarf besteht. Verschiedene Rahmenbedingungen erschweren allerdings die Verbesserung der Situation. Grundsätzlich kann eine Geschwindigkeitsreduktion mithilfe einer Umgestaltung der jeweiligen Strasse erzielt werden. Die wechselseitige Anordnung der Parkierung sowie die Bereitstellung von Möblierungselementen stellen dabei wichtige Massnahmen dar. Allerdings ist dies nicht immer möglich, z.B. in Strassen, die durch mehrere Garagenzufahrten gekennzeichnet sind und eine Neuordnung kaum zulassen. Ebenso birgt die Reduktion der Parkierflächen auf der Strasse immer wieder hohes Konfliktpotenzial. So stellen Strassen mit durchgehend einseitiger Parkierung immer wieder besondere Herausforderungen dar, nicht zuletzt deswegen, weil diese Strassen häufig wie ein Durchschuss für den Durchgangsverkehr wirken und eine Umgestaltung i.d.R. mit einem Wegfall von Parkplätzen einhergeht (z.B. Rührbergstrasse, Müllheimerstrasse).
- Das Planungsamt vertritt in diesem Kontext die Position, dass die Anwohnenden den Handlungsbedarf selbst proklamieren und entsprechend eine Überprüfung der Situation bei der Stadt einfordern. Hintergrund für diese Position ist, dass die Erfahrungswerte des Planungsamtes zeigen, dass insbesondere dann Massnahmen zur Verbesserung akzeptiert werden, wenn sie aus der Anwohnerschaft selbst stammen und nicht von der Verwaltung angeordnet werden. So konnten in den vergangenen Jahren vielfältige Nachbesserungen in mehreren Begegnungszonen erfolgreich auf Initiative der Anwohnenden umgesetzt werden (z.B. Efringerstrasse, Neuensteinerstrasse, Dittingerstrasse, Fatiostrasse, Mörsbergerstrasse, Davidsbodenstrasse).

- Das Instrument Begegnungszone ist ein noch relativ junges Planungsinstrument zur Verkehrsberuhigung, in dem in der Vergangenheit in der Stadt Basel vielfältige Erfahrungen gesammelt werden konnten. Es zeigte sich in den vergangenen Jahren, dass bestimmte Faktoren die Funktionalität einer Begegnungszone ungünstig beeinflussen. Mittlerweile wird beispielsweise davon Abstand genommen, in Strassen mit grosser Durchfahrtsbreite Begegnungszonen einzurichten (z.B. Chrischonastrasse, Glaserbergstrasse). Ebenso sind Strassen mit sehr hohen Verkehrsmengen ungeeignet für die Einrichtung von Begegnungszonen (z.B. Homburgerstrasse¹⁷). So zeigte sich, dass sich hohe Verkehrsmengen sehr ungünstig auf die Nutzungsmöglichkeiten und tatsächliche Präsenz der Anwohnenden in der Strasse auswirken. Entsprechend höhere Geschwindigkeiten konnten in diesem Kontext beobachtet werden.
- Vereinzelt wurden auch Begegnungszonen bereits aufgehoben, weil festgestellt werden musste, dass die Rahmenbedingungen nicht mit dem vorgesehenen Verkehrssystem kompatibel waren (z.B. Dorfstrasse/Kleinhünigen: zu hohe Verkehrsmengen und Geschwindigkeiten; Hebelstrasse/St. Johann: zu grosse Durchfahrtsbreite infolge eingeschränkter Gestaltungsmöglichkeiten durch Blaulichtverkehr). Dies zeigt, dass nicht dogmatisch an dem Instrument festgehalten wird, sondern ein iterativer Prozess dahinter steht, der die jeweiligen individuellen Bedingungen zu berücksichtigen sucht.

4.5 Unfallgeschehen

These 5

Es werden keine bzw. weniger Unfälle verursacht. Die Unfallschwere nimmt ab.

Ergebnisse¹⁸

Kantonale Unfallstatistik

Die Ergebnisse der Analyse der kantonalen Unfallstatistik der Kantonspolizei Basel-Stadt ergibt für den Zeitraum 2011 bis 2016 sind im Folgenden dargestellt. Weitere Ergebnisse finden sich in Anhang 4.

Unfallgeschehen in Begegnungszonen

- Während der 6 Jahre wurden insgesamt 50 Unfälle in 29 verschiedenen Begegnungszonen verursacht¹⁹. Entsprechend finden sich 51 Begegnungszonen, in denen keine Unfälle registriert wurden.
- Somit werden in Begegnungszonen nur sehr selten Unfälle verursacht. Im Mittel werden 0.14 Unfälle pro Jahr in einer Begegnungszone registriert. Während dieser Quotient im Jahr 2011 noch bei 0.22 Unfällen/Begegnungszonen und Jahr lag, hat dieser Wert stetig abgenommen und sich im Jahr 2015 auf 0.11 eingependelt.

¹⁷ Zwar reklamierten die Anwohnenden bereits die zu hohen Verkehrsmengen, allerdings wurde die Option, die Begegnungszone wieder aufzuheben, abgelehnt. Den Durchgangsverkehr in dieser Strasse massgeblich zu reduzieren, ist zu jetzigen Zeitpunkt ohne die Verlagerung des Problems in die angrenzenden Strassen nicht möglich.

¹⁸ Quelle: Unfallstatistik der Kantonspolizei Basel-Stadt, 2011 bis 2016

¹⁹ Im Jahr 2011 existierten 44 Begegnungszonen in Wohnquartieren. Bis Ende 2016 belief sich die Zahl bereits auf 80.

Unfalltypen

- Von den gesamthaft 50 Unfällen waren 41 Unfälle Parkierunfälle (Unfalltypen 70 bis 79).
- Weitere 6 Unfälle wurden mit Schleuder- und Selbstunfällen typisiert. Darüber wurden 2 Einbiegeunfälle und 1 Unfall beim Überqueren der Fahrbahn registriert.
- Hinsichtlich der räumlichen Situationen konnte herausgestellt werden, dass Parkierunfälle v.a. auf Parkierflächen verursacht wurden. Die Analyse der weiteren Unfalltypen liess aufgrund der geringen Datenmenge und damit fehlenden Vergleichsdaten auf keine Regelmässigkeiten hinsichtlich typischer räumlicher Bedingungen für ein Unfallereignis schliessen.

Unfallfolgen

- Ein Unfall mit einem Fussgänger wurde nicht registriert. Es waren ausschliesslich Fahrzeugführende in die Unfälle involviert.
- Lediglich 1 Person verunfallte schwer, 2 weitere Personen verunfallten leicht. In 47 Fällen waren Sachschäden ohne Personenschäden die Unfallfolge.
- Entsprechend sind Begegnungszonen als sehr sicher hinsichtlich des Unfallgeschehens einzustufen.

Unfallgeschehen in Begegnungszonen im Vorher-Nachher-Vergleich²⁰

- Der Vorher-Nachher-Vergleich der relevanten Unfalldaten zeigt, dass die Unfallhäufigkeit in den analysierten Strassen seit Einführung der jeweiligen Begegnungszonen abgenommen hat.
- Wurde im Zeitrahmen vor der Einführung noch ein Unfall mit einem leicht Verletzten verursacht, wurden nach Einführung der Begegnungszone nur noch Unfälle mit Sachschaden registriert.

²⁰ Im Rahmen dieser Analyse wurden diejenigen Begegnungszonen berücksichtigt, die frühestens im Jahr 2012 eingeführt wurden und in denen sich im untersuchten Zeitraum ein Unfall ereignete. Somit war ein Vorher-Nachher-Vergleich möglich. Insgesamt kamen für eine solche Auswertung 10 Begegnungszonen in Frage. Es wurde jeweils ein Unfallquotient pro Jahr ermittelt, um eine Vergleichbarkeit herzustellen. Auf eine Differenzierung nach Unfalltypen wurde aufgrund geringer Datenmengen verzichtet. Diese geringe Datenmenge beruht u.a. auch darauf, dass sich in vielen Strassen gar keine Unfälle ereignen und sie entsprechend sicher einzustufen sind.

Strasse	Einführung	Anz. Unfälle* vor Einführung der Begegnungszone	Erhebungszeitraum (in Jahren)	Ø Unfälle pro Jahr vor Einführung	Unfallfolgen	Anz. Unfälle* nach Einführung der Begegnungszonen	Erhebungszeitraum (in Jahren)	Ø Unfälle Pro Jahr nach Einführung	Unfallfolgen
		Vor Einführung der Begegnungszone				Nach Einführung der Begegnungszone			
Altrheinweg/ Klybeckstrasse	2015	5	4	1.25	5xSS	2	2	1	2xSS
Bergalingerstrasse	2014	2	3	0.7	2xSS	0	3	0	-
Biasca	2015	2	4	0.5	2xSS	0	2	0	-
Birkenstrasse	2015	2	4	0.5	2xSS	1	2	0.5	1xSS
Blauenstrasse	2015	1	4	0.25	1xSS	0	2	0	-
Bürenfluhstrasse	2014	0	3	0	-	1	3	0.3	1xSS
Chrischonastrasse/ Rührbergstrasse	2014	1	3	0.3	1xSS	2	3	0.7	2xSS
Flachsländerstrasse	2012	1	1	1	1xSS	0	5	0	-
Im Rheinacker	2014	1	3	0.3	1xLV	0	3	0	-
Lichtstrasse	2013	0	1	0	-	2	5	0.4	2xSS
Bilanz		15	30	0.5	15	8	30	0.3	8

Legende:
SS = Sachschaden ohne Personenschaden
LV = leicht Verletzte
SV = Schwer Verletzte
G = Getötete
* Bei den Unfällen handelt es sich mit einer Ausnahme um Parkierunfälle (Unfalltypen 70 bzw. 73). Lediglich ein Fussgängerunfall (Unfalltyp 80) wurde vor Einführung der Begegnungszone im Rheinacker registriert.

Tabelle 2: Unfallstatistik Begegnungszonen 2011 bis 2016, Vorher-Nachher-Vergleich

Zusammenfassung der Ergebnisse

Die Unfallanalyse zeigt, dass Begegnungszonen in Wohnquartieren in der Stadt Basel als sehr sicher einzustufen sind. Häufigste Unfallursache sind Parkierunfälle (41 von 50 registrierten Unfällen). Dies gilt sowohl für Strassen, die bereits Begegnungszonen sind, aber auch für Strassen, die noch nicht Begegnungszone waren. Unfälle mit Fussgäbeteiligung wurden nicht registriert. So kann festgestellt werden, dass die erweiterten Nutzungsmöglichkeiten von Begegnungszonen keinen Rückschluss auf ein höheres Unfallgeschehen zulassen. Tendenziell wurden in Strassen gesamthaft weniger Unfälle registriert, nachdem dort Begegnungszonen eingeführt wurden.

Zielerreichung und Handlungsbedarf

Die Zielsetzung ist damit weitgehend erfüllt. Ein Handlungsbedarf ist nicht abzuleiten.

4.6 Nutzungsverhalten in der Begegnungszone

These 6

Die Begegnungszone wird als Ort für Begegnungen genutzt.

Ergebnisse

Fragebogenerhebung

Spiel und Sport

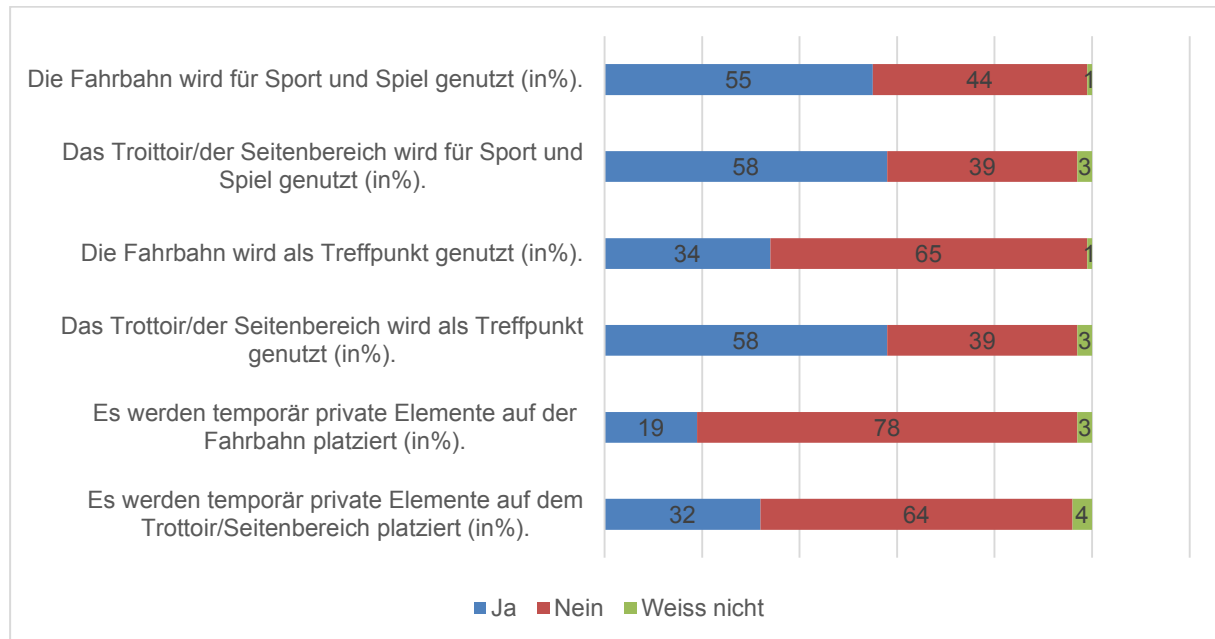


Abbildung 13: Nutzung von Fahrbahn und Trottoir in Begegnungszonen

Auf die Frage, ob die Fahrbahn für Spiel und Sport genutzt wird, antworteten 55% positiv.²¹ Diese Einschätzung konnten allerdings 44% nicht teilen.

Mit 58% war die Zustimmung für Spiel und Sport, allerdings auf dem Trottoir und den Seitenbereichen, etwas höher. 39% der Befragten konnte diese Einschätzung nicht teilen.

Die tatsächliche Nutzung unterschiedlich von den Befragten wahrgenommen und beurteilt. So ist anzunehmen, dass diejenigen Personen, die den Strassenraum als Begegnungsort tatsächlich nutzen, der Einschätzung eher zustimmen. Hingegen diejenigen, die die Begegnungszone nicht nutzen, antworteten eher negativ.

Mit 64% war die Zustimmung, dass auf der Fahrbahn gespielt wird, in Begegnungszonen ohne Trottoirs um 9% höher als im Durchschnitt. In Begegnungszonen, die bereits vor 2001 eingerichtet wurde, wurde eine Zustimmung von 66% erzielt. Eine unterdurchschnittliche Zustimmung wurde in Strassen erzielt, in denen die Bebauung einen geringen Bezug zum Strassenraum aufweist.

„Seit Einführung der Begegnungszone stehen Kindern mehr Möglichkeiten zum Spielen zur Verfügung“, so lautet die Beurteilung von 63% der befragten Personen, die bereits vor der Einrichtung der Begegnungszone dort wohnten und somit einen Vorher-Nachher-Vergleich anstellen konnten. Von Haushalten mit Kindern wurde eine Zustimmung von 70% erzielt. Ob sie hingegen nun häufiger auf der Strasse spielen, wurde tendenziell kontrovers beurteilt: 53% bejahten dies, 43% hingegen verneinten. Auch hier bewerteten Haushalte mit Kindern

²¹ Die Untersuchungen von Hüttenmoser und Sauter aus den Jahren 2016 und 2006 zeigen auf, dass Kinder, die in Begegnungszonen wohnen, deutlich länger draussen spielen als in anderen Strassen. Ebenso haben diese Kinder häufiger Kontakt mit anderen Kindern, die über die Strasse hinweg wohnen. Durch Begegnungszonen kann somit die Trennwirkung von Strassen vermindert werden.

die Situation mit 62% positiver als der Durchschnitt. Dieses Ergebnis überrascht nicht, da v.a. Familien mit Kindern von den geänderten Rahmenbedingungen profitieren. Es ist darauf hinzuweisen, dass in mehreren Strassen bereits vor Einführung der Begegnungszone gute Voraussetzungen herrschten, um sich im Strassenraum aufzuhalten. Entsprechend waren gar keine grundlegenden Verbesserungen notwendig, um die Aufenthaltsqualität zu verfestigen.

Treffpunkt

Das die Fahrbahn als Treffpunkt genutzt wird, beantworteten lediglich 34% positiv. In Strassen ohne Trottoir und in Begegnungszonen, die vor 2011 eingerichtet wurden, konnte eine etwas höhere Zustimmung von 41% erzielt werden. Hingegen wurde dem Trottoir und den Seitenbereichen von 58% eine Nutzung als Treffpunkt bescheinigt.²²

Ob seit Einführung der Begegnungszone häufiger Zusammenkünfte stattfinden, wurde unterschiedlich bewertet: 53% verneinten dies, während 40% eine Zunahme bescheinigten. Auch hier beurteilten Haushalte mit Kindern die Situation mit einem Anteil von 51% positiver.

Temporär private Elemente

Temporär private Elemente werden tendenziell eher auf dem Trottoir bzw. in den Seitenbereichen platziert (32%) als auf der Fahrbahn (19%). Allerdings war die Mehrzahl der Befragten der Meinung, dass private Elemente eher nicht aufgestellt würden, weder auf der Fahrbahn (78%) als auf dem Trottoir und den Seitenbereichen (64%).

Verhalten von zu Fuss Gehenden

Auf die Frage, ob Fussgänger sowohl Trottoir bzw. Seitenbereich als auch die Fahrbahn nutzen, ergab sich ein sehr heterogenes Bild: 46% der Befragten stimmten diesem Verhalten zu, während 52% diesem Verhalten widersprachen. In Begegnungszonen ohne Trottoir beantworteten 73% der Befragten diese Frage positiv. In Begegnungszonen, die vor 2001 eingerichtet wurden, lag die Zustimmung bei 74%, in nach 2012 eingerichteten Begegnungszonen lediglich bei 34%.

Interviews

Nutzungsverhalten im Vorher-Nachher-Vergleich

In den befragten Begegnungszonen konnte bestätigt werden, dass die Einrichtung der Begegnungszone einen wichtigen Beitrag dazu leistete, dass sich die Anwohnenden unter besseren Bedingungen und meist auch häufiger im Strassenraum zum Spielen oder Aufenthalt treffen. Während in einzelnen Strassen bereits regelmässige Begegnungen im Strassenraum vorhanden waren und durch die Begegnungszone gefestigt wurden, konnte in anderen Strassen beobachtet werden, dass Begegnungen häufiger und einfacher passierten (während der Mittagspause auf der Sitzbank, bei der Pflege der Pflanztröge). In einigen Fällen wurde der Strassenraum bereits schon zuvor zum Spielen etc. genutzt, durch die neuen Gegebenheiten ergab sich eine höhere Spielqualität.

Es stellten sich auch neue Nutzungsformen im Strassenraum ein, die zuvor nicht praktiziert wurden: So ergaben sich in mehreren Begegnungszonen abendliche Zusammenkünfte mit gemeinsamen Abendessen und dergleichen auf der Strasse, die zuvor im privaten Raum stattfanden. In 2 Begegnungszonen wird mittlerweile (regelmässig) im Strassenraum zusammen gegessen und Tische und Stühle auf die Fahrbahn platziert.

Rolle von Kindern

Nach Einschätzung der interviewten Personen spielen Kinder eine wichtige Rolle hinsichtlich der Nutzungsverhaltens in Begegnungszonen: Vor allem Kinder beeinflussen, ob eine Be-

²² Die Untersuchungen von Hüttenmoser und Sauter aus den Jahren 2016 und 2006 zeigen auf, dass Anwohnende von Begegnungszonen den öffentlichen Raum generell häufiger nutzen als in Tempo-30- oder Tempo-50-Zonen. Familien nutzen den öffentlichen Raum im Vergleich sogar deutlich häufiger.

gegnungszone gut funktioniert oder nicht. So verspüren Kinder gerade im Kindergarten- und Primarschulalter häufig einen grossen Freiheits- und Bewegungsdrang. Dies lässt sich gut mit dem Platzangebot in einer Begegnungszone überein bringen. In diesen Situationen entstehen leicht Kontakte zwischen den Anwohnenden. Abhängig von der jeweiligen Alterszusammensetzung gibt es voraussichtlich Phasen, in denen die Begegnungszone unterschiedlich intensiv genutzt wird.

Bewusstseinsbildung

Von mehreren interviewten Personen wurde geäussert, dass sich ein geändertes bzw. gestärktes Bewusstsein hinsichtlich des Nutzungsverhaltens im Strassenraum eingestellt habe. Es ergaben sich häufig neue und häufigere Nutzungsmuster durch die Anwohnenden. In diesem Zusammenhang hat sich eine Sensibilisierung im Umgang mit dem öffentlichen Raum ergeben, welche damit einhergeht, dass sich die Anwohnenden tatsächlich mehr Rechte in Bezug auf die Inanspruchnahme des Strassenraums herausnehmen. Dies basierte u.a. darauf, dass sich durch die veränderten Nutzungsoptionen neue Möglichkeiten ergaben und diese im Laufe der Zeit mit einer steigenden Selbstverständlichkeit in Anspruch genommen wurden. Nicht zu unterschätzen war dabei die Informations- und Aufklärungsarbeit seitens des Planungsamts.

Gemäss der Aussagen der interviewten Personen ist die Aneignung und Belebung des Strassenraums unbedingt wünschenswert. Sowohl temporäre (aktives Spiel, liegengelassene Fahrzeuge etc.) als auch permanente individuelle Elemente (Feuerschale, besonders gestaltete Pflanztröge etc.) übernehmen dabei eine wichtige Funktion. So kann der Fussgängervortritt verdeutlicht werden und ein angepasstes Verhalten des fahrenden Verkehrs ist zu erwarten. Die individuelle Gestaltung der Begegnungszone wird als wichtiges Element erachtet, um eine bessere Erkennbarkeit und Attraktivität zu erzielen. Zudem kann so die Identifikation mit dem Strassenraum erhöht werden.

Gastronomische Angebote

Gemäss der Erkenntnisse aus den Interviews haben sich keine merklichen positiven oder negativen Effekte durch die Anwesenheit von gastronomischen Angeboten in den relevanten Begegnungszonen eingestellt.

Kritik an Begegnungszonen: Skepsis häufig verflogen

Während des Planungsprozess gab es immer wieder Kritik aus der Anwohnerschaft. Häufig bezog sich dies auf die Reduktion des Parkplatzangebots, befürchtete Lärmemissionen und die Einstellung, dass es in der Strasse grundsätzlich keinen Fussgängervortritt verbunden mit einem reduzierten Temporegime 20 brauche. In den meisten Fällen nahm diese Kritik nach Einführung der Begegnungszone ab. Teilweise ergab es sich auch, dass frühere Skeptiker nun die Vorzüge und neuen Nutzungsmöglichkeiten der Begegnungszonen kennen- und schätzen lernten. Dennoch finden sich in Einzelfällen Reklamationen hinsichtlich Lärm und Befürchtungen, dass Fahrzeuge, Pflanzen oder Vorgärten beim Spielen Schaden nehmen könnten.

Zeitlich begrenzte Zufahrtsbeschränkung

Im Rahmen der Strassenfeste in den Begegnungszonen wird bereits zeitlich begrenzt die Zu- und Durchfahrt beschränkt. Dies wurde als sehr positiv empfunden, da somit Nutzungsformen ermöglicht werden, die mit dem normalen Betrieb nicht verträglich sind (grossflächige Inanspruchnahme von Tischen und Bänken, Konzertbühne, Leinwand für Filmvorführung etc.). Eine interviewte Person äusserte sich dahingehend, dass sie es als sehr bereichernd ansähe, dass die Strasse ebenfalls zeitlich begrenzt immer wieder einmal für den Fahrverkehr zu sperren. So ergäben sich besondere Nutzungsoptionen und sichere Voraussetzungen, insbesondere in Strassen mit höheren Verkehrsmengen.

Jugendbefragung 2013, regelmässige kantonale Befragung des Statistischen Amtes

Gemäss Ergebnisse der Jugendbefragung 2013 treffen sich Jugendliche (12 bis 17 Jahre), die in einer Begegnungszone wohnen, tagsüber mit ihren Kollegen eher auf der Strasse als

andere Jugendliche. So fragte Frage 33b danach, ob sich die Jugendlichen tagsüber auf der Strasse mit Kollegen und Kolleginnen treffen. Während Jugendliche, die in Begegnungszonen wohnen, mit einem Anteil von 35% angaben, dies meistens zu tun, wurde dies in anderen Strassen nur zu 20% praktiziert.

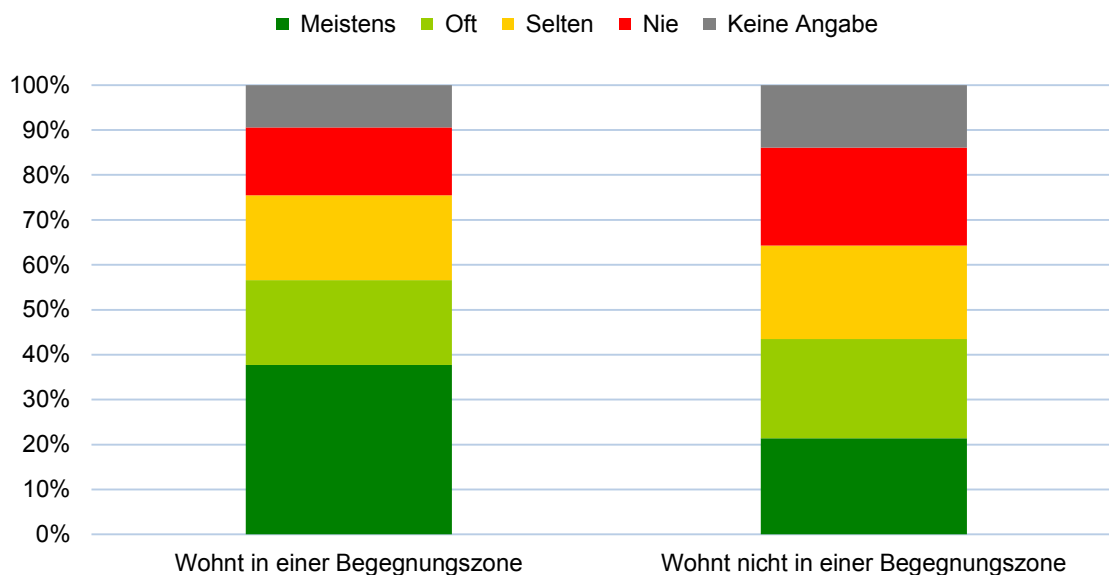


Abbildung 14: Häufigkeit von Treffen Jugendlicher tagsüber auf der Strasse mit Kollegen und Kolleginnen (Quelle: Statistisches Amt, Kanton Basel-Stadt 2013: Spezial-Auswertung Jugendbefragung 2013, unveröffentlicht)

Zusammenfassung der Ergebnisse

Es konnte gezeigt werden, dass mit der Umsetzung der Begegnungszonen gute Voraussetzungen für mehr Spiel und Begegnungen geschaffen wurden. So ergaben sich i.d.R. diesbezüglich mehr und attraktivere Möglichkeiten. Entsprechend werden Begegnungszonen tatsächlich häufig für Sport, Spiel und Treffen genutzt. Dabei wird allerdings die Fahrbahn tendenziell weniger häufig genutzt als Trottoir und Seitenbereiche. Die Nutzungsintensität der jeweiligen Begegnungszonen wurde jedoch unterschiedlich beurteilt. Dies liegt wahrscheinlich auch daran, dass die Wahrnehmung der befragten Personen hier sehr unterschiedlich ist.

Zielerreichung

Es finden sich viele Begegnungszonen, in denen die gewünschte Aneignung des Strassenraums durch die Anwohnenden bereits gut funktioniert. In anderen Begegnungszonen hingegen ist dies noch nicht regelmässig der Fall.

Handlungsbedarf

- Es ist anzustreben, dass in möglichst allen Begegnungszonen mehr Spiel und Begegnung stattfindet, sofern dies noch nicht der Fall ist. Für die Standortqualität ist es wünschenswert, dass in der Mehrzahl der Begegnungszonen die Nutzungsmöglichkeiten genutzt werden. Allerdings muss in diesem Zusammenhang auch gesehen werden, dass v.a. Kinder in einem bestimmten Alter den Strassenraum nutzen und dies generationenbedingten Schwankungen unterliegen.
- Damit die neuen Nutzungsmöglichkeiten mit den verschiedenen Bedürfnissen der Anwohnenden nicht in Konflikt stehen, sollte dafür geworben werden, Bälle und sonstige Spielmaterialien einzusetzen, die möglichst keinen Schaden an parkierten Fahrzeugen, Zäunen, Begrenzungen, Gärten etc. verursachen (z.B. Softbälle, keine permanent haftenden Farben etc.) Die Spielfibel könnte dahingehend ergänzt werden.
- Die Idee einer zeitlich begrenzten Zufahrtsbeschränkung sollte geprüft werden, um erweiterte und neue Nutzungsoptionen Raum zu bieten.

4.7 Nachbarschaftliche Beziehungen

These 7

Nachbarschaftsbeziehungen können in Begegnungszonen einfacher aufgenommen und gepflegt werden.

Ergebnisse

Fragebogenerhebung

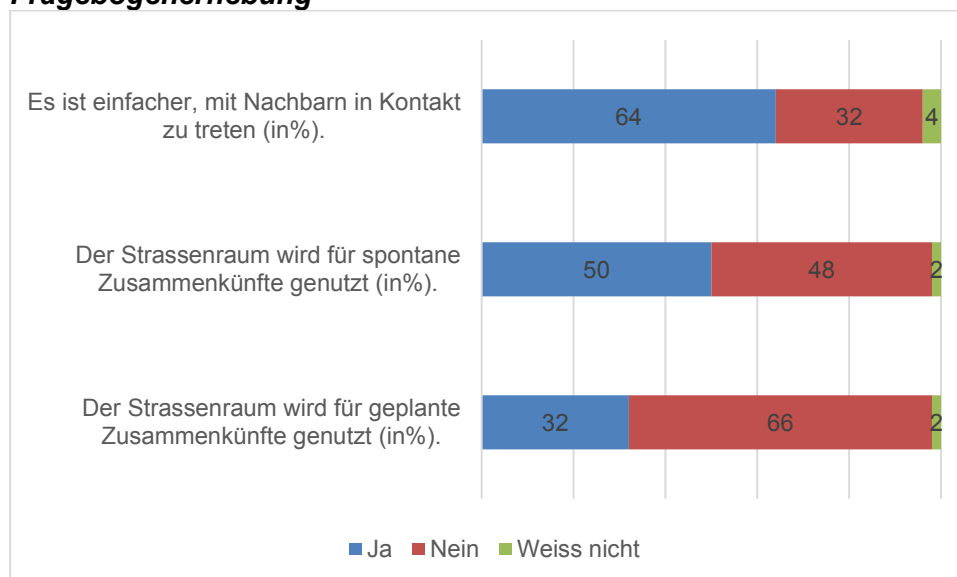


Abbildung 15: Nachbarschaftlicher Kontakt und Zusammenkünfte in Begegnungszonen

„Es ist einfacher, mit Nachbarn in Kontakt zu treten“ – dieser Aussage konnten 64% der Befragten zustimmen. Haushalte mit Kindern bejahten dies sogar zu 75%.²³

Dass der Strassenraum für spontane Begegnungen genutzt wird, wurde kontrovers beurteilt: 50% der Befragten stimmten dem zu, während 48% dies verneinten. Auch hier war die Zustimmung von Haushalten mit Kindern mit 66% wesentlich höher. In Strassen mit starkem Bezug der Bebauung zum Strassenraum konnte eine Zustimmung von 59% erzielt werden, mit schwachem Bezug hingegen nur 42%.

Dass der Strassenraum für geplante Zusammenkünfte genutzt wird, wurde von einem Anteil von 32% der befragten Personen bejaht. 66% widersprachen dieser Aussage. Auch hier lag

²³ Die Untersuchungen von Hüttenmoser und Sauter aus den Jahren 2016 und 2006 zeigen auf, dass in Begegnungszonen mehr Nachbarschaftskontakte stattfinden. Sie sind häufiger und intensiver und finden darüber hinaus auch häufiger über die Strasse hinweg statt. Die Strasse als trennendes Element wird in Begegnungszonen leichter überwunden.

der Anteil von Haushalten mit Kindern, die der Aussage zustimmten, mit 44% um 12% höher als der Durchschnitt.

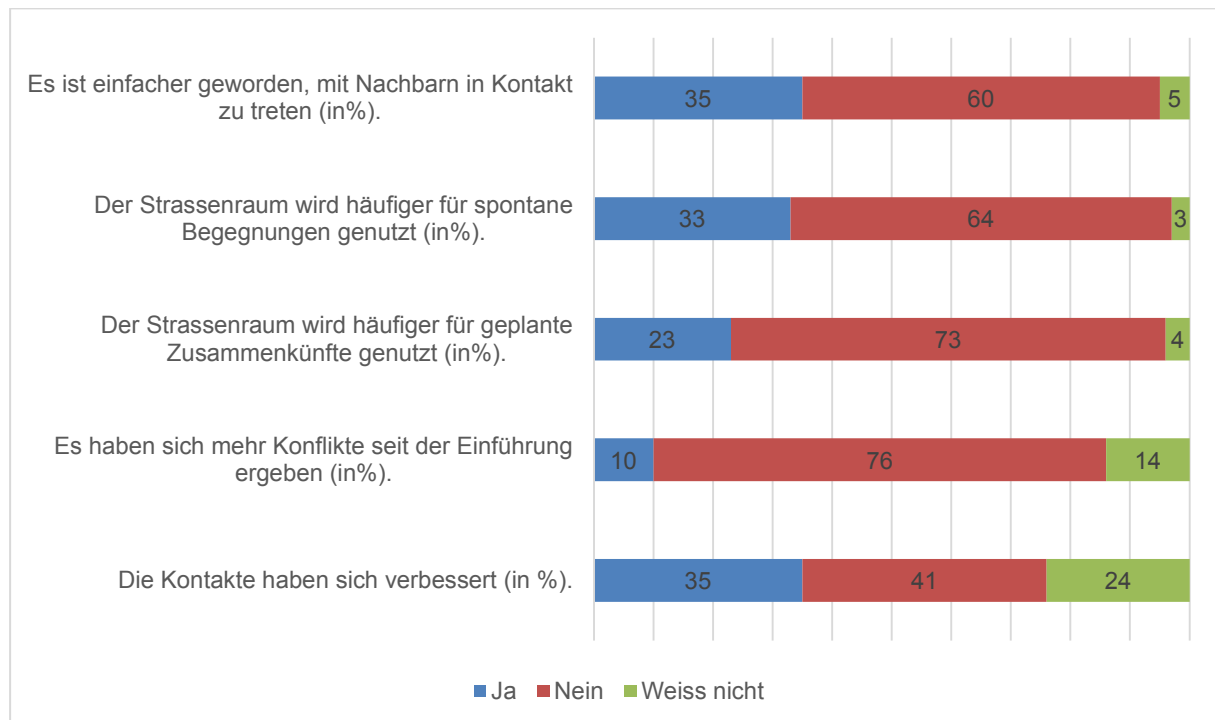


Abbildung 16: Verändertes Nutzungsverhalten nach Einführung der Begegnungszonen

Dass es seit Einführung der Begegnungszone einfacher geworden ist, mit Nachbarn in Kontakt zu treten, bestätigten 35%. Haushalte mit Familien stimmten dem mit einem Anteil von 46% zu (+11%). In Begegnungszonen, die bereits vor 2001 eingeführt wurden, belief sich der Anteil, die dieser Aussage zustimmten, auf 49% (+14%). Ähnliche Beurteilungen ergaben sich auf die Fragen, ob häufiger spontanen Begegnungen bzw. geplanten Zusammenkünfte seit Einführung der Begegnungszonen stattfinden würden: Eine Minderheit von 33% (bzgl. spontaner Treffen) bzw. 23% (bzgl. geplanter Treffen) stimmte dieser Aussage zu (keine Zustimmung von 64 bzw. 73%). Auch hier konnte eine höhere Zustimmungsquote bei Haushalten mit Kindern festgestellt werden: bzgl. spontaner Treffen betrug die Zustimmung 47%, hinsichtlich geplanter Treffen 32%.

76% waren der Meinung, dass sich nicht mehr Konflikte seit Einführung der Begegnungszone ergeben haben. Nur 10% teilten die Meinung, dass sich seitdem mehr Konflikte ergeben. (In Strassen ohne Trottoir antworteten 21% der Befragten, dass sich seit der Einführung mehr Konflikte ergeben haben.)

Eine Verbesserung der Kontakte seit Einführung der Begegnungszonen stellten 35% der Befragten fest, 41% konnten diese Einschätzung nicht teilen.

Interviews

Nachbarschaftliche Beziehungen, Feste und Zusammenkünfte

Im Rahmen aller Interviews wurden gute nachbarschaftliche Beziehungen attestiert. Durch die Einführung von Begegnungszonen konnte beobachtet werden, dass mittlerweile mehr (räumliche) Möglichkeiten zur Verfügung stehen, um mit Nachbarn in Kontakt zu treten und diese Beziehungen im Strassenraum zu pflegen. Die Atmosphäre in allen Begegnungszonen wurde als angenehm und wohlwollend beschrieben.²⁴ Dass diese durch die Einführung der Begegnungszone noch verbessert wurden, bestätigten nicht alle. Auch zuvor wurden die nachbarschaftlichen Beziehungen als gut beurteilt. Dass die Begegnungszone aber zu einer guten Pflege und Festigung der Beziehungen beitragen, konnten alle interviewten Personen bestätigen. In einem Fall wurde davon berichtet, dass durch die Einrichtung der Begegnungszone ein Wir-Gefühl in der Strasse entstanden ist, welche die (langjährigen) nachbarschaftlichen Beziehungen nochmals verbesserte. So ergab sich in einzelnen Begegnungszonen eine besondere Dynamik, die ein Gemeinschaftsgefühl in der Strasse nach sich zog.

In den meisten der befragten Begegnungszonen haben sich regelmässige Feste etabliert, die jeweils auf gute Resonanz stiessen und als gemeinschaftsstiftend eingestuft werden. Diese Feste werden als wichtige verbindende Anlässe eingestuft. Die nachbarschaftlichen Beziehungen konnten u.a. dadurch verbessert bzw. gefestigt werden.

Engagement der Anwohnenden in der Begegnungszone

Von zentraler Wichtigkeit für eine funktionierende Begegnungszone ist meist, dass sich eine engagierte Person bzw. eine Gruppe findet. In 2 Fällen wurde die Umgestaltung einer Begegnungszone durch Personen angestossen, die aktiv die Attraktivitätssteigerung ihrer Strasse vorantreiben wollten. In beiden Fällen konnte dadurch eine umfassende Verbesserung erreicht werden. Familien mit Kindern übernehmen häufig eine wichtige Rolle, da Kinder in einem bestimmten Alter die Nutzungsmöglichkeiten einer Begegnungszone besonders attraktiv empfinden (Kreidemalen, Fahrzeuge fahren, Ballspiele etc.). Dabei entstehen häufig gute nachbarschaftliche Beziehungen bzw. werden gestärkt. Kinder beleben den Strassenraum und machen ihn durch ihre Präsenz und ihr Spielverhalten als Begegnungsraum deutlicher wahrnehmbar.

Jugend- und Familienbefragung 2013, regelmässige kantonale Befragung des Statistischen Amtes

Ergebnisse der beiden Befragungen zeigen, dass Jugendliche (im Alter von 12 bis 17 Jahren), die in einer Begegnungszone wohnen, mit ihren Nachbarn zufriedener sind als andere Jugendliche. So erfragt Frage 8e der Jugendbefragung, wie hinsichtlich der Wohnsituation die Nachbarn beurteilt werden. Es zeigt sich, dass in Begegnungszonen über 90% diese als eher bis sehr gut beurteilten. In anderen Strassen hingegen konnte nur ein Wert von knapp unter 80% erzielt werden.

²⁴ Im Rahmen der Interviews wurde vereinzelt darauf hingewiesen, dass es manchmal einzelne Personen gäbe, die mit der Begegnungszone nicht wohlfühlten. Offene schwelende Konflikte wurden nicht erwähnt.

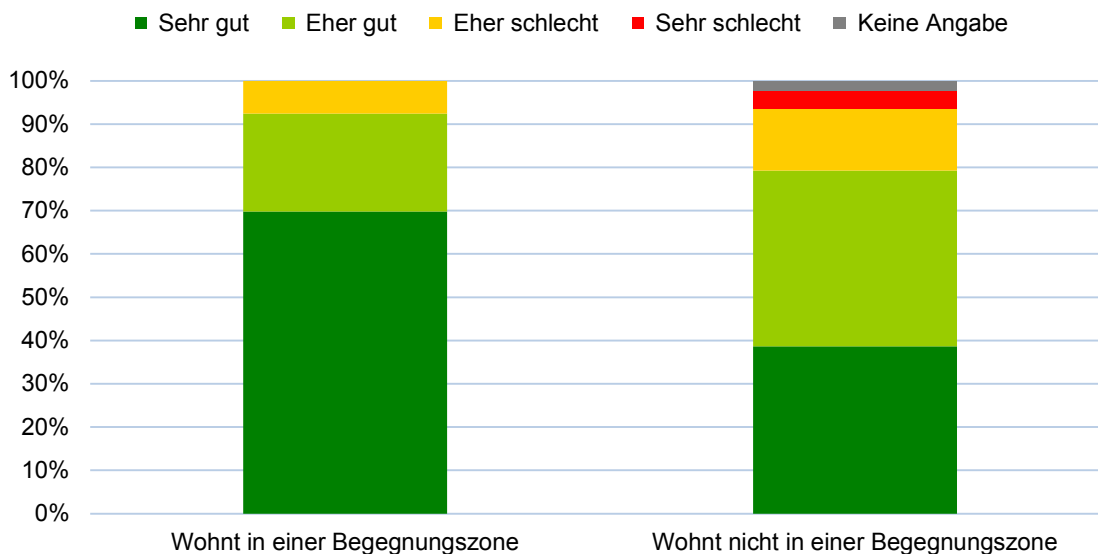


Abbildung 17: Beurteilung der Nachbarschaft aus Sicht von Jugendlichen (Quelle: Statistisches Amt, Kanton Basel- Stadt 2013: Spezial-Auswertung Jugendbefragung 2013, unveröffentlicht)

Auch haben Vorschulkinder (jünger als 6 Jahre), die in einer Begegnungszone wohnen, mehr Freunde im Quartier als andere Vorschulkinder. Frage 14a der Familienbefragung fragte danach, ob Vorschulkinder Freunde im Quartier haben. Während Familien, die in Begegnungszonen dem mit 77% zustimmten, war dies in anderen Strassen nur mit etwa 68% der Fall.

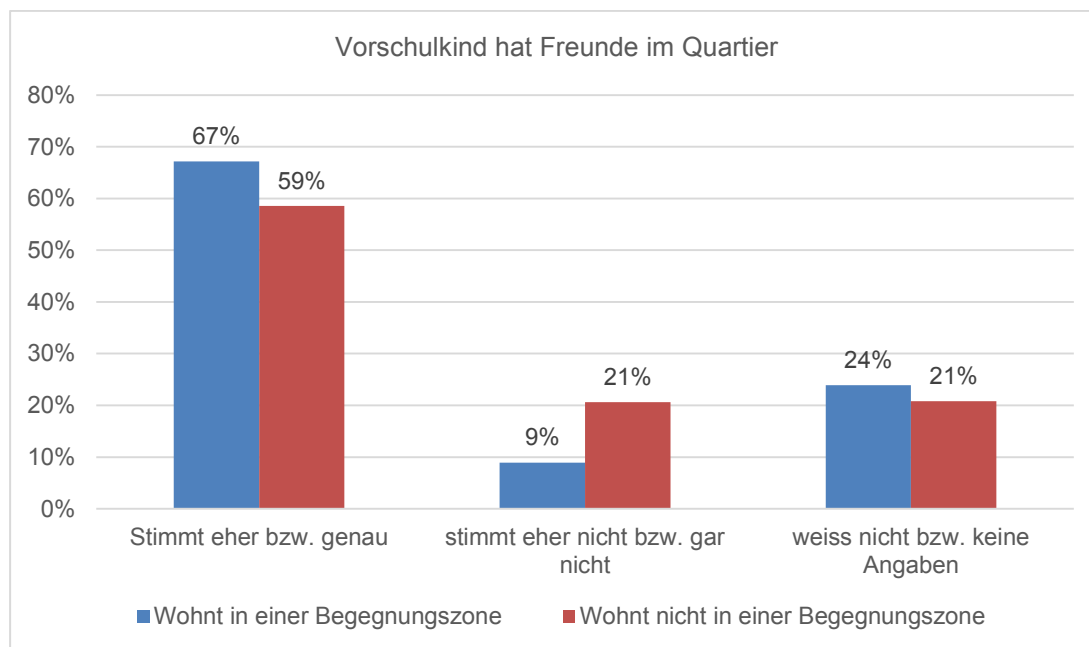


Abbildung 18: Vorhandene Freunde von Vorschulkindern im Quartier (Quelle: Statistisches Amt, Kanton Basel-Stadt 2013: Spezial-Auswertung Familienbefragung 2013, unveröffentlicht)

Auch wurde die Erreichbarkeit in Begegnungszonen mit 36% Zustimmung etwas besser beurteilt als in anderen Strassen mit 31% (Frage 14b).

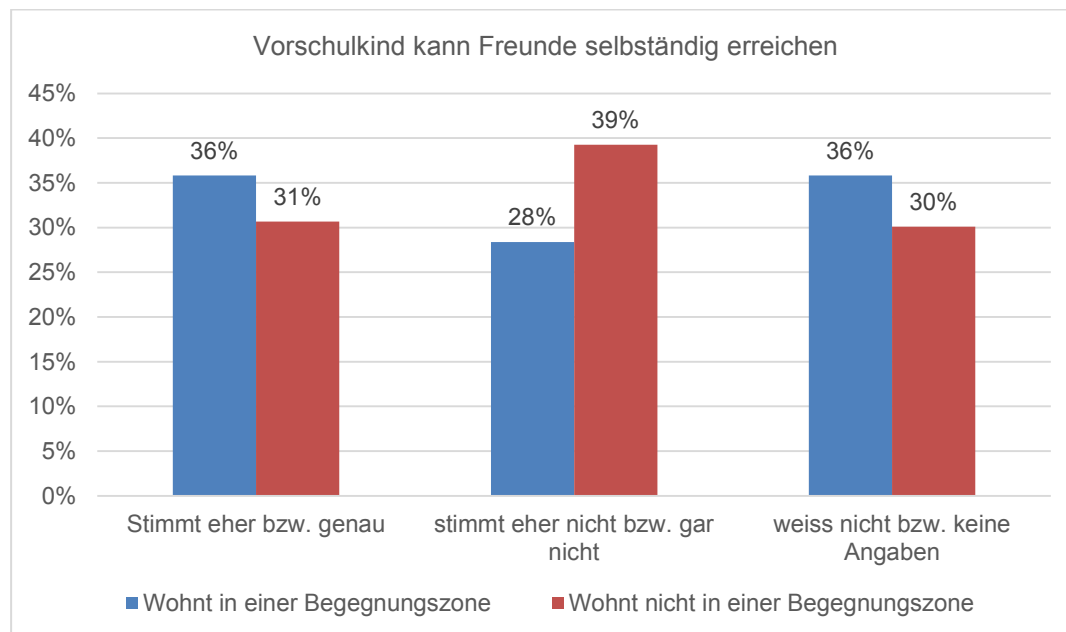


Abbildung 19: Möglichkeit von Vorschulkindern, Freunde selbständig im Quartier zu erreichen (Quelle: Statistisches Amt, Kanton Basel-Stadt 2013: Spezial-Auswertung Familienbefragung 2013, unveröffentlicht)

Zusammenfassung der Ergebnisse

Begegnungszonen wurden von einem Grossteil der befragten Personen bescheinigt, dass sie bei nachbarschaftlichen Kontakten unterstützend wirken. Sowohl spontane als auch geplante Zusammenkünfte finden statt. Allerdings bestehen sehr unterschiedliche Einschätzungen, in welcher Intensität solche Zusammenkünfte stattfinden. Dass die Einführung der Begegnungszone die Kontaktaufnahme erleichtert hat, wurde ebenfalls bestätigt. Konflikte werden nur von wenigen Personen moniert.

Zielerreichung

Insgesamt konnte gezeigt werden, dass sich durch die Einführung von Begegnungszonen die nachbarschaftlichen Beziehungen verfestigt oder gar verbessert haben.

Handlungsbedarf

Ein Handlungsbedarf ist nicht festzustellen.

4.8 Begegnungszone als Lernort für Kinder

These 8

Kindern wird das Einüben des Nebeneinanders von motorisiertem Verkehr und Langsamverkehr (zu Fuss gehen, Velo, Trottinett, Skateboard etc. fahren) ermöglicht bzw. erleichtert.

Ergebnisse

Fragebogenerhebung

Während Primarschulkindern überwiegend ein angemessenes Verkehrsverhalten in unterschiedlichen Verkehrsregimes attestiert wurde (gesamthaft 52%)²⁵, wurde dies bei Kindergartenkindern von gesamthaft 41% verneint. Insgesamt schätzten Haushalte mit Kindern das Verkehrsverhalten beider Kindergruppen jeweils positiver ein (Kindergartenkinder: +5%, Schulkinder: +11%).

Interviews

Im Rahmen der Interviews wurde geäußert, dass es als wichtig erachtet wird, dass Kindern die Möglichkeit geboten wird, im Strassenraum ein selbständiges Verkehrsverhalten zu entwickeln. Dazu würden sich Begegnungszonen gut eignen, wenn diese durch relativ wenig Durchgangsverkehr charakterisiert seien. Hinsichtlich des Alters der Kinder wurde deutlich, dass jeweils ein auf den Entwicklungsstand des Kindes angepasstes Betreuungsverhalten notwendig sei. Wichtig sei auch, den Kindern etwas zuzutrauen.

Zusammenfassung der Ergebnisse

Gemäss Ergebnisse der Befragung sind je nach Alter die Kinder nur bedingt in der Lage, die differenzierten Verkehrsverhaltensregeln in Begegnungszonen zu erfassen. Kindergartenkinder werden als meist überfordert eingestuft.

Zielerreichung

Grundsätzlich bieten Begegnungszonen eine gute Grundlage für Kinder, ihr Verkehrsverhalten auszuprobieren und zu entwickeln. Allerdings spielt sowohl der Entwicklungsstand eines Kindes eine zentrale Rolle bei der Selbständigkeit als auch die rahmengebenden Bedingungen in der jeweiligen Begegnungszone²⁶. Insbesondere höhere Verkehrsmengen können hier behindernd wirken.

Handlungsbedarf

Entsprechend ist darauf hinzuwirken, dass möglichst geringe Verkehrsmengen gewährleistet sind, um adäquate Rahmenbedingungen zu schaffen.

²⁵ 35% der Befragten enthielten sich einer Aussage.

²⁶ Der SVI- Forschungsbericht 1427 zum Thema Begegnungszonen weist ebenfalls darauf hin, dass Kindern ein angemessenes Verkehrsverhalten erklärt und gezeigt werden muss. So müssen sie zunächst an die geltenden Regeln herangeführt werden. Gleiches gilt für den Durchgangsverkehr. So wird empfohlen, im Zusammenhang mit der Einrichtung der Begegnungszone eine gezielte Inbetriebnahme zu inszenieren: Mithilfe von Aufstellern werden die Regeln für einen gewissen Zeitraum publiziert. Ergänzend dazu ist möglich, dass eine erwachsene Person während der Einführungsphase die spielenden Kinder betreut und den Verkehr beobachtet. So können neue Nutzungsarten eingeübt werden, Ängste abgebaut und Spielregeln von allen Verkehrsteilnehmenden angenommen werden (S. 33).

4.9 Sesshaftigkeit

These 9

Begegnungszonen begünstigen die Sesshaftigkeit von Anwohnern.

Ergebnisse

Fragebogenerhebung

Wohndauer

Mehr als 63% der Befragten wohnen länger als 5 Jahre in einer Begegnungszone. 23 % gaben an, zwischen 2 und 5 Jahren vor Ort zu wohnen, 14% weniger als 2 Jahre.

Wohnstandortfaktor

Fast 60% der Befragten gaben an, dass es ihnen wichtig wäre, auch nach einem Wohnortwechsel in einer Begegnungszone zu wohnen. Insbesondere Haushalte mit Kindern war dies wichtig (77%) im Vergleich zu Einpersonenhaushalten bzw. Haushalten ohne Kinder (ca. 50%). In Begegnungszonen ohne Trottoir antworteten 65% der Befragten, dass ihnen eine Begegnungszone bei einem Wohnstandortwechsel wichtig sei. In Begegnungszonen ohne Parkplätze (45%) bzw. mit schwachem Bezug zum Strassenraum (48%) war dies weniger häufig der Fall.

Interviews

Alle befragten Interviewpartner sind bereits mehrere Jahr(zehnt)e in der jeweiligen Strasse wohnhaft bzw. haben den Wohnort mit der Perspektive auf Langfristigkeit ausgewählt. Es wurde deutlich, dass die Einrichtung der Begegnungszone als positive Entwicklung der jeweiligen Wohnstandortqualität angesehen wird. Sie alle schätzen die Nutzungsmöglichkeiten, die sich durch die Begegnungszone ergeben haben.

Eine Interviewpartnerin berichtete, dass sie trotz beengter Wohnverhältnisse in der Strasse wohnen bleiben wolle, weil sie sich dort als Familie sehr wohlfühle. Ebenso wurde von einem Primarschulkind berichtet, welches nicht in der Begegnungszone selbst wohne, allerdings gern dort wohnen würde, weil man dort so gut spielen könne.

Monitoringbericht 2015

In Begegnungszonen konnte ab dem Jahr 2010 ein leicht höherer Anteil von Personen festgestellt werden als in der Gesamtstadt Basel, die länger als 10 Jahre an derselben Adresse wohnhaft sind. Zuvor war der Anteil von sesshaften Personen in Begegnungszonen geringer als in der Gesamtstadt Basel.

Zusammenfassung der Ergebnisse

Im Rahmen der Untersuchung zeigte sich, dass sich Begegnungszonen positiv auf die Sesshaftigkeit auswirken können bzw. als attraktiver Wohnstandortfaktor eingestuft werden²⁷. Eine gute Standortqualität ist wichtig, um als attraktiver Wohn- und Lebensort wahrgenommen zu werden. Entsprechend können Begegnungszonen dazu beitragen, die Wohnstandortqualität zu stärken oder gar zu verbessern. So ist positiv zu bewerten, dass die Anwohnenden sich in den Begegnungszonen wohl fühlen und deswegen die Sesshaftigkeit leicht erhöht ist.

Handlungsbedarf

Es ist kein Handlungsbedarf abzuleiten.

²⁷ Die Untersuchungen von Hüttenmoser und Sauter aus den Jahren 2016 und 2006 unterstützt dieses Ergebnis: Anwohnende von Begegnungszonen fühlen sich im Vergleich zu Bewohnern von Tempo 30 oder 50-Strassen wohler in ihrer Strasse und haben seltener das Bedürfnis, wegzuziehen.

4.10 Planungsprozess

These 10

Der vorangegangene Planungsprozess hat Einfluss auf die Funktionalität der Begegnungszone.²⁸

Ergebnisse: Planungsprozess

Fragebogenerhebung

Die Organisation und der Verlauf des Planungsprozesses wurden überwiegend positiv beurteilt. Insgesamt ergaben sich Anteile zwischen 10 und 30%, die keine Beurteilung abgeben wollten oder konnten und die Fragen mit „weiss nicht“ beantworteten.

Die Nachvollziehbarkeit des Prozesses wurde positiv beurteilt (48% Zustimmung), ebenso ausreichend verfügbare Informationen (57% Zustimmung) und eine angemessene Anwohnerumfrage (58% Zustimmung).

Ebenso stiess die zur Einrichtung der Begegnungszone notwendige Zweidrittelmehrheit auf Zustimmung (63%) sowie dass pro Haushalt eine Stimme zur Verfügung steht (59%).

Den Mitarbeitern der Verwaltung wurde ein freundlicher Umgang attestiert (43% Zustimmung, 53% Indifferenz „weiss nicht“).

Interviews

Zeitlicher Umfang

Gemäss Angaben des zuständigen Planungsamtes nimmt der Planungs- und Umsetzungsprozess für die Einrichtung einer Begegnungszone etwa 1.5 Jahre in Anspruch. Aus den Interviews in den ausgewählten Begegnungszonen ging hervor, dass die Planungsphase i.d.R. als engagiert und effizient seitens der Verwaltung durchgeführt wurde, allerdings die anschliessende Umsetzungsphase häufig als zu lang und teilweise unkoordiniert empfunden wurde.

Austausch und Kontakt zwischen Initiativgruppe und Verwaltung

Im Rahmen der Interviews wurde hervorgehoben, dass es von zentraler Bedeutung für einen erfolgreichen Planungsprozess ist, dass die planende Verwaltung und Initiativgruppe im regelmässigen Kontakt stehen und über den Projektstand informiert wird. Auch ist wichtig, dass die Ansprechperson innerhalb der Verwaltung dauerhaft verfügbar ist für Rückfragen oder ähnliches. Dies war in einem Fall mittelfristig nicht gewährleistet, was kritisiert wurde. Ebenso wurde positiv hervorgehoben, dass die zuständige Person im Planungsamt sich dafür einsetzte, möglichst umfangreich über die Nutzungsmöglichkeiten in einer Begegnungszone zu informieren und zu Inanspruchnahme des Strassenraums ermunterte.

Neue Methodik seit 2012

Sowohl Verwaltung als auch die Initiativgruppen äusserten sich positiv zum geänderten Planungsprozess, der mittlerweile die breite Abstützung in der Anwohnerschaft voraussetzt, bevor der Planungsprozess überhaupt gestartet wird. Seit Einführung dieser Methode im Jahr 2012 sind im Vergleich zum vorangegangenen Zeitraum mehr Begegnungszone umgesetzt worden, was dafür spricht, dass ein hohes Bedürfnis für diese Strassenraumgestaltung und den damit verbundenen Nutzungsmöglichkeiten in der Bevölkerung vorliegt²⁹. In der Regel führt eine Initiative zur Prüfung einer Begegnungszone auch zur späteren Einführung (ca. 90%). Ebenso wurde der partizipative Ansatz zur Erarbeitung der Gestaltung begrüsst.

²⁸ Die Ausrichtung der Fragebogenerhebung liess es nicht zu, differenziert den Fragen nachzugehen, ob Begegnungszonen insbesondere dann positiv bewertet werden, wenn die Anwohner bei der Initiierung eine wichtige Rolle gespielt haben. Dennoch konnten wichtige Ergebnisse hinsichtlich des Planungsprozesses generiert werden.

²⁹ Ein ähnliches Ergebnis formuliert der SVI- Forschungsberichts 1427 (2013): Begegnungszonen – eine Werkchau mit Empfehlungen für die Realisation: Wichtig für eine gut funktionierende Begegnungszone ist, dass sich Anwohnenden zusammenfinden, die sich für ihre Strasse einsetzen möchten. Der Wunsch nach Aufenthalt und Spiel im Strassenraum sollte nicht nur von einem Partikulär-Interesse getragen sein (S. 44).

Auch die bereits vor 2012 geforderte 2/3 Mehrheit wird als sinnvolle Entscheidungsbasis betrachtet.

Zusammenfassung der Ergebnisse

- Die Befragungsergebnisse bewerten die Organisation und den Verlauf des Planungsprozesses überwiegend positiv. Die Rückmeldungen aus den Interviews attestierten der zuständigen Fachperson des Planungsamtes ein engagiertes und effizientes Vorgehen.
- Hinsichtlich der Umsetzung und der Abstimmungsprozesse innerhalb der Verwaltung ist Verbesserungspotenzial vorhanden.

Handlungsbedarf

- An der derzeitigen Begleitung der Planungsphase durch das Planungsamt ist festzuhalten.
- Hinsichtlich der Umsetzung ist festzustellen, dass diese Phase häufig als zu lang und ohne Informationsfluss wahrgenommen wird. Entsprechend sollte zukünftig darauf geachtet werden, dass über die verschiedenen Umsetzungsschritte und etwaige Verzögerungen regelmässig informiert wird. Eine zeitnahe Umsetzung sollte je nach Ressourcenverfügbarkeit angestrebt werden.
- Es ist wünschenswert, dass die zuständige Stelle im Planungsamt bei Neuplanungen frühzeitig mit einbezogen wird.

4.11 Verfügbare Informationen

These 11

Das Informationsmaterial zur Begleitung des Planungsprozesses ist ausreichend informativ.

Fragebogenerhebung

Die verfügbaren Medien und Informationsmaterialien zum Thema Begegnungszonen beim Kanton sind beim überwiegenden Teil der Befragten nicht bekannt (Flyer: 56% unbekannt, Fibel: 58% unbekannt, Webseite: 62% unbekannt). Sofern sie bekannt sind, wurde überwiegend ein positives Feedback hinsichtlich Informationsgehalt und Hilfestellung gegeben.

Interviews

Information durch das Planungsamt

Mehrere interviewte Personen empfanden es als wichtig und hilfreich, dass die zuständige Person vom Planungsamt engagiert darüber informierte, welche Nutzungsarten in einer Begegnungszone möglich seien und dazu ermunterte, diese auch vor Ort auszuprobieren. Ein wichtiges Instrument stellte dabei auch die Fibel der Strassenspiele dar.

Begriff Begegnungszone

Häufig wurde von der zuständigen Person im Planungsamt festgestellt, dass der Begriff „Begegnungszone“ in der breiten Bevölkerung nur bedingt bekannt ist oder falsch verstanden wird. Dass damit ein entsprechend signalisierter Strassenabschnitt definiert wird, in dem Tempo 20 und Fussgängervortritt gelten, ist meist nicht geläufig. Oftmals wird unter Begegnungszone eine Parkanlage oder ein Treffpunkt in Form von öffentlichem Platz mit Bäumen und Pflasterung verstanden.

Zusammenfassung der Ergebnisse

Relevante Medien wie die Spielfibel und die Homepage des Planungsamtes sind gemäss der Befragungsergebnisse eher wenig bekannt. Die Fibel Strassenspiele „Uuse uff d' Strooss“ wurde im Rahmen der Interviews als wertvolles Instrument zur Aneignung des Strassenraums und zu Verhaltensregeln in Begegnungszonen eingeschätzt. Der Begriff Begegnungszone und den damit verbundenen Verhaltensregeln sind noch zu wenig bekannt.

Handlungsbedarf

- Die Informations- und Sensibilisierungsarbeit im Zusammenhang mit Begegnungszonen erscheint als wichtig. Es stellte sich heraus, dass der Begriff „Begegnungszone“ teilweise missverstanden wird. So ist anzustreben, dass der Begriff in der Bevölkerung besser bekannt ist und entsprechend die geltenden Verkehrsregeln und Nutzungsmöglichkeiten geläufig sind.
- Häufig muss bei der Anwohnerschaft zuerst die Vorstellungskraft geweckt werden, was in einer Begegnungszone alles möglich sein kann. Insbesondere die Spielfibel stellt ein zweckdienliches Instrument dar, um darüber zu informieren und zu animieren, wie eine Begegnungszone genutzt werden kann. Ein höherer Verbreitungs- und Nutzungsgrad wäre anzustreben.

4.12 Parkieren und Verfügbarkeit von Personenwagen

These 12

Ein hoher Parkdruck erschwert die Einrichtung von Begegnungszonen.

Ergebnisse

Fragebogenerhebung

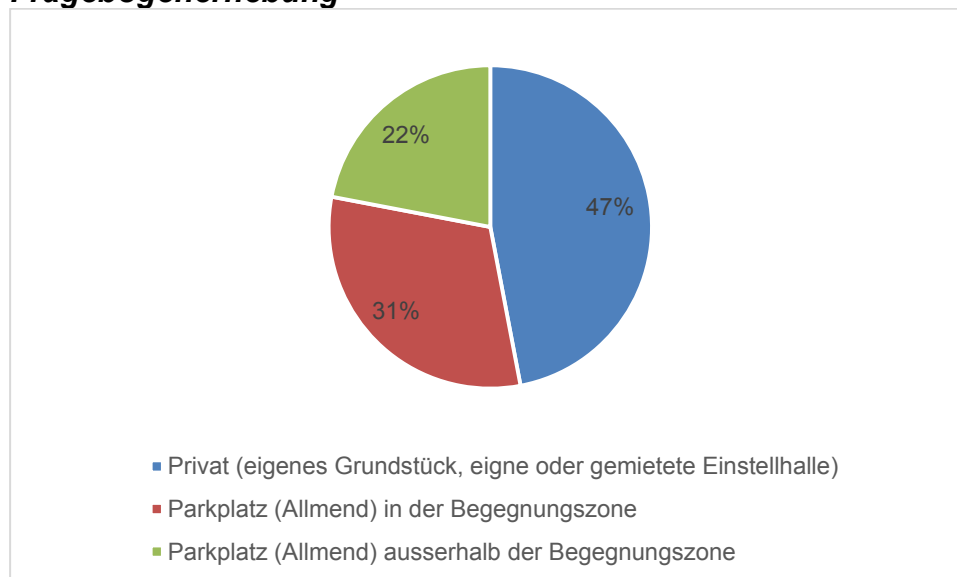


Abbildung 20: Überwiegende Parkierorte

47% der befragten Haushalte, die über ein Auto verfügen, parkieren dieses privat (auf eigenem Grundstück, in eigener oder angemieteter Einstellhalle o.ä.), 31% tun dies meist in der jeweiligen Begegnungszone oder auf angrenzenden Allmendflächen.

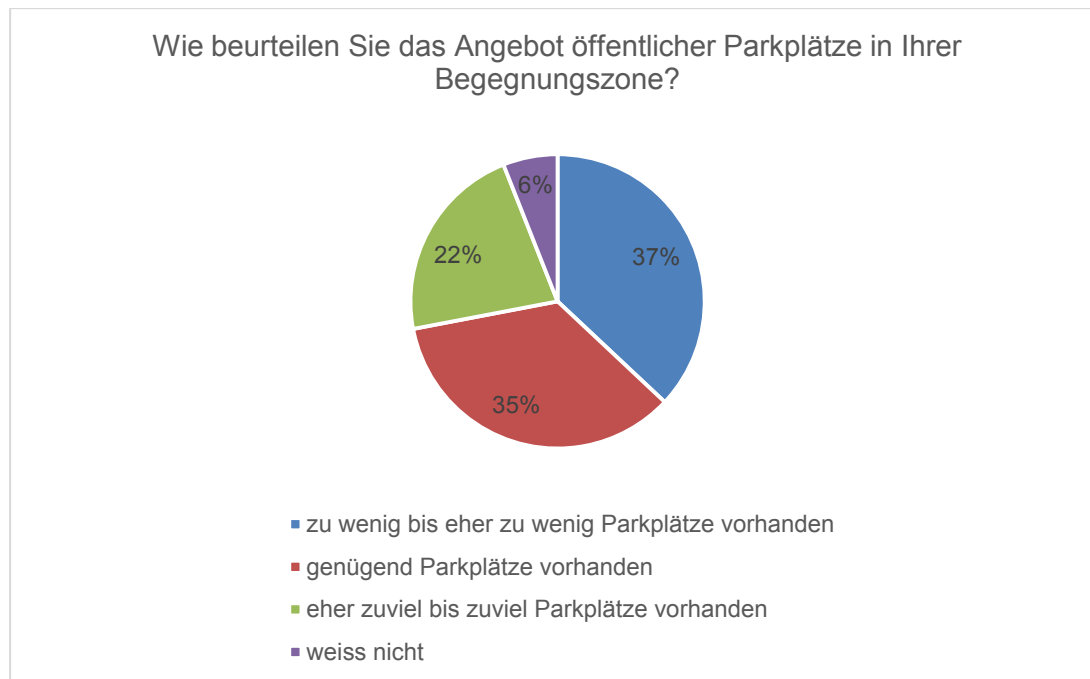


Abbildung 21: Beurteilung des öffentlichen Parkplatzangebots in Begegnungszonen

57% der befragten Personen gaben an, dass ausreichend bis zu viel Parkraum verfügbar ist. 37% sprachen sich dagegen aus und gaben an, dass zu wenig Parkraum zur Verfügung steht. 6% hatten dazu keine Meinung.

Bei insgesamt 52% der befragten Haushalte und damit knapp mehr als der Hälfte steht ein Auto zur Verfügung. Strassen, in denen die Bebauung einen schwachen Bezug zum Strassenraum aufweist, liegt die Verfügbarkeit höher mit 64%. In Haushalten mit Kinder liegt die Verfügbarkeit ebenfalls höher mit 62% (+10%), in Singlehaushalten hingegen nur bei 30%. Begegnungszonen, die vor 2001 eingerichtet wurden, weisen ebenfalls mit 38% eine unterdurchschnittliche PW-Verfügbarkeit hin.

Interviews

Die Reduktion von Parkraum in Zusammenhang mit der Einführung von Begegnungszonen ist ein zentrales Thema, welches den hohen Nutzungsdruck im urbanen Raum widerspiegelt. In nahezu jeder Begegnungszone standen hierzu während der Planungsphase Befürchtungen zum Wegfall von Parkplätzen im Raum, zumal mehrere Strassen durch Parkdruck charakterisiert sind. Die meisten der interviewten Personen äusserten sich dahingehend, dass sie es begrüßen würden, wenn die Parkflächen weiter reduziert würden, wenngleich sie das Bedürfnis nach Parkraum und die unterschiedlichen Bedürfnislagen an den öffentlichen Raum nachvollziehen könnten. Insgesamt wurde einvernehmlich das Bild gezeichnet, dass es von zentraler Bedeutung sei, den verschiedenen Interessen an den Raum weitgehend nachzukommen, um eine möglichst breite Akzeptanz für Begegnungszonen zu erzielen.

Zusammenfassung der Ergebnisse

Die Parkierung ist ein umstrittenes Thema nicht nur im Zusammenhang mit Begegnungszonen. Die Einschätzung im Rahmen der Befragung zeigt, dass zwar einerseits die überwiegende Meinung besteht, dass ausreichend oder gar zu viele Parkplätze angeboten werden. Andererseits wurde aber auch Parkplatzmangel angeführt. Dies ist vor dem Hintergrund zu sehen, dass es Begegnungszonen mit hoher Anwohnerdichte und geringem Parkraumangebot gibt, aber auch Begegnungszonen, die keine Kapazitätsengpässe kennen. Zudem ist der Bedarf an und die Wichtigkeit von Parkraum individuell unterschiedlich: Je nachdem ob ein Fahrzeug verfügbar ist, ergeben sich in diesem Kontext unterschiedliche Bedürfnislagen. Interessant in diesem Kontext ist das Ergebnis, dass zwar einerseits insbesondere

Familien mit Kindern grosses Interesse an Begegnungszonen haben aber dort eine leicht erhöhte Personenwagenverfügbarkeit festgestellt werden konnte.

Im Rahmen der Interviews wurde mehrfach angeführt, dass Begegnungszonen dann eine besondere Aufenthaltsqualität aufweisen, wenn tendenziell weniger Parkplätze angeordnet werden. Allerdings wird gleichermassen gesehen, dass die Ansprüche an den städtischen Raum ebenfalls ausreichend Flächen für das Parkieren umfassen sollen.

Häufiges Hauptargument der Begegnungszonen-Gegner ist, dass zu viel Parkierungsflächen im Zuge der Einrichtung einer Begegnungszone wegfielen. In den Begegnungszonen zeigt sich in der Regel dieser Parkdruck auch in Form von Fahrzeugen, die ausserhalb der vorgesehenen Markierungen abgestellt werden. Häufig findet dies in Bereichen statt, die eigentlich dafür vorgesehen sind, Nutzungen mit grösserem Flächenbedarf zu ermöglichen. In einigen Fällen wurde berichtet, dass verträglich wildparkiert wird und sich zu den typischen Nutzungszeiten der Begegnungszone keine Behinderungen durch falsch parkierte Fahrzeuge ergeben.

Zielerreichung und Handlungsbedarf

Die Parkierung ist im gesamten Stadtgebiet ein strittiges Thema. Eine generelle Reduktion des Parkdrucks würde die Einrichtung von Begegnungszonen erleichtern und darüber hinaus die Gestaltungsspielräume weiter öffnen. Nicht alle Basler Quartiere sind gleichermassen von einem hohen Parkdruck geprägt. Deswegen sollte v.a. in den stark belasteten Quartieren die Idee des Quartier-Parkings weiter vorangebracht werden.

4.13 Unterhalt und Betrieb

These 13

Der Unterhalt und Betrieb von Begegnungszonen ist höher als in sonstigen Strassen.

Ergebnisse

Interviews

Strassenreinigung und Allmendmobiliar

Gemäss Aussagen der zuständigen Verwaltungseinheiten ergibt sich in Begegnungszonen kein massgeblich gesteigerter Unterhalts- und Betriebsaufwand im Vergleich zu ähnlichen Strassen. Vereinzelt kommt es immer wieder einmal zu Sprayvandalismus oder zu verklebten Signalen bzw. dass die Möblierungselemente versetzt werden. In der Gesamtbetrachtung ist dies aber eher die Ausnahme.

Seitdem im Jahr 2012 an den Betontorelementen Kinderzeichnungen angebracht werden, hat sich der Vandalismus in Form von Besprayen und Beschmieren eklatant an diesen Elementen reduziert.

Pflanztröge

Sofern die Anwohnenden die Gestaltung ihrer Begegnungszone mit Pflanztrögen wünschen, obliegt ihnen die Pflege derselben. Die Tröge werden bei Einführung der Begegnungszone von der Abteilung Allmendmobiliar zur Verfügung gestellt und anschliessend von der Stadtgärtnerei mit Pflanzerde befüllt. Um den Betrieb der Pflanztröge zu erleichtern bzw. finanziell zu entlasten, wurde von einer Anwohnerin die Idee lanciert, die Stadtgärtnerei um Unterstützung bei der Beschaffung von Pflanzen zu bitten.



*Abbildung 22:
Heute nicht mehr
standardgemässe
Pflanztröge, Sitzbänke und
Pingpong-tisch in einer
ehemaligen Wohnstrasse,
heute als Begegnungszone
signalisiert.*

Basel, 2014. ©BVD

Zusammenfassung

Es konnte kein wesentlich gesteigerter Betriebs- und Unterhaltsaufwand von Begegnungszonen festgestellt werden.

Handlungsbedarf

- An den Kinderzeichnungen der Betontore ist festzuhalten, da somit Vandalismus eingedämmt werden konnte.
- Der leicht erhöhte Unterhalts- und Betriebsaufwand ist in Kauf zu nehmen, da vielfältige positive Wirkungen durch die Einführung und den Betrieb von Begegnungszonen erzielt werden können.
- Der Vorschlag, die Stadtgärtnerei im Rahmen der Pflanzenbeschaffung für die Pflanztröge um Unterstützung zu bitten, sollte geprüft werden.

4.14 Altersstruktur

These 14

In Begegnungszonen ist der Kinder- und Jugendquotient in Begegnungszonen höher als in der Gesamtstadt.

Ergebnisse:

Kurzbericht Monitoring Begegnungszonen, Juni 2015

Der Jugendquotient³⁰ in den Begegnungszonen (0.28 In Begegnungszonen zu 0.24 Stadt Basel) liegt um 0.04 höher³¹, der Altersquotient (0.21 in Begegnungszonen zu 0.29 Stadt Basel) tiefer als in der Stadt Basel³². So weisen die Begegnungszonen einen höheren Anteil Personen unter 20 Jahren sowie einen geringeren Anteil Personen im Rentenalter auf.

³⁰ Der Jugendquotient ist ein Begriff aus der Demografie. Er gibt das Verhältnis von der Anzahl „junger“ Menschen, das sind Menschen, die noch nicht im erwerbsfähigen Alter sind (in BS 0 bis 19 Jahre) zu der Anzahl Menschen im erwerbsfähigen Alter (in BS 20 bis 64 Jahre) an.

³¹ Einzelne Begegnungszonen weisen einen sehr hohen Jugendquotienten von bis zu 0.9 auf, während der Durchschnitt bei 0.28 liegt.

³² Ebenso finden sich einzelne Begegnungszonen mit einem sehr hohen Altersquotienten von 0.6, während der Durchschnitt bei 0.21 liegt.

Zusammenfassung und Interpretation

Es ergeben sich gesamthaft nur geringe Unterschiede hinsichtlich der Altersstruktur von Begegnungszonen im Vergleich zur Gesamtstadt. Der Jugendquotient in Begegnungszonen ist geringfügig höher. Zwar ist anzunehmen, dass insbesondere für Haushalte mit Kindern Begegnungszonen einen attraktiven Wohnstandort darstellen, jedoch lässt der aktuell sehr angespannte Basler Wohnungsmarkt kaum Möglichkeiten, Aspekte wie Begegnungszonen bei der Wohnungswahl zu berücksichtigen. Die These konnte anhand der Analyse tendenziell bestätigt werden.

4.15 Haushaltsform und –grösse

These 15

In Begegnungszonen ist der Anteil von Familienhaushalten in Begegnungszonen höher als in der Gesamtstadt.

Ergebnisse

Kurzbericht Monitoring Begegnungszonen, Juni 2015

Im Rahmen des Monitorings im Jahr 2015 zeigte sich in Bezug auf die Haushaltsform und –grösse in Begegnungszonen folgendes Bild:

- Die Begegnungszonen weisen mit 20% eine etwas höhere Familienhaushaltsquote (mind. 1 Kind)³³ auf als die Stadt Basel mit 18%.
- Auch die Haushaltgrösse ist in Begegnungszonen mit 2.1 Personen Im Jahr 2014 leicht höher³⁴ als in der Gesamtstadt Basel mit 1.9 Personen.

Zusammenfassung und Interpretation

Ähnlich wie bei der Altersstruktur ergeben sich nur geringe Unterschiede hinsichtlich der Familienhaushalte von Begegnungszonen im Vergleich zur Gesamtstadt. Da seit dem Jahr 2012 die Initiative zur Einrichtung einer Begegnungszone aus der Anwohnerschaft kommen muss, liegt die Vermutung nahe, dass dies insbesondere in Strassen passiert, in denen mehrere Familien mit Kindern wohnen. Entsprechend ist der Anteil etwas höher. Doch auch hier ist anzuführen, dass der angespannte Wohnungsmarkt kaum Möglichkeiten lässt, als Familie gezielt in eine Begegnungszone zu ziehen. Eine Zunahme von Familienhaushalten ist in den nächsten Jahren denkbar. Die These konnte anhand der Analyse tendenziell bestätigt werden.

4.16 Eigentum

These 16

In Begegnungszonen ist die Eigentumsquote höher als in der Gesamtstadt.

Ergebnisse

Kurzbericht Monitoring Begegnungszonen, Juni 2015

Der Anteil an Wohneigentum und Genossenschaftswohnraum ist in den Begegnungszonen mit etwa 25% etwas höher³⁵ als in der gesamten Stadt Basel mit ca. 22%.

³³ Die Bandbreite, die sich in den einzelnen Begegnungszonen zeigt, ist sehr gross: Während der Durchschnitt bei 20% in Begegnungszonen allgemein liegt, steigt er in einzelnen Begegnungszonen auf 70% an.

³⁴ Auch hier lässt sich eine grosse Varianz feststellen: Von einer durchschnittlich mittleren Anzahl von 2.1 Personen bis hin zu 3.6 Personen in einzelnen Begegnungszonen.

³⁵ In einzelnen Begegnungszonen liegt der Anteil gar bei 100%, so z.B. in Strassen mit vollumfänglichen Genossenschaftsbau.

Zusammenfassung und Interpretation

Hinsichtlich der Eigentumsquote ergeben sich geringe Unterschiede von Begegnungszonen im Vergleich zur Gesamtstadt. Es wird vermutet, dass Eigentum die Motivation begünstigt, sich proaktiv für ein attraktives Wohnumfeld einzusetzen, so z.B. für eine Begegnungszone. Diese These konnte anhand der Analyse leicht bestätigt werden.

4.17 Reineinkommen

These 17

In Begegnungszonen ist das Reineinkommen höher als in der Gesamtstadt.

Ergebnisse

Kurzbericht Monitoring Begegnungszonen, Juni 2015

Das mittlere Reineinkommen pro Veranlagung lag in der Stadt Basel etwas höher als in den Begegnungszonen, gleicht sich aber im Zeitverlauf immer mehr aneinander an.

Zusammenfassung und Interpretation

Hinsichtlich des Reineinkommens ergeben sich geringe Unterschiede von Begegnungszonen im Vergleich zur Gesamtstadt. So lag das Reineinkommen in Begegnungszonen etwas tiefer. Die vorangestellte These konnte somit bislang nicht bestätigt werden. Dies ist eventuell damit zu erklären, dass in Begegnungszonen tendenziell mehr Familien mit Kindern wohnen und dort ein etwas geringeres Reineinkommen vorhanden ist. Zwar ist in Begegnungszonen auch die Eigentumsquote höher, diese wird aber auch durch tendenziell günstigeren Genossenschaftswohnraum bestimmt.

Die Vermutung, dass sich der Standortvorteil „Begegnungszone“ auf dem Wohnungsmarkt dahingehend manifestiert, dass dort Wohnraum teurer wurde (weil stärker nachgefragt) und deswegen höhere Reineinkommen notwendig sind, konnte zum jetzigen Zeitpunkt (noch) nicht bestätigt werden. Auch hier lässt die angespannte Wohnungsmarktsituation kaum Interpretationen zu.

4.18 Perspektive für Begegnungszonen in der Stadt Basel

These 18

Auch in Zukunft ist es sinnvoll, Begegnungszonen in Wohnquartieren in der Stadt Basel zu fördern und einzurichten.

Ergebnisse

Interviews

Insgesamt wird auch weiterhin ein grosses Potenzial für neue Begegnungszonen in der Stadt Basel seitens der zuständigen Person des Planungsamtes gesehen und die Resonanz aus der Bevölkerung ist nach wie vor vorhanden. Einige Wohnquartiere verfügen noch über vergleichsweise wenige Begegnungszonen.

Auch die interviewten Anwohnenden der ausgewählten Begegnungszonen gaben an, dass sie einen weiteren Bedarf an Begegnungszonen sehen. So ermuntern sie teilweise andere Personen zu einem solchen Projekt und wissen teilweise von weiteren Initiativen zur Neueinrichtung von Begegnungszonen.

Handlungsbedarf

Die Untersuchung hat umfänglich gezeigt, dass mit der Einrichtung von Begegnungszonen vielfältige positive Wirkungen erzielt werden können. Ebenso ist abzuleiten, dass weiterhin Bedarf zur Einrichtung von Begegnungszonen besteht. Entsprechend sollte auch zukünftig die Einrichtung von Begegnungszonen umfangreiche Unterstützung geniessen.

4.19 Einflussfaktoren nach ausgewählten Merkmalen von Begegnungszonen

Die folgenden Abschnitte geben Aufschluss über die Auswertung der Fragebogendaten nach den ausgewählten Begegnungszonen-Merkmalen. Dabei wurde analysiert, ob sich prägnante Abweichungen für die einzelnen Merkmale ergeben im Vergleich zu den Ergebnissen über alle Begegnungszonen (Durchschnitt). Bei der Betrachtung der folgenden Ergebnisse ist wichtig zu beachten, dass jede Begegnungszone sich durch eine Vielzahl von Merkmalen ausmacht und dass dementsprechend die Fokussierung auf ein Merkmal nur eine Facette berücksichtigt. Die unten aufgeführten Merkmalsausprägungen können entsprechend positive Auswirkungen haben. Allerdings ist keine absolute Abhängigkeit zu erwarten.

Ergebnisse „Merkmal Möblierung“

- Die Ausstattung von Begegnungszonen **mit Möblierungselemente** hat einen positiven Einfluss auf die Erkennbarkeit, das Sicherheitsempfinden und das Geschwindigkeitsniveau. Grundsätzlich ist eine Ausstattung mit solchen Elementen mit angemessenem Aufwand gut umsetzbar. Allerdings geht mit der Ausstattung häufig der Wegfall von Parkflächen einher, was immer wieder ablehnende Reaktionen bei den Anwohnenden hervorruft. Entsprechend ist die Gestaltung innerhalb der Begegnungszone jeweils ein Aushandlungsprozess. Sinnvoll erscheint, die positiven Effekte der Möblierungselemente bei diesen Aushandlungsprozessen in den Fokus zu stellen.

Begegnungszonen, die beispielsweise mit Sitzbänken, Pflanztrögen und weiteren Gestaltungselementen ausgestattet sind, zeichnen sich durch positive Effekte aus:

- Sie werden von den Anwohnenden hinsichtlich der Erkennbarkeit besser beurteilt als alle Begegnungszonen im Durchschnitt.
- Ebenso sind die Anwohnenden zufriedener mit der Gestaltung.

Sind **keine Möblierungselemente** in der Begegnungszone vorhanden, so fühlen sich die Anwohnenden weniger sicher als gesamthaft in allen Begegnungszonen.

Ergebnisse „Merkmal Trottoir“

- Begegnungszonen **ohne Trottoir** weisen häufig positive Wirkungen auf. Doch auch eine Vielzahl von Begegnungszonen **mit Trottoir** erreichen gute Bewertungsergebnisse seitens der Anwohnenden. Ein eklatanter qualitativer Unterschied in den Ergebnissen ist nicht festzustellen, so dass ein Handlungsbedarf, Begegnungszonen möglichst ohne Trottoir zu erstellen, nicht abgeleitet werden kann.
- Die Gestaltung von Begegnungszonen ohne Trottoirs ist mit wesentlich höherem Aufwand verbunden. In vielen Fällen sind die Begegnungszonen ohne Trottoirs ehemalige Wohnstrassen, die damals in einem langwierigen Planungsprozess (i.d.R. 8 bis 10 Jahre) und Berücksichtigung hoher Gestaltungsansprüche entstanden sind. Zudem zeichnen sie sich i.d.R. durch geringen Durchfahrtsverkehr aus.
- In Basel ist der überwiegende Anteil aller Quartierstrassen mit Trottoirs ausgestattet. Das Entfernen der Trottoirs ist mit hohem Aufwand verbunden. Im Rahmen von Leitungssanierungsarbeiten kann eine Umgestaltung der Strassenoberfläche sinnvoll eingebettet werden. Entsprechend könnte eine Umgestaltung ohne Trottoirs im Rahmen solcher Prozesse in einer Alternativenprüfung abgewogen werden. Dabei sind die bisherigen Erfahrungswerte von Begegnungszonen ohne Trottoirs gezielt zusammen zu tragen, zumal sich auch Beispiele finden, in denen Trottoirs mittlerweile als bessere Alternative beurteilt werden (z.B. Friedensgasse, Efringerstrasse).

Begegnungszonen **ohne Trottoir** erzielen regelmässig bessere Bewertungsergebnisse als der Durchschnitt:

- Die Anwohnenden sind zufriedener mit der Gestaltung.
- Die Erkennbarkeit wird höher eingeschätzt.
- Das Geschwindigkeitsniveau ist geringer.
- Es findet mehr Sport und Spiel auf der Strasse statt.
- Es finden mehr Treffen und Zusammenkünfte statt.
- Die zu Fuss Gehenden nutzen häufiger die Fahrbahn.
- Die Rücksichtnahme insbesondere des motorisierten Individualverkehrs ist höher.

Allerdings haben sich in Begegnungszonen ohne Trottoir mehr Konflikte innerhalb der Nachbarschaften seit Einführung der Begegnungszone ergeben als im Durchschnitt der Begegnungszonen.

Ergebnisse „Merkmal Umsetzungsperiode“

- Begegnungszonen, die **bis 2001 eingerichtet** wurden, sind ehemalige Wohnstrassen. Im Rahmen der Fragebogenuntersuchung konnte festgestellt werden, dass häufig bessere Bewertungsergebnisse erzielt werden konnten.
- Ehemalige Wohnstrassen sind dadurch geprägt, dass sie damals in einem sehr langen Planungsprozess entstanden sind und durch ausserordentlichen sozialpolitischen Engagement der Anwohnenden initiiert wurden. Mit der Einrichtung dieser Strassen war ebenfalls ein hoher und individueller Gestaltungsanspruch an den Strassenraum verbunden. Durch die intensive und langfristige Auseinandersetzung mit dem Projekt „Wohnstrasse“ ist davon auszugehen, dass sich dadurch eine hohe Identifikation mit der Strassenraum ergeben hat und die Anwohnenden sich sehr gut vernetzt haben³⁶.
- Im Vergleich zum heutigen Vorgehen bei der Einrichtung von Begegnungszonen als Nachfolger der Wohnstrassen ist festzustellen, dass der aktuelle Planungsprozess wesentlich schneller abgeschlossen ist. Die Initianten können damit rechnen, dass bei einer positiven Entscheidung von einer zeitnahen Umsetzung auszugehen ist und sie nicht erst mit der Umsetzung in 8 bis 10 Jahren rechnen müssen. Dies ist als positive Entwicklung zu sehen. Der heutige Planungsprozess ist auch damit verbunden, dass auf einfachere Gestaltungselemente zurückgegriffen wird wie standardisierte Möblierungselemente und die Neu-Anordnung der Parkierflächen. Eine gesamthafte umfassende Umgestaltung ist i.d.R. nicht vorgesehen. Entsprechend sind die jüngeren Begegnungszonen mit wesentlich geringerem Ressourceneinsatz umsetzbar und erfolgreich in Betrieb genommen worden.
- Ehemalige Wohnstrassen können i.d.R. als gute Inspirationsquellen dienen, um neuere Begegnungszonen hinsichtlich ihrer Gestaltung weiterzuentwickeln. Es sollte allerdings darauf verzichtet werden, ähnliche Räume schaffen zu wollen aufgrund des oben aufgeführten zeitlichen und finanziellen Aufwands. Zudem sieht das Strassenverkehrsgesetz keine Einrichtung von Wohnstrassen mehr vor.

³⁶ Die Untersuchungen von Hüttenmoser und Sauter aus den Jahren 2016 und 2006 zeigen auf, dass ehemalige Wohnstrassen im Vergleich zu später eingeführten Begegnungszonen höhere Integrationspotenziale aufweisen.

Folgende positive Auswirkungen von ehemaligen Wohnstrasse im Vergleich zum Durchschnitt aller Begegnungszonen konnten herausgestellt werden:

- Die Anwohnenden sind mit Gestaltung zufriedener.
- Die Erkennbarkeit wird höher eingestuft.
- Anwohner haben ein höheres Sicherheitsempfinden.
- Es findet mehr Spiel & Begegnung auf Fahrbahn statt.
- Mehr Treffen im Strassenraum finden statt.
- Fussgänger nutzen die Fahrbahn häufiger.
- Mehr nachbarschaftliche Kontakte haben sich seit Einführung Begegnungszone ergeben
- Eine höhere Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmer ist feststellbar.
- Die Verfügbarkeit eines eigenen Autos in den Haushalten ist geringer.

Ergebnisse „Merkmal Bezug vom Strassenraum zur angrenzenden Bebauung“

Die Analyse hat gezeigt, dass sich ein **starker Bezug von Strassenraum zu angrenzender Bebauung** positiv auf Begegnungszonen auswirken kann. Es handelt es sich bei diesen Strassen um Räume, die durch transparente und gut nutzbare Vorgärten bzw. Vorplätze geprägt sind, kombiniert mit tendenziell kleinteiligen Gebäudestrukturen und vielfältigen Fassadengestaltungen. Ein typischer Vertreter dieses Strassentyps ist die Begegnungszone Röttelerstrasse.



Abbildung 23:
Begegnungszone
Im Holeeletten:
Starker Bezug zwischen Strassenraum und angrenzender Bebauung

Basel, 2017. ©BVD

- Es erscheint nachvollziehbar, dass in Strassen mit starkem Bezug von Strassenraum zu angrenzender Bebauung aufgrund der kleinteiligen städtebaulichen Struktur leichter Kontakte aufgenommen sowie Spiel und Begegnung stattfinden werden als in grossteiligeren Strukturen. Dennoch sollten Strassenzüge, die eher auf einen mittleren bis geringen Bezug schliessen lassen, nicht für die Einrichtung von Begegnungszonen ausgenommen werden. Vielmehr hat sich in der Gesamtanalyse gezeigt, dass es auch Begegnungszonen gibt, die hinsichtlich ihrer Gestaltung sehr positiv bewertet wurden, allerdings nur einen mittleren Bezug aufweisen. Im Gegenzug dazu finden sich auch Begegnungszonen mit starkem Bezug, die aber hinsichtlich der Gestaltung tendenziell schlecht bewertet werden.
- Die Entwicklung des Merkmals „Bezug von Strassenraum zu angrenzender Bebauung“ ist als Versuch konzipiert worden, bestimmte städtebauliche Strukturen in Beziehung zur Funktion von Begegnungszonen zu setzen. Grundsätzlich konnten mit dieser Analyse wichtige Erkenntnisse gewonnen werden, allerdings zeigen einzelne „Ausreisser“, dass für die zukünftige Einrichtung von Begegnungszonen der Faktor Bezug nicht allzu stark bewertet werden sollte.

Begegnungszonen, die einen **starken Bezug zwischen Strassenraum und angrenzender Bebauung** aufweisen, zeigen folgende positive Effekte:

- Mehr nachbarschaftliche Kontakte haben sich seit der Einführung Begegnungszone ergeben.

Ist hingegen der **Bezug von Strassenraum zu angrenzender Bebauung schwach**, stellen sich tendenziell unerwünschte Effekte ein:

- Es findet weniger Spiel und Begegnung statt
- Die Rücksichtnahme alle Verkehrsteilnehmer ist geringer
- Die Auto-Verfügbarkeit ist höher.

Ergebnisse „Merkmal Parkierung“

- Es hat sich im Rahmen der Analyse gezeigt, dass Begegnungszonen mit **einseitiger Parkierung** vereinzelt bessere Ergebnisse erzielten als andere Formen der Parkierungsanordnung. So sind die Anwohnenden etwas zufriedener mit der Gestaltung ihrer Begegnungszone und beurteilten die gegenseitige Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmer etwas höher als der Durchschnitt.
- Dieses Ergebnis ist überraschend. Mit einseitiger Parkierung wird eher ein höheres Geschwindigkeitsniveau aufgrund der geraden Strecke in Verbindung gebracht und weniger ein verkehrsberuhigender Effekt. So liegt Vermutung nahe, dass das Merkmal „einseitige Parkierung“ durch die Korrelation mit weiteren Merkmalen bessere Ergebnisse erzielte. Eine stichprobenartige Überprüfung der Daten ergab beispielsweise, dass einige Strassen mit einseitiger Parkierung durch folgende weitere Merkmale charakterisiert waren wie Sackgasse, geringe Durchfahrtsmengen, kein Trottoir, geringe Durchfahrtsbreite. Entsprechend sollte kein Rückschluss gezogen werden, dass einseitige Parkierung eine zweckdienliche Gestaltungsanordnung ist.
- Hinsichtlich anderer Parkierungsanordnungen konnten keine wesentlichen Abweichungen vom Durchschnitt festgestellt werden.

4.20 Besonders positiv und negativ hinsichtlich der Strassenraumgestaltung bewertete Begegnungszonen

Die Auswertung der Frage 7 „Wie zufrieden sind Sie mit der Strassenraumgestaltung in Ihrer Begegnungszone?“ stellt die Grundlage dar für die Ermittlung einer Rangliste von besonders gut bzw. besonders schlecht bewerteten Begegnungszonen. Dabei wurden Noten vergeben von 1 bis 10. 1 bedeutete „ich bin gar nicht zufrieden“; 10 hingegen „ich bin sehr zufrieden“. Als Voraussetzung wurde festgelegt, dass mindestens 5 Personen als Grundgesamtheit für die Bewertung einer Begegnungszone geantwortet haben. Durchschnittlich wurden die Begegnungszonen gesamthaft mit einem Wert von 6.2 Punkten bewertet, also tendenziell positiv.

Gut bewertete Begegnungszonen

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass es sich bei den am besten bewerteten Begegnungszonen um Strassen mit meist **geringeren Durchfahrtsbreiten** und **geringen Verkehrsmengen** handelt. **Trottoire** sind mit einer Ausnahme **vorhanden** (Röttelerstrasse). Vorwiegend ist die Bebauung durch **Einfamilienhäuser** bestimmt³⁷. Der **Bezug** von Strassenraum zu angrenzenden Bebauung ist **mittel bis stark**. Der **Durchgangsverkehr** ist **gering**. Standardisierte **Möblierungen** sind **häufig nicht vorhanden**, allerdings grenzen bei 2 Begegnungszonen direkt kleine Quartierparkanlagen mit Sitzgelegenheiten etc. an (Aescherstrasse, Peter-Rot-Strasse). Vereinzelt handelt es sich um **Sackgassen** (Peter-Rot-Strasse und Röttelerstrasse). Alle Strassen zeichnen sich aufgrund der oben aufgezählten Merkmale durch eine relativ hohe Aufenthaltsqualität aus. Folgende Begegnungszonen wurden am besten beurteilt:

Peter-Rot-Strasse



Punktwert: 9.4

- Schwach befahren
- Mischung aus Ein- und Mehrfamilienhäusern
- Seitenstrasse zur Hauptstrasse Peter-Rot-Strasse
- angrenzende Parkanlage mit Brunnen und Bänken
- wird kaum als Strasse wahrgenommen, eher als Fussgängerbereich
- Quartier Wettstein

Bildquelle:

Basel, 2017. ©BVD

Thiersteinerrain



Punktwert: 8.9

- Schwach befahren
- Vorwiegend Einfamilienhäuser
- Standard-Möblierung vorhanden
- Relativ neu eingeführte BZ
- Engagierte Nachbarschaft
- Quartier Bruderholz

Bildquelle:

Basel, 2017. ©BVD

³⁷ Dieses Ergebnis deutet darauf hin, dass es sich dabei um Strassen handelt, in denen voraussichtlich die Eigentumsquote und die Sesshaftigkeit höher ist. Entsprechend ist anzunehmen, dass hier eine erhöhte Motivation für eine qualitative Aussenraumgestaltung und –nutzung vorhanden ist.

Röttelerstrasse**Punktwert: 8.7**

- Schwach befahren
- Mischung aus Ein- und Mehrfamilienhäusern
- Sackgasse
- kein Trottoir
- Quartier Hirzbrunnen

*Bildquelle:**Basel, 2017. ©BVD***Aescherstrasse****Punktwert: 8.3**

- Vorwiegend Einfamilienhäuser
- Schwach befahren
- Angrenzenden an kleinen Quartierpark mit Sitzgelegenheiten und Spielflächen
- Quartier Bachletten

*Bildquelle:**Basel, 2017. ©BVD***Im Spitzacker****Punktwert: 7.7**

- Schwach befahren
- Vorwiegend Einfamilienhäuser
- leichte Steigung
- Quartier Bruderholz

*Bildquelle:**Basel, 2017. ©BVD*

Im Holeeletten



Punktwert: 7.6

- Schwach befahren
- Vorwiegend Einfamilienhäuser
- Quartier Neubad

Bildquelle:

Basel, 2017. ©BVD

Tabelle 3: Übersicht von besonders gut bewerteten Begegnungszonen

Schlecht bewertete Begegnungszonen

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass es sich bei den am schlechtesten bewerteten Begegnungszonen um Strassen mit tendenziell **grösseren Durchfahrtsbreiten handelt**. **Trottoire** sind mit einer Ausnahme (Friedensgasse) ebenfalls **vorhanden**. Die **Bebauung** ist geprägt von **Mehrfamilienhäusern** und einem tendenziell **schwachen bis mittleren Bezug** zum Strassenraum. **Möblierungselemente** finden sich bis auf eine Ausnahme (Birkenstrasse) **nicht**. Der **Durchgangsverkehr** ist **höher** bis sehr hoch (z.B. Birkenstrasse). Folgende Begegnungszonen wurden am schlechtesten beurteilt:

Friedensgasse



Punktwert: 3.7

- Kein Trottoir vorhanden
- Mittlerer Durchgangsverkehr
- Mittlerer Bezug zwischen Bebauung und Strassenraum
- Fahrzeuge weichen entgegenkommenden Velos auf Seitenbereiche aus und beeinträchtigen so Fussgänger etc.
- Bereits vor Umsetzung Spannungen in der Anwohnerschaft bzgl. Gestaltung
- Quartier St. Johann

Bildquelle:

Basel, 2017. ©BVD

Giebenacherweg**Punktwert: 3.8**

- Schwacher Bezug zwischen Bebauung und Strassenraum
- Begegnungszone wurde aufgrund der besonderen Form der verschiedenen Strassenabschnitte mit einbezogen
- Quartier Hirzbrunnen

*Bildquelle:**Basel, 2017. ©BVD***Fürstensteinerstrasse****Punktwert: 4**

- Kurzer Strassenabschnitt, geprägt von Garageneinfahrten
- Keine Gestaltungsmöglichkeiten vorhanden
- Mittlerer Bezug zwischen Bebauung und Strassenraum
- Quartier Bruderholz

*Bildquelle:**Basel, 2017. ©BVD***Wasserstrasse****Punktwert: 4**

- Mittlerer Bezug zwischen Bebauung und Strassenraum
- Sackgasse
- Mittlerer Durchgangsverkehr
- Späte Einführung der Begegnungszone noch aus dem Arbeitsprogramm Werkstatt Basel³⁸
- Nach Einführung der Begegnungszone Detailhandel eröffnet: viel Anlieferverkehr etc.
- Quartier St. Johann

*Bildquelle:**Basel, 2017. ©BVD***Birkenstrasse**

³⁸ Werkstatt Basel war ein Partizipationsprozess im Rahmen der Stadtentwicklung Basel Ende der 1990 Jahre. In diesem Rahmen wurden auch verschiedene Projekte zu Begegnungszonen erarbeitet.

**Punktwert 4.4**

- Hoher Durchgangsverkehr
- Starker Bezug zwischen Bebauung und Strassenraum
- Quartier Gotthelf

Bildquelle:

Basel, 2017. ©BVD

Holbeinstrasse**Punktwert: 4.5**

- Ehemalige Wohnstrasse
- Sackgasse
- Unklar, warum diese Strasse schlecht beurteilt wurde
- Quartier Holbein

Bildquelle:

Basel, 2017. ©BVD

Tabelle 4: Übersicht von besonders schlecht bewerteten Begegnungszonen

Bewertung der Begegnungszonen, in denen Interviews durchgeführt wurden

Hintergrund für die Auswahl der Begegnungszonen für die Interviews war unter anderem, dass ein breites Spektrum von Merkmalen näher untersucht werden sollte. Die näher untersuchten Begegnungszonen wurden unterschiedlich hinsichtlich ihrer Strassenraumgestaltung beurteilt. Die Ergebnisse der Beurteilungen zeigen auch, dass jede Person eine eigene Wahrnehmung auf die jeweilige Begegnungszone hat und diese je nach Bedürfnislage unterschiedlich ist. Zeigten sich die interviewten Personen in der Stöberstrasse und Birkenstrasse mit der Gestaltung ihrer Begegnungszone grundsätzlich zufrieden, erhielten diese Begegnungszonen im Rahmen der Befragung hinsichtlich ihrer Gestaltung unterdurchschnittliche Bewertungsergebnisse. Jedoch wurde im Rahmen der Interviews bereits deutlich, dass sich in diesen beiden Begegnungszonen unterschiedliche Auffassungen in der Anwohnerschaft hinsichtlich der Begegnungszonen finden.

Die im Rahmen der Interviews untersuchten Begegnungszonen wurden wie folgt beurteilt:

Besser bewertet als der Durchschnitt aller Begegnungszonen (\bar{x} = 6.2 Punkte)

Neuensteinerstrasse



Punktwert: 7.4

- Bis 2014 eher schlecht funktionierende Begegnungszone
- nachträgliche Verbesserung
- mittlerweile gut genutzt
- aktive und gut vernetzte Nachbarschaft

Bildquelle:

Basel, 2017. ©BVD

Froburgstrasse



Punktwert: 6.6

- relativ junge Begegnungszone
- Initianten wohnen meist noch dort
- Nachbarschaft nutzt den Raum aktiv

Bildquelle:

Basel, 2017. ©BVD

Efringerstrasse 90-107



Punktwert 6.6

- Früher: Fehlende Trottoirs verursachten erhöhte Geschwindigkeiten durch grössere Strassenbreite
- Umgestaltung 2015 mit einengender Möblierung konnte Verkehrsberuhigung erzielt werden hinsichtlich Geschwindigkeiten und auch Verkehrsmengen
- Nachbarschaft gestaltet den Raum aktiv

Bildquelle:

Basel, 2017. ©BVD

Schlechter bewertet als der Durchschnitt aller Begegnungszonen (Ø = 6.2 Punkte)

Stöberstrasse



Punktwert: 5.9

- In der Anwohnerschaft umstrittene Begegnungszone
- Nachbarschaft nutzt den Raum aktiv

Bildquelle:

Basel, 2017. ©BVD

Birkenstrasse



Punktwert: 4.4

- In der Anwohnerschaft umstrittene Begegnungszone
- Hoher Durchfahrtsverkehr
- Parkdruck
- Anlieferverkehr

Bildquelle:

Basel, 2017. ©BVD

Tabelle 5. Übersicht der Begegnungszonen, in denen vertiefend Interviews geführt wurden

Schlussfolgerungen

Die Analyse der Rangliste lässt folgende Schlussfolgerungen zu:

Positiven Einfluss auf Begegnungszonen haben folgende Faktoren:

- Engagierte Nachbarschaft
- Geringe Verkehrsmengen
- Geringe Durchfahrtsbreite der Strasse
- Trottoir ist vorhanden, wenn höherer Durchgangsverkehr vorhanden ist
- Bezug zwischen Strassenraum und angrenzender Bebauung ist eher stark
- Möblierung vorhanden oder auf angrenzenden Flächen finden sich ähnliche Elemente

Negativen Einfluss auf Begegnungszonen haben folgende Faktoren:

- Generell höherer Verkehrsmengen
- Kein Trottoir vorhanden bei höheren Verkehrsmengen
- Regelmässiger Anlieferverkehr aufgrund von Detailhandel o.ä.
- Bezug zwischen Strassenraum und angrenzender Bebauung ist eher schwach
- Keine Möblierung vorhanden, weder im Strassenraum noch auf angrenzenden Flächen
- Geringe Spielräume zur Strassenraumgestaltung (z.B. wg. Garagen- und Grundstückszufahrten)
- Kontroverse Meinungen innerhalb der Nachbarschaft zur Begegnungszone

5 Auswirkungen, Empfehlungen und Fazit

Im Rahmen der Wirkungskontrolle konnte herausgestellt werden, welche Auswirkungen mit der Einrichtung von Begegnungszonen in der Stadt Basel einhergehen. Dabei konnten verschiedene Faktoren identifiziert werden, die sich positiv auf die Funktionalität von Begegnungszonen auswirken.

Die umfangreichen Ergebnisse haben zudem gezeigt, dass es sich bei Begegnungszonen in Wohngebieten um einen facettenreichen Untersuchungsgegenstand handelt. Jede Begegnungszone besitzt ihren eigenen Charakter ist durch vielfältige Merkmale und Eigenheiten bestimmt. Nicht nur die verkehrlichen und räumlichen Rahmenbedingungen bestimmen den Mikrokosmos Begegnungszone, insbesondere die Anwohnenden beeinflussen die Funktionalität des Strassenraums durch ihre Nutzungsarten und –intensität.

Übergeordnetes Ergebnis der Wirkungskontrolle ist:

Mit der Einrichtung von Begegnungszonen in Wohnquartieren können in der Stadt Basel vielfältige positive Wirkungen erzielt werden.

Die engagierte Einrichtung und der Betrieb von Begegnungszonen in Wohnquartieren hat sich in der Stadt Basel in den letzten Jahren als sinnstiftendes Planungsinstrument erwiesen. Die Wohnstandortqualität ist damit gestiegen und die Anwohnenden empfinden die Begegnungszonen als Bereicherung in vielerlei Hinsicht.

5.1 Erfolgversprechende Faktoren für die Einrichtung und den Betrieb von Begegnungszonen in der Stadt Basel

Die vorliegende Wirkungskontrolle hat vielfältige Hinweise zusammengetragen, die es möglich machen, erfolgversprechende Faktoren für Begegnungszonen zu identifizieren.

- Im Rahmen der Untersuchung wurde deutlich, dass insbesondere das Engagement der Anwohnenden von zentraler Wichtigkeit ist für den Erfolg einer Begegnungszone. Nur wenn sich Personen finden, die die Strasse tatsächlich nutzen und in Anspruch nehmen, können die vielfältigen Nutzungsmöglichkeiten abgeschöpft werden. Je mehr die Strassen durch die Anwohnerschaft geprägt werden und sie sich mit der Strasse identifizieren, sei es durch die tatsächliche Nutzung und Präsenz im Strassenraum, als auch durch die individuelle Gestaltung, umso grösser ist die Strahlkraft und Wahrnehmbarkeit des Strassenraums. Es entstehen Nutzungen, die zuvor nicht denkbar waren und die ein neues Bewusstsein entstehen lassen. So kann eine gute Grundlage geschaffen werden für ein kooperatives und von Rücksicht geprägtes Verkehrsverhalten.
- Verschiedene gestalterische Faktoren können begünstigend darauf einwirken, dass die Anwohnenden diese Chancen nutzen und sich zu eigen machen: Eine ansprechende Gestaltung und Möblierung des Strassenraums mit einem wirkungsvollen Zoneingangstor, Markierungen, Sitzbänken und Pflanztrögen bilden die Basis, die i.d.R. von der Stadt Basel bereitgestellt werden.
- Das Daraufhinwirken auf möglichst geringen Durchgangsverkehr ist ebenfalls wünschenswert, um gute Voraussetzungen zu schaffen, die Strassen als Spiel- und Begegnungsort attraktiv zu machen.
- Die individuelle Gestaltung der Strassen, die über die standardisierten Möglichkeiten der Stadt hinausgehen, ist ebenfalls wichtiger Faktor. Einerseits ist damit möglich, die Identifikation der Anwohnenden mit ihrer Strasse zu steigern und damit den öffentlichen Raum im direkten Wohnumfeld für sie attraktiver zu gestalten, andererseits werden die Strassen in ihrer Andersartigkeit und ihrem besonderen Verkehrsregime für den Durchfahrtsverkehr besser wahrnehmbar.
- Ebenso wichtig ist es, die Anwohnenden umfangreich zu informieren und zu unterstützen, sich den Strassenraum auf eine bisher eher ungewohnte Weise anzueignen

und dabei ein neues Bewusstsein zu schaffen. Die Erfahrungen zeigen, dass immer mehr Menschen, und insbesondere Familien mit Kindern, daran interessiert sind, ihre Strassen als Begegnungsort zu nutzen. Oftmals jedoch fehlen dazu Ideen und ein entsprechendes Selbstverständnis, dies gegenüber den konventionellen Verkehrsgeschehen einzufordern und durchzusetzen.

5.2 Auswirkungen und Empfehlungen

Auf Grundlage der in Kapitel 4 diskutierten Thesen und werden im folgenden Abschnitt die vielfältigen Auswirkungen zusammengestellt, die mit der Einrichtung von Begegnungszonen einhergehen können. Entsprechend werden zunächst auch die zu Beginn der Wirkungskontrolle erarbeiteten Zielsetzungen (siehe Kapitel 3.2) überprüft.

Gleichwohl lässt sich an verschiedenen Stellen auch Handlungsbedarf identifizieren. Auch dies wurde bereits in Kapitel 4 angerissen. Entsprechend finden sich im Folgenden Empfehlungen und Ideen zum weiteren Umgang mit Begegnungszonen in der Stadt Basel.


Neben den Auswirkungen hinaus wurde im Rahmen der Wirkungskontrolle auch der bisherige Planungsprozess analysiert und weitere rahmende Aspekte untersucht.

Überprüfung der Zielsetzungen

Übergeordnete Zielsetzungen

 **Der Strassenraum von Begegnungszonen wird von den Nutzenden als angenehmer und sicherer Aufenthaltsort wahrgenommen.**

- Die Anwohnenden fühlen sich in den Begegnungszonen überwiegend wohl und sicher.
- Die Aufenthaltsqualität konnte durch die Einrichtung von Begegnungszonen in vielen Strassen massgeblich gesteigert werden.

 **In Begegnungszonen werden keine bzw. weniger Unfälle verursacht. Die Unfallschwere nimmt ab.**

- In Begegnungszonen ist das Unfallgeschehen sehr niedrig.
- In vielen Begegnungszonen sind in den letzten 6 Jahren gar keine Unfälle passiert, in einigen wenigen nur vereinzelt.
- Es ereignen sich v.a. Parkierunfälle ohne Personenschäden.
- Seit Einführung der Begegnungszonen ist ein leichter Rückgang hinsichtlich der Unfallgeschehens zu verzeichnen.

 **Das Geschwindigkeitsniveau ist in Begegnungszonen in der Regel angemessen; vor allem, wenn sich Personen im Strassenraum befinden und diesen als Begegnungszone nutzen.**

- Die Untersuchung hat gezeigt, dass die Anwohnenden dem Durchfahrtsverkehr i.d.R. ein angemessenes Geschwindigkeitsverhalten attestieren.
- Es hat sich gezeigt, dass v.a. dann das Geschwindigkeitsniveau angemessen ist, wenn sich Personen auf der Fahrbahn befinden.

☹ Es finden sich einzelne Begegnungszonen, in denen bislang das Geschwindigkeitsniveau noch nicht auf eine angemessene Qualität gebracht werden konnte.

- Die vorliegenden Verkehrsmessdaten sowie die Erfahrungswerte des Planungsamtes zeigen, dass in verschiedenen Strassen noch Handlungsbedarf besteht. Dort ist anzustreben, das Geschwindigkeitsniveau v85 zu senken.

Empfehlungen Geschwindigkeitsniveau

- Das Geschwindigkeitsniveau sollte weiterhin für alle Begegnungszonen auf ein angemessenes Mass reduziert werden.
- Eine geschwindigkeitsreduzierende Wirkung wird bei Möblierungselementen wie Pflanztröge und Sitzbänke vermutet. Ebenso werden Begegnungszonen mit Trottoirüberfahrten tendenziell langsamer befahren. Auch wechselseitiges Parkieren und entsprechend geringe Durchfahrtsbreiten werden mit einem reduzierten Geschwindigkeitsverhalten in Verbindung gebracht.
- Die tatsächliche Inanspruchnahme des Strassenraums durch die Anwohnenden ist zu fördern. Je mehr Präsenz im Strassenraum, umso höher die Rücksichtnahme.
- Der Einsatz von Geschwindigkeitskontrollen sollte in Einzelfällen geprüft werden.

☹ Die bisherigen Verkehrsmessungen bilden das tatsächlich relevante Geschwindigkeitsverhalten in Begegnungszonen nur unzureichend ab.

- Bislang sind keine detaillierten Vorgaben formuliert worden, unter welchen Rahmenbedingungen sinnvollerweise eine Nach-Kontrolle der Geschwindigkeiten in einer Begegnungszone vollzogen werden sollte.

Empfehlungen Geschwindigkeitsmessungen

Folgende Aspekte erscheinen nach jetzigen Kenntnis- und Erfahrungsstand als sinnvoll:

- Der Messstandort sollte im zentralen Aufenthalts- und Spielbereich der Begegnungszone verortet werden.
- Die Messung sollte zu einem Zeitpunkt stattfinden, in dem die Witterungsverhältnisse eine tatsächliche Nutzung des Strassenraums durch Anwohnende und Kinder begünstigen (nicht in den Wintermonaten, nicht bei regnerischer Witterung)
- Idealerweise sollte bei der Messung der Strassenraum von den Anwohnenden in Anspruch genommen werden, um das Geschwindigkeitsverhalten bei tatsächlicher Nutzung zu überprüfen.
- Es ist zu überlegen, ob eine anlassbezogene Verkehrsbeobachtung³⁹ eine zweckdienliche ergänzende Methode darstellt, um die Funktionalität einer Begegnungszone zu überprüfen.
- Ebenso sollten auch Velos und E-Bikes etc. in den Erhebungen Berücksichtigung finden.

³⁹ Bei einer Verkehrsbeobachtung kann der Fokus auf die Interaktionen der einzelnen Verkehrsteilnehmer gelegt werden und etwaige kritische Situationen oder Konflikte beurteilt werden. Diese Interaktionen sind insbesondere bei Begegnungszonen von Interesse. Allerdings ist anzuführen, dass die Auswertung einen höheren Aufwand bedeutet und eine Beobachtung nur dann Sinn macht, wenn die Begegnungszone als solche tatsächlich genutzt wird. Ebenso sollte ein konkreter Anlass für eine solche Überprüfung vorliegen (z.B. Reklamationen aus der Anwohnerschaft etc.)

Das geltende Verkehrsregime in Begegnungszonen unterstützt die gegenseitige Rücksichtnahme.

- Gegenseitige Rücksichtnahme ist in Begegnungszonen üblich.
- Sie wird im Vergleich zu anderen Strassen höher eingeschätzt.

Empfehlungen gegenseitige Rücksichtnahme

- Die Untersuchung hat gezeigt, dass die Anwohnenden die Rücksichtnahme von Velo und E-Bike Fahrenden schlechter bewerten. Hier sollte versucht werden, ein besseres Klima zu schaffen.
- Es ist zu überlegen, ob im Rahmen des Abklärungsprozesses für eine Begegnungszone nicht nur der Autoverkehr erhoben wird, sondern auch Velos und E-Bikes etc. In diesem Kontext ist die Frage diskutieren, ob eine kantonale Radroute mit einer Begegnungszone verträglich ist. Dies betrifft voraussichtlich v.a. das kantonale Basisroutennetz.
- Die regionalen Velofachverbände (VCS und Pro Velo) beabsichtigen, eine gemeinsame Kampagne zu lancieren, die für eine breit abgestützte Rücksichtnahme von Velofahrenden auf zu Fuss Gehende werben soll. Eine Unterstützung der Kampagne seitens des Kantons ist dabei hilfreich.
- In der Anfangsphase einer Begegnungszone könnten einerseits Infotafeln im Strassenraum über die neu geltenden Verkehrsregeln informieren. Zudem ist es möglich, die Anwohnenden dazu zu ermuntern, Velofahrende und auch Autofahrenden etc. freundlich auf das neue Verkehrsregime und den damit verbundenen Verhaltensregeln hinzuweisen.

Nachgeordnete Zielsetzungen

Der Strassenraum von Begegnungszonen wird als Begegnungsort genutzt.

- Es finden sich viele Begegnungszonen, in denen sich die Anwohnenden den Strassenraum bereits auf vielfältige und intensive Weise aneignen und nutzen. In anderen Begegnungszonen hingegen ist dies noch nicht regelmässig der Fall.
- Damit Begegnungszonen ihre positiven Wirkungen umfangreich entfalten können, ist anzustreben, dass noch mehr Begegnungszonen intensiver für Spiel und Begegnung genutzt werden.

Empfehlungen zur Nutzung und Aneignung von Begegnungszonen

- Die proaktive Informationsarbeit des Planungsamtes zu den Nutzungsmöglichkeiten innerhalb von Begegnungszonen sollte weiter beibehalten werden.
- Die Fibel der Strassenspiele hat sich als zweckdienlicher Ideengeber für die Nutzung des Strassenraums erwiesen. Entsprechend ist anzustreben, diese bekannter zu machen und um Vorschläge zur individuellen Gestaltung von Begegnungszonen ergänzt werden. Es ist beispielsweise zu überprüfen, ob ein QR-Code an allen Betontoren der Begegnungszonen angebracht werden kann, der den direkten Zugang zur Spielfibel vor Ort ermöglichen kann.
- Es ist in Erwägung zu ziehen, die Fibel in Primarschulen und Einrichtungen zur schulergänzenden Betreuung etc. als Ideenmaterial stärker zu bewerben (z.B. Sportunterricht, Verkehrserziehung etc.).
- Es ist zu überlegen, Vernetzungstreffen/Markt der Möglichkeiten für interessierte Anwohner und potenzielle Interessenten (für Initiative einer Begegnungszone) durchzuführen, in den (positiven) Erfahrungen ausgetauscht werden können.
- Denkbar ist auch z.B. ein Aktionstag im Rahmen der Basler Mobilitätswoche mittwochs (Fokus auf Kinder und Jugendliche), bei dem in vorher in der Öffentlichkeit kommunizierten Begegnungszonen Strassenspiele mithilfe von Animation und Spielmobil angeboten werden.

- Ebenso konnten bereits positive Erfahrungen mit zeitlich begrenzten Zufahrtsbeschränkungen von Begegnungszonen gesammelt werden: Im Rahmen der Strassenfeste wird dies bereits regelmässig praktiziert. Dies wurde als sehr positiv empfunden, da somit Nutzungsformen ermöglicht werden, die mit dem normalen Betrieb nicht verträglich sind (grossflächige Inanspruchnahme von Tischen und Bänken, Konzertbühne, Leinwand für Filmvorführung etc.). Auch ausserhalb von solchen Festivitäten können sich mithilfe einer Durchfahrtsbeschränkung besondere Nutzungsoptionen und sichere Voraussetzungen ergeben, insbesondere in Strassen mit höheren Verkehrsmengen (z.B. „Spielstrasse auf Zeit“⁴⁰). Dies kann v.a. dem Mobilitätsverhalten von Kindern zuträglich sein.

Nachbarschaftsbeziehungen werden in Begegnungszonen einfacher aufgenommen und gepflegt.

- Mit der Einführung von Begegnungszonen geht die Verfestigung oder gar Verbesserung nachbarschaftlicher Beziehungen einher.
- Insbesondere Familien mit Kindern schätzen diese Chancen und nutzen sie entsprechend.

Kindern wird in Begegnungszonen das Einüben des Nebeneinanders von motorisiertem Individualverkehr und Langsamverkehr ermöglicht bzw. erleichtert.

- Begegnungszonen bieten eine gute Grundlage für Kinder, ihr Verkehrsverhalten auszuprobieren und zu entwickeln. Diese Möglichkeiten werden schon heute vielfältig genutzt und wertgeschätzt.

Empfehlungen zum Einüben eines angemessenen Verkehrsverhaltens

- Sowohl der Entwicklungsstand eines Kindes spielt eine zentrale Rolle bei der Selbstständigkeit als auch die rahmengebenden Bedingungen in der jeweiligen Begegnungszone. Insbesondere höhere Verkehrsmengen können hier behindernd wirken.
- Es ist darauf hinzuwirken, dass möglichst geringe Verkehrsmengen gewährleistet sind, um adäquate Rahmenbedingungen zu schaffen.
- Zudem sollten Kinder bei der Einrichtung der Begegnungszone ausreichend über die geltenden Verkehrsregeln informiert werden und ihnen gerade in der Anfangsphase Unterstützung beim Einüben der Verhaltensregeln geboten werden.

Lärmemissionen können mithilfe des Betriebs von Begegnungszonen reduziert werden.

- Es ist anzunehmen, dass bei einem regelmässig reduzierten Geschwindigkeitsniveau, vor allem wenn sich Personen im Strassenraum aufhalten, auch die Lärmemissionen vermindern.
- Mit einer erhöhten Geräuschkulisse ist zu rechnen, wenn die Strasse von Kindern zum Spielen genutzt wird, aber auch wenn sonstige Begegnungen stattfinden.

⁴⁰ vgl. <http://www.mehr-freiraum-fuer-kinder.de>

 **Der Durchgangsverkehr wird auf das übergeordnete Strassennetz verlagert.**

- Einzelne Ergebnisse weisen darauf hin, dass sich der Durchgangsverkehr durch einzelne Begegnungszone verringerte.
- Die Anwohnenden bewerten einen möglichst geringen Durchgangsverkehr als zentralen positiven Faktor in einer Begegnungszone.

Empfehlungen Durchgangsverkehr

- Der Durchgangsverkehr ist in Begegnungszonen möglichst auf ein Minimum zu reduzieren.
- Die Reduktion des Durchgangsverkehrs ist durch den Einsatz bestimmter Gestaltungselemente bedingt beeinflussbar (bspl. Anordnung der Parkierung bzw. der Möblierung). In einzelnen Situationen ist es aber schwer, den Durchgangsverkehr wirkungsvoll zu reduzieren, ohne dabei umfangreiche Restriktionen (wie z.B. Fahrverbote) anzuordnen. Es sind verschiedene Herangehensweisen zu prüfen, um die Situationen vor Ort zu verbessern.
- Auch erhöhter Parkdruck kann Parksuchverkehr und damit erhöhten Durchgangsverkehr insbesondere in den frühen Abendstunden induzieren. Entsprechend ist die Reduktion von Parkdruck in Wohnquartieren auch in diesem Kontext angezeigt.
- Der Idee einer zeitlich begrenzten Zufahrtsbeschränkung sollte dabei ebenfalls Beachtung geschenkt werden, um diesem Bedürfnis gerecht zu werden und gute Voraussetzungen für die Funktion einer Begegnungszone zu schaffen. Möglichkeiten der temporären Zufahrtsbeschränkung (z.B. „Spielstrasse auf Zeit“⁴¹) könnten geprüft werden. Ein versuchsweises Austesten könnte im Rahmen eines Pilotprojektes angedacht werden. Ziel wäre, einen Aktionsraum für Kinder auf der Strasse anzubieten im Sinne des Spielens und Lernens.

Weitere Auswirkungen und Erfahrungen mit der derzeitigen Planungspraxis **Begegnungszonen begünstigen die Sesshaftigkeit von Anwohnern.**

- Im Rahmen der Wirkungskontrolle zeigte sich, dass sich Begegnungszonen positiv auf die Sesshaftigkeit auswirken können bzw. als attraktiver Wohnstandortfaktor eingestuft werden.⁴² Mit der weiteren Einrichtung und dem Betrieb von Begegnungszonen kann die Stadt Basel weiter daraufhin wirken, als attraktiver Wohnstandort wahrgenommen zu werden.

⁴¹ vgl. <http://www.mehr-freiraum-fuer-kinder.de>

⁴² Bislang konnte kein eindeutiger Hinweis identifiziert werden, dass in Begegnungszonen wertsteigernd auf Immobilien wirken. Der angespannte Immobilienmarkt in der Stadt Basel lässt eine solche Analyse nicht zu. Festzustellen ist, dass dieses Thema unterschiedlich beurteilt wird: Während Anwohnende regelmässig Begegnungszonen als positiven Wohnstandortfaktor angeben, finden sich auch Rückmeldungen insbesondere von besorgten Mietwohnungeigentümern. Diese befürchten, wegen der Begegnungszone nur schwerlich Mietinteressenten zu finden.

😊 Familien mit Kindern schätzen die Möglichkeiten von Begegnungszonen besonders.

- Insbesondere Familien mit Kindern begrüßen Begegnungszonen sehr. Häufig werden die Initiativen von Familien gestartet, da sich für ihre Kinder Spiel- und Bewegungsräume im direkten Wohnumfeld wünschen und dabei die Strassenräume als potenzielle Räume wahrnehmen.
- Für die Entwicklung von Kindern ist es wichtig, dass sie ausreichend Räume vorfinden, in denen sie spielen und sich bewegen können. Verkehrsberuhigte Strassen wie Begegnungszonen eignen sich dazu in besonderer Weise. Zudem bietet sich dort die Gelegenheit, ein kompetentes Verkehrsverhalten zu erlernen.
- Es ergeben sich in Begegnungszonen neue Spielmöglichkeiten für Kinder und es wird auch mehr in diesen Strassen gespielt.
- Darüber hinaus knüpfen insbesondere diese Personengruppen häufiger Kontakte innerhalb der Nachbarschaft, begünstigt durch den Spiel- und Bewegungstrieb ihrer Kinder.

Nicht nur die Auswirkungen von Begegnungszonen wurden untersucht, sondern auch die derzeitige Planungs- und Umsetzungspraxis und Ausgangssituation. Dabei konnten folgende Ergebnisse zusammengetragen werden:

😊 Begegnungszonen werden in der Regel als verkehrsberuhigte Räume erkannt.


- Voraussetzung für die gewünschte Nutzung von Begegnungszonen und ein angemessenes Verkehrsverhalten ist, dass der Strassenraum als Begegnungsort erkannt wird.
- Die bisherige Gestaltung von Begegnungszonen hat sich als zweckdienlich herausgestellt.

Empfehlungen für die Gestaltung von Begegnungszonen

- Begegnungszonen werden grundsätzlich als solche erkannt, wenn sie über die standardisierten Elemente wie Betontor mit Signal und Kinderzeichnung, Fahrbahnmarkierung „20“ und 3 Querbalken auf der Fahrbahn beim Zoneneingang verfügen. An der standardisierten Gestaltung von Begegnungszonen ist festzuhalten.
- Noch besser wahrnehmbar sind sie dann, wenn auch Möblierungselemente wie Sitzbänke und Pflanztröge in der Strasse aufgestellt werden. So sollte darauf hingearbeitet werden, dass in möglichst allen Begegnungszonen die vorgesehenen Gestaltungselemente vorhanden sind inklusive Pflanztröge und Sitzbänke. Sie steigern die Erkennbarkeit und bieten eine gute Basis für die Nutzung und Aneignung des Strassenraums durch die Anwohnenden.
- Die Gestaltung mit individuellen privaten Elementen sollte gefördert werden. Beispielsweise können Gestaltungsideen zusammengestellt werden (z.B. in einem Workshop/Markt der Möglichkeiten) und mit der Spielfibel abgegeben werden (bzw. in diese integriert werden).
- Die Idee, die regelmässige Bepflanzung der Tröge mit Unterstützung der Stadtgärtnerei zu erleichtern, sollte weiterverfolgt und die Möglichkeiten abgeklärt werden.
- Trottoirüberfahrten sind, wo möglich und sinnvoll, anzustreben.
- Grössere Freiflächen sollten, wo möglich, eingerichtet werden, um Nutzungen mit grösserem Flächenbedarf zu ermöglichen. Dabei sollten die Möglichkeiten zum Wildparkieren möglichst geringgehalten werden.
- Ebenso wichtig erscheint, dass die Strasse auch tatsächlich als Spiel- und Begegnungsort in Anspruch genommen wird und somit das Zonenbewusstsein erhöht wird.

 **Der derzeitige Planungsprozess im Zusammenhang mit der Einrichtung von Begegnungszonen hat sich als zweckdienlich erwiesen.**

- An der derzeitigen Begleitung der Planungsphase durch das Planungsamt ist festzuhalten. Das aktuelle Vorgehen zur Einrichtung von Begegnungszonen hat sich als zweckdienlich erwiesen.
- Die breite Abstützung innerhalb der Anwohnerschaft für die Initiative sowie für die abschliessende Entscheidung über Einführung der Begegnungszone hat sich bewährt und ist bei der Mehrheit der befragten Personen auf gute Akzeptanz gestossen.

 **Der Zeitraum zwischen Beschluss und definitiver Umsetzung wird als zu lang wahrgenommen.**

- Hinsichtlich der Umsetzung ist festzustellen, dass diese Phase häufig als zu lang und ohne Informationsfluss wahrgenommen wird.

Empfehlungen Umsetzungsprozess

- Die anschliessende Umsetzung ist möglichst zeitnah anzustreben.
- Über die verschiedenen Umsetzungsschritte und bei Verzögerungen etc. sollte jeweils kommuniziert werden.
- Der verwaltungsinterne Prozess ist zu überprüfen.

 **Es liegen ausreichend Informationen zu Begegnungszonen vor.**

- Es liegen vielfältige gut aufbereitete Informationen zu Begegnungszonen in Form von Flyern, Einträgen auf der Website des Planungsamtes und der Spielfibel vor.

 **Das vorliegende Informationsmaterial findet bislang zu wenig Verbreitung. Auch ist der Begriff „Begegnungszone“ und die damit einhergehenden Nutzungsmöglichkeiten häufig nicht bekannt.**

- Die Informationsmaterialien sind in der Bevölkerung bislang eher wenig bekannt.
- Es stellte sich heraus, dass der Begriff „Begegnungszone“ teilweise missverstanden wird.
- Bei der Anwohnerschaft muss häufig zuerst die Vorstellungskraft geweckt werden, welche Nutzungen und Aktivitäten in einer Begegnungszone alle möglich sein können.

Empfehlungen Informationen

- Die Informations- und Sensibilisierungsarbeit im Zusammenhang mit Begegnungszonen erscheint als wichtig.
- Es ist anzustreben, dass der Begriff „Begegnungszone“ in der Bevölkerung besser bekannt ist und entsprechend die geltenden Verkehrsregeln und Nutzungsmöglichkeiten geläufig sind.
- Insbesondere die Spielfibel stellt ein zweckdienliches Instrument dar, um darüber zu informieren und zu animieren, wie eine Begegnungszone genutzt werden kann. Ein höherer Verbreitungs- und Nutzungsgrad wäre anzustreben.

- Die Homepage „www.basel-unterwegs.ch“ sollte ebenfalls für die Verbreitung der Idee der Begegnungszone genutzt werden. Denkbar ist einerseits, einen eigenen Artikel zu Begegnungszone in die Homepage einzubetten, aber auch einen Link zur Spielfibel zu generieren. Auch ist eine Art „Homestory“ für Begegnungszonen denkbar wie sie bereits für verschiedene Fussgänger- und Velotouren etc. auf youtube abrufbar sind.
- Es ist zu überprüfen, ob ein QR-Code auf den Betontoren der Begegnungszonen aufgebracht werden kann, der direkt zur Spielfibel weiterleitet, aber auch den Begriff Begegnungszone informiert.

 **Mit der Einrichtung von Begegnungszonen geht kein erheblich höherer Unterhalts- und Betriebsaufwand einher.**

- Gemäss Aussagen der zuständigen Verwaltungseinheiten ergibt sich in Begegnungszonen kein massgeblich gesteigerter Unterhalts- und Betriebsaufwand im Vergleich zu ähnlichen Strassen.

Empfehlungen Betrieb Pflanztröge

- Die Pflege und der Betrieb der Pflanztröge obliegt den Anwohnenden der Begegnungszonen. Um dies zu erleichtern bzw. finanziell zu entlasten, wurde die Idee lanciert, die Stadtgärtnerei um Unterstützung bei der Beschaffung von Pflanzen zu bitten. Diese Idee sollte weiterverfolgt und die Möglichkeiten abgeklärt werden.

 **Bislang erschwert der vielenorts herrschende Parkdruck die Einrichtung von Begegnungszonen.**

- Die Reduktion des Parkdrucks begünstigt die Einrichtung von Begegnungszonen.
- Während einerseits die Notwendigkeit gesehen wird, dass Begegnungszonen möglichst viel freie Flächen vorhalten sollten⁴³, damit die Nutzungsmöglichkeiten bestmöglich ausgeschöpft werden können, herrscht andererseits mehreren Quartieren ein mehr vor weniger stark ausgeprägter Parkdruck. Während in einigen Quartieren der Parkdruck während des ganzen Tages nahezu gleichbleibend stark ist, finden sich andere Quartiere, in denen insbesondere abends der Parkdruck und damit verbunden ein vermehrter Parksuchverkehr festzustellen ist.

Empfehlungen Parkierung

- Es sollte auf eine Reduktion des Parkdrucks, insbesondere in stark belasteten Quartieren hingearbeitet werden. Dem Instrument des Quartierparkings ist dabei besondere Beachtung zu schenken.

⁴³ Diese Voraussetzung wird ebenfalls im Rahmen des SVI- Forschungsberichts 1427 (2013): Begegnungszonen – eine Werkschau mit Empfehlungen für die Realisation proklamiert: Strassen mit hohem Parkdruck eignen sich eher nicht für die Einrichtung von Begegnungszonen, da in diesem Kontext nur schwerlich ausreichend viel Platz für Zwischenräume geschaffen werden können, die Raum für Spiel und Aufenthalt gewährleisten (S. 57).

😊 **Es ergeben sich keine bedeutsamen negativen Auswirkungen durch die Einrichtung von Begegnungszonen.**

- Negative Auswirkungen konnte nahezu nicht im Rahmen der Wirkungskontrolle festgestellt werden. Zwar ergeben sich immer wieder Widerstände und Konflikte innerhalb der Anwohnerschaft, i.d.R. handelt es sich dabei um Minderheiten, die sich oftmals im Zuge der Einrichtung von Begegnungszonen von den Vorzügen überzeugen lassen. Zudem ergeben sich solche Konflikte ebenfalls in Strassen, die keine Begegnungszonen sind. Zum überwiegenden Teil erzielen die Begegnungszonen positive Bewertungen.
- Es finden sich einige Begegnungszonen, in denen die Möglichkeiten bislang kaum oder nur zögerlich genutzt werden (z.B. wird dort selten bis gar nicht gespielt, der Strassenraum wirkt unbelebt und es finden kaum Begegnungen statt). Dies kann jedoch nicht als negativ bewertet werden.

😊 **Die Einrichtung von Begegnungszonen in der Stadt Basel ist auch zukünftig gewünscht und sinnstiftend.**

- Begegnungszonen bringen vielfältige positive Wirkungen für einen attraktiven Wohnstandort.
- Einige Wohnquartiere verfügen noch über vergleichsweise wenige Begegnungszonen.
- Es besteht weiterhin die Nachfrage für neue Begegnungszonen. So befinden sich derzeit insgesamt 13 Initiativen in unterschiedlichen Planungsphasen⁴⁴ (Stand Mai 2017).

5.3 Fazit

Die Zielsetzung der vorliegenden Wirkungskontrolle konnte erfolgreich erreicht werden: Ergebnis ist eine breit gefächerte Darstellung der Auswirkungen, die mit der Einrichtung von Begegnungszonen in der Stadt Basel einhergehen. So konnte u.a. gezeigt werden, dass die erarbeiteten Zielsetzungen, die mithilfe der Einrichtung von Begegnungszonen verfolgt werden (siehe Kapitel 3.2), zum überwiegenden Teil erreicht werden: Die engagierte Einrichtung und der Betrieb von Begegnungszonen in Wohnquartieren in der Stadt Basel hat sich in den letzten Jahren als sinnstiftendes Planungsinstrument erwiesen. Die Wohnstandortqualität ist damit gestiegen und die Anwohnenden empfinden die Begegnungszonen als Bereicherung in vielerlei Hinsicht.

Durch die umfangreiche Analyse liessen sich zudem verschiedene Faktoren identifizieren, die sich positiv auf die Funktionalität von Begegnungszonen auswirken. Darauf aufbauend ist es möglich, vielfältige Empfehlungen zu erarbeiten. Diese lassen eine Optimierung hinsichtlich der Gestaltung und des Betriebs von Begegnungszonen erwarten, aber auch hinsichtlich des Planungsprozesses und der einer begleitenden Kommunikation.

Basel, 14. Juni 2017

Vera Conrad und Andreas Stäheli
Pestalozzi & Stäheli

⁴⁴ Das Planungsverfahren umfasst mehrere Phasen. Es beginnt mit der Anfrage, der je nach Abstützung in der Anwohnerschaft in ein Antragsverfahren mündet. Danach beginnt die Projektierungsphase. Das Projekt wird den Anwohnenden zur Abstimmung vorgelegt. Bei Zustimmung einer Zweidrittel-Mehrheit wird das Projekt weitergetragen und im Kantonsblatt öffentlich publiziert. In diesem Rahmen sind Rekurse möglich. Sofern keine Rekurse eingehen oder aber die Rekurse erfolgreich zugunsten der Einführung der Begegnungszone behandelt werden konnten, erfolgt als nächster Schritt die eigentliche Umsetzung vor Ort.

Konsultierte Literatur

Hüttenmoser, Marco und Sauter, Daniel 2016: Integrationspotenziale im öffentlichen Raum urbaner Wohnquartiere, Schlussbericht.

verkehrsteiner AG et al 2013: Begegnungszonen – eine Werkschau mit Empfehlungen für die Realisierung, Forschungsauftrag SVI 2006/002

Anhang

Anhang 1: Übersicht Merkmale von Begegnungszonen, Ausprägungen und Anzahl der relevanten Begegnungszonen	2
Anhang 2: Herleitung des Merkmals „Bezug von Strassenraum zur angrenzenden Bebauung“	4
Anhang 3: Aggregierte Ergebnisse der Fragebogenerhebung Herbst 2016	5
Anhang 4: Unfallanalyse.....	14
Anhang 5: Experteninterviews in der kantonalen Verwaltung, Ergebnisprotokoll	16
Anhang 6: Leitfaden für Tiefeninterviews mit Anwohnenden in ausgewählten Begegnungszonen.....	20
Anhang 7: Tiefeninterviews in ausgewählten Begegnungszonen, Ergebnisprotokolle	21
Anhang 8: Fragebogen zur Onlinebefragung im Herbst 2016	37

Anhang 1: Übersicht Merkmale von Begegnungszonen, Ausprägungen und Anzahl der relevanten Begegnungszonen

Die Tabelle zeigt eine Übersicht aller erhobenen Merkmale, deren jeweilige Ausprägungen und die jeweilige Anzahl der Begegnungszonen, die jeweils in diese Gruppe einzuordnen sind.

Thema	Erhobenes Merkmal in Excel-Sheet/ ausgewähltes Merkmal	Ausprägung 1 Anzahl	Ausprägung 2 Anzahl	Ausprägung 3 Anzahl	Ausprägung 4 Anzahl
Umsetzung	Umsetzungsjahr	bis 2001 (ehemalige Wohnstrasse) 10	2002 bis 2011 35	Ab 2012 35	
Betriebsform/Regime	Sackgasse (2 Spezialfälle)	Ja 11	Nein 67		
	Fahrverbot/ Zubringerdienst gestattet	Ja 3	Nein 77		
	Einbahnstrasse mit Velogegeverkehr	Ja 38	Nein 42		
Verkehrsmengen	DTV (10facher Wert der Spitzenstunde)	Bis 200 Fz/Tag 22	201 bis 500 Fz/Tag 25	Über 500 Fz/Tag 11	Keine Daten verfügbar 22
Geschwindigkeiten	v85	bis 22 km/h 7	23 bis 27km/h 15	Über 27 km/h 36	Keine Daten verfügbar 22
Unfälle	FG Unfälle pro Jahr (2010 bis 2015; Durchschnitt)	Ja 1	Nein 79		
Strassenraumgestaltung	Trottoir einseitig	Ja 4	Nein 72		
	Trottoir beidseitig	Ja 53	Nein 27		
	Trottoir vorhanden	Ja 57	Nein 23		
	Durchfahrtsbreite (engste Stelle, z.B. zwischen Trottoir und parkierten Fahrzeugen)	Unter 3.00m 13	3.00 bis 5.00m 62	Über 5.00m 5	
	Länge Kategorie	Bis 150m 51	151 bis 250m 16	Über 250m 13	
	Dimension (Anzahl der Strassen, die zusammen die BZ bilden)	1 Strasse 68	2 Strassen 8	Mehr als 2 Strassen 4	
	Verlauf der Strasse	Gerader Verlauf 74	Kurviger Verlauf 6		
	Steigung	Unter 5% 79	Über 5% 1		
	Bebauung entlang BZ	Vorwiegend EFH, 3 Geschosse 28	Mischung EFH und MFH, 4 bis 5 Geschosse 16	Vorwiegend MFH, mind 4. Geschosse 36	
	Ausrichtung der Liegenschaften zur Strasse	Längs der Strasse 75	Senkrecht zur Strasse 5		
	Bewuchs	ein- oder zweiseitiger linearer starker Bewuchs 7	einzelne markante Bäume 62	kein prägnanter Bewuchs 11	
	Vorgärten/Vorplätze vorhanden (4 Spezialfälle)	Ja 63	Nein 13		

Thema	Erhobenes Merkmal in Excel-Sheet/ ausgewähltes Merkmal	Ausprägung 1 Anzahl	Ausprägung 2 Anzahl	Ausprägung 3 Anzahl	Ausprägung 4 Anzahl
	Vorgärten/Vorplätze mit Bezug zum Strassenraum	Ja, einseitig 10	Ja, beidseitig 56	nein 14	
	Zentraler BZ-Bereich (3 Spezialfälle)	Ja 47	Nein 30		
	Bezug von Bebauung zum Strassenraum (Diverse Kriterien)	Starker Bezug 30	Mittlere Bezug 38	Schwacher Bezug 12	
Zoneneingang	Standardisiertes Torelement (1 Spezialfall)	Ja 74	Nein 5		
	Markierung "3 Streifen" (1 Spezialfall)	Ja 67	Nein 12		
	Markierung "20" (1 Spezialfall)	Ja 70	Nein 9		
	Trottoirüberfahrt (4 Spezialfälle)	Ja 32	Nein 44		
Parkierung	Anordnung Parkplätze (4 Spezialfälle)	einseitig 22	beidseitig 6	Wechelseitig 41	Keine Parkierung 7
Verkehrsberuhigung	Vertikalversatz (Schwelle, Kissen etc.) (1 Spezialfall)	Ja 8	Nein 71		
Möbliering	MEIN DEIN UNSER Markierung	Ja 3	Nein 77		
	Standardisierte Sitzbänke (2 Spezialfälle)	Ja 40	Nein 38		
	Standardisierte Pflanztröge (1 Spezialfall)	Ja 38	Nein 41		
	Private Möbliering	Ja 10	Nein 70		
	Spezielle Möbliering	Ja 15	Nein 65		
	Möbliering vorhanden (2 Spezialfälle)	Ja 47	nein 31		
begleitende Nutzung angrenzend	Platz/Park/Spielplatz ohne Bezug zu Strassenraum (3 Spezialfälle)	Ja 4	Nein 73		
	Platz/Park/Spielplatz mit Bezug zu Strassenraum (1 Spezialfall)	Ja 16	Nein 63		
	Treffpunkt (Quartierzentrum/Cafe/etc.) (3 Spezialfälle)	Ja 14	Nein 63		
	Detailhandel	Ja 21	Nein 59		
	Gewerbebetrieb(e) ansässig (2 Spezialfälle)	Ja 9	Nein 69		
	Zufahrt zu privater/öffentlicher Parkierungsanlage (Einstellhalle, Garagen, Hof mit Parkplätzen etc.) (1 Spezialfall)	Ja 24	Nein 55		

Anhang 2: Herleitung des Merkmals „Bezug von Strassenraum zur angrenzenden Bebauung“

Mit der Erarbeitung des Merkmals „Bezug von Strassenraum zur angrenzenden Bebauung“ wurde der Versuch unternommen, verschiedene Erscheinungsbilder von Strassenräumen in 3 Gruppen zu kategorisieren. Dieser Unterteilung liegt die Vermutung zugrunde, dass Strassenräume, die einen starken Bezug zwischen angrenzender Bebauung und Strassenraum aufweisen bessere infrastrukturelle Voraussetzungen aufweisen, damit eine Begegnungszonen funktioniert. Die untenstehende Tabelle umfasst die verschiedenen Kriterien, anhand derer dieser Bezug abgeleitet worden ist. Zudem wird ersichtlich, in welcher Weise Punkte vergeben wurden, die in der Konsequenz zur Einteilung in eine bestimmte Bezugsstärke führte. Zudem zeigt die Tabelle exemplarisch die Einteilung für 8 Begegnungszonen.

<u>Punktevergabe</u> Im gesamten Strassenraum der Begegnungszone <ul style="list-style-type: none"> Überwiegend erfüllt: 2 Punkte Bis zu ca. 60% erfüllt bzw. einseitig erfüllt: 1 Punkt Kaum/gar nicht erfüllt: 0 Punkte <u>Einteilung in Ausprägungen</u> <ul style="list-style-type: none"> Maximale Punktzahl: 10 Starker Bezug von Bebauung zum Strassenraum: Mind. 9 Punkte (Resultat: 30 Begegnungszonen) Mittlerer Bezug von Bebauung zum Strassenraum: 7 bis 8 Punkte (Resultat: 38 Begegnungszonen) Schwacher Bezug von Bebauung zum Strassenraum: max. 6 Punkte (Resultat: 12 Begegnungszonen) 		Birkenstrasse	Röttelerstrasse	Sissacherstrasse	Hammerstrasse/Bläsiring/Efringerstrasse	Rheinländerstrasse	Bergalingerstrasse	Rührbergstrasse	Haltingerstrasse
1	Kriterium Verfügbarkeit <ul style="list-style-type: none"> Vorgärten/Vorplätze beidseitig vorhanden (2 Punkte) Vorgärten/Vorplätze einseitig vorhanden (1 Punkt) 	2	2	1	0	2	2	2	2
2	Transparenz <ul style="list-style-type: none"> Vorgärten/Vorplätze gut einsehbar Keine/wenige hohe Mauern Keine/wenige dichte Hecken Lichte Zäune/Bepflanzungen (Büsche/Stauden) Offene Vorplätze ohne Abgrenzungen Niedrige Mäuerchen 	2	1	1	0	1	2	1	1
3	Zugänge <ul style="list-style-type: none"> Zugänge von Strasse zu Gebäuden meist alle 5 bis 10 m möglich 	2	2	2	2	2	2	1	2
4	Heterogenität <ul style="list-style-type: none"> Unterschiedliche Fassadengestaltung (individuelle Farben/Materialien; nicht alles aus einem Guss) Unterschiedliche Gebäudehöhe 	2	2	2	2	2	2	1	2
5	Nutzbarkeit <ul style="list-style-type: none"> Vorgärten könn(t)en genutzt werden für Veloabstellen/Aufenthalt/Sitzgelegenheiten (nicht nur Abstandsgrün) 	2	2	2	0	2	2	2	1
Punkte total		10	9	8	4	9	10	7	8

Anhang 3: Aggregierte Ergebnisse der Fragebogenerhebung Herbst 2016

Auf den folgenden Seiten finden sich die aggregierten Ergebnisse der Fragebogenerhebung. Die gesamten Ergebnisse der Befragung können auf der Homepage des Statistischen Amtes unter folgendem Link abgerufen werden:

<http://www.statistik.bs.ch/begegnungszonen>

Hinweis zum Lesen der folgenden Tabellen:

- In der ersten Zeile befinden sich die Angaben, auf welche Merkmale sich die Ergebnisse beziehen (z.B. gesamthaft, Haushalte mit Kindern, Verfügbarkeit eines Trottoirs etc.).
- In der zweiten Zeile befinden sich die Angaben, auf welche Ausprägung der Merkmale sich die Ergebnisse beziehen (z.B. Parkierung: einseitig, beidseitig, wechselseitig, keine PP)
- In den folgenden Zeilen finden sich die Ergebnisse zu den einzelnen Fragen, angegeben in Prozent. (Je nach Merkmal finden sich dort bis zu 4 Zahlen, die entsprechend den Angaben in der zweiten Zeile zu lesen sind.)

Auswertung Fragen 5 und 6**Wichtigkeit**

Sehr hohe Wichtigkeit	mind. 80%
Hohe Wichtigkeit:	65% bis 79%
Mittlere Wichtigkeit:	50% bis 64%
Geringe Wichtigkeit:	max. 49%

Zufriedenheitsquotient*

Sehr hohe Zufriedenheit	Mind. 4:1
Hohe Zufriedenheit	3:1
Eher Zufriedenheit	2:1
Ambivalente Zufriedenheit	Max 1:1

*Verhältnis zwischen
Anteil zufrieden : Anteil nicht zufrieden

Merkmal	Zustimmung, dass Element sehr wichtig bzw. wichtig ist (in %)		Zufriedenheit mit dem Element in eigener BZ (in %)		Kommentar
	Alle Befragten	Haushalte mit Kindern	Alle Befragten	Haushalte mit Kindern (HHmK)	
Wenig Durchgangsverkehr	91	95	54 zufrieden 40 unzufrieden 3 nicht vorhanden	42 zufrieden	<ul style="list-style-type: none"> Sehr hohe Wichtigkeit des Elements Für HHmK wichtiger ambivalente Zufriedenheit (1:1)
Markierung „20“	86	93	65 zufrieden 17 unzufrieden 8 nicht vorhanden	63 zufrieden	<ul style="list-style-type: none"> Sehr hohe Wichtigkeit des Elements Für HHmK wichtiger Sehr hohe Zufriedenheit (4:1)
Beleuchtung	77	77	75 zufrieden 13 unzufrieden 4 nicht vorhanden	73 zufrieden	<ul style="list-style-type: none"> Hohe Wichtigkeit des Elements Sehr hohe Zufriedenheit (6:1)
Anordnung der Parkplätze	74	79	54 zufrieden 35 unzufrieden 6 nicht vorhanden	54 zufrieden	<ul style="list-style-type: none"> Hohe Wichtigkeit des Elements Für HHmK etwas wichtiger eher Zufriedenheit (2:1)
Trottoir vorhanden	73	73	69 zufrieden 17 unzufrieden 10 nicht vorhanden	67 zufrieden	<ul style="list-style-type: none"> Hohe Wichtigkeit des Elements Sehr hohe Zufriedenheit (4:1)
Torelement mit Kinderzeichnung	71	81	72 zufrieden 19 unzufrieden 4 nicht vorhanden	75 zufrieden	<ul style="list-style-type: none"> Hohe Wichtigkeit des Elements (4:1) Für HHmK wichtiger Hohe Zufriedenheit
Sitzgelegenheiten	70	78	47 zufrieden 27 unzufrieden 22 nicht vorhanden	45 zufrieden	<ul style="list-style-type: none"> Hohe Wichtigkeit des Elements Für HHmK wichtiger eher Zufriedenheit (2:1)
Trottoirüberfahrt	69	76	56 zufrieden 16 unzufrieden 23 nicht vorhanden	52 zufrieden	<ul style="list-style-type: none"> Hohe Wichtigkeit des Elements Für HHmK wichtiger Sehr hohe Zufriedenheit vorhanden (4:1), sofern Element vorhanden
Pflanztröge	66	73	48 zufrieden 28 unzufrieden 21 nicht vorhanden	46 zufrieden	<ul style="list-style-type: none"> Hohe Wichtigkeit des Elements Für HHmK wichtiger eher Zufriedenheit (2:1)
3 weisse Balken	64	72	52 zufrieden 19 unzufrieden 18 nicht vorhanden	53 zufrieden	<ul style="list-style-type: none"> Hohe Wichtigkeit des Elements Für HHmK wichtiger Hohe Zufriedenheit (3:1)
Möglichkeit, private Elemente aufzustellen	53	66	30 zufrieden 27 unzufrieden 25 nicht vorhanden	32 zufrieden	<ul style="list-style-type: none"> mittlere Wichtigkeit des Elements Für HHmK wichtiger Ambivalente Zufriedenheit (1:1)
Sackgasse	33	42	18 zufrieden 15 unzufrieden 62 nicht vorhanden	16 zufrieden	<ul style="list-style-type: none"> geringe Wichtigkeit des Elements Für HHmK wichtiger ambivalente Zufriedenheit (1:1)

Auswertung Frage 7: Zufriedenheit mit eigener Begegnungszone gesamthaft

In %	gesamt	Haushalte mit Kindern	Trottoir	Parkierung	Umsetzung	Möblierung	Bezug zum Strassenraum
			mit ohne	einseitig beidseitig wechselseitig keine PP	bis 2001 2002-2011 ab 2012	mit ohne	schwach mittel stark
8-10 Punkte (zufrieden bis sehr zufrieden)	38	35	36 47	44 32 39 28	48 35 38	43 30	25 40 40
5-7 Punkte (eher zufriede- den)	35	34	35 33	31 39 35 28	33 36 34	33 37	39 34 34
Unter 5 Punkte (eher unzu- frieden)	25	28	26 20	23 29 24 45	19 26 26	23 29	31 23 25

Auswertung Frage 8: Erkennbarkeit der eigenen Begegnungszone gesamthaft

In %	gesamt	Haushalte mit Kindern	Trottoir	Parkierung	Umsetzung	Möblierung	Bezug zum Strassenraum
			mit ohne	einseitig beidseitig wechselseitig keine PP	bis 2001 2002-2011 ab 2012	mit ohne	schwach mittel stark
Sehr gut bis eher gut	63	54	62 67	66 63 64 50	72 58 66	69 52	55 65 63
Eher schlecht bis sehr schlecht	35	45	36 31	31 37 34 50	26 39 32	30 43	42 32 36

Frage 10: Verkehrsverhalten

In %	gesamt	Haushalte mit Kindern	Trottoir	Parkierung	Umsetzung	Möbliering	Bezug zum Strassenraum
	Zustimmung (Widerspruch) <i>indifferent</i>		mit ohne	einseitig beidseitig wechselseitig keine PP	bis 2001 2002-2011 ab 2012	mit ohne	schwach mittel stark
Der MIV fährt i.d.R. langsam und rücksichtsvoll durch unsere Strasse	59 (40)	48	58 64	60 64 69 39	70 57 60	62 55	52 63 57
MIV verlangsamt Fahrt oder stoppt, wenn Kinder auf Fahrbahn spielen	66 (24)	65	65 72	75 59 66 67	70 65 66	68 63	68 67 65
Velos und E-Bikes fahren i.d.R. langsam und rücksichtsvoll durch Strasse	52 (46)	53	51 56	45 59 57 17	56 57 44	53 52	40 54 55
Velos und E-Bikes verlangsamt Fahrt oder stoppt, wenn Kinder spielen	55 (34)	62	55 56	57 44 56 39	52 59 51	55 56	48 54 59
Kindergartenkinder können ihr Verkehrsverhalten anpassen	23 (41) 35 <i>indifferent</i>	28	23 25	24 20 25 22	27 22 24	24 22	21 22 26
Primarschüler können ihr Verkehrsverhalten anpassen	52% (18%)	63	50 57	52 54 53 39	56 49 53	51 58	50 50 55
Fussgänger nutzen sowohl Trottoir/ Seitenbereich als auch Fahrbahn	46 (52)	40	38 73	50 22 47 72	74 46 34	47 45	38 46 47
Die allgemeine Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmer ist höher	65 (30)	64	64 70	67 76 67 56	73 64 64	67 63	58 68 65

Frage 11: Sicherheitsempfinden in der eigenen Begegnungszone

In %	gesamt	Haushalte mit Kindern	Trottoir	Parkierung	Umsetzung	Möblierung	Bezug zum Strassenraum
			mit ohne	einseitig beidseitig wechselseitig keine PP	bis 2001 2002-2011 ab 2012	mit ohne	schwach mittel stark
8-10 Punkte (zufrieden bis sehr zufriede- den)	50	41	50 52	54 54 51 39	60 49 49	53 46	43 51 52
5-7 Punkte (eher zufrieden)	31	32	30 35	28 32 31 33	29 30 34	32 30	33 31 31
> 5 Punkte (eher unzufrieden)	15	26	19 13	15 15 17 22	11 20 17	15 23	23 18 16

Frage 12: Nutzungsverhalten

In %	gesamt	Haushalte mit Kindern	Trottoir	Parkierung	Umsetzung	Möblierung	Bezug zum Strassenraum
	Zustimmung (Widerspruch)		mit ohne	einseitig beidseitig wechselseitig keine PP	bis 2001 2002-2011 ab 2012	mit ohne	schwach mittel stark
Allgemein							
Die Fahrbahn wird für Sport und Spiel genutzt	55 (44)	58	52 64	57 41 58 72	66 54 52	57 57	44 51 64
Das Trottoir/der Seitenbereich wird für Sport und Spiel genutzt	58 (39)	61	53 60	58 54 62 50	59 56 60	60 55	56 55 63
Die Fahrbahn wird als Treffpunkt genutzt	34 (65)	39	41 31	35 20 35 22	41 32 32	37 30	17 33 40
Das Trottoir/der Seitenbereich wird als Treffpunkt genutzt	58 (39)	65	50 61	54 51 59 56	54 61 57	59 58	56 58 60
Es werden temporär private Elemente auf der Fahrbahn platziert	19 (78)	22	23 17	15 12 22 11	27 16 18	22 13	7 16 26
Es werden temporär private Elemente auf dem Trottoir platziert	32 (64)	34	37 31	34 22 33 33	47 29 30	35 28	44 27 35

In %	gesamt	Haushalte mit Kindern	Trottoir	Parkierung	Umsetzung	Möblierung	Bezug zum Strassenraum
	Zustimmung (Widerspruch)		mit ohne	einseitig beidseitig wechselseitig keine PP	bis 2001 2002-2011 ab 2012	mit ohne	Schwach mittel stark
Seit Einführung der Begegnungszone							
Kinder haben mehr Möglichkeiten zum Spielen	63 (33)	70	61 63	69 67 63 50	57 59 67	66 58	38 64 67
Kinder spielen häufiger in der Strasse	53 (43)	62%	54 53	55 52 53 80	51 53 53	54 53	35 53 59
Es finden häufiger Zusammenkünfte in der Strasse statt:	40 (53)	51	38 41	45 43 39 30	37 36 44	45 31	18 43 46
Autos, E-Bikes und Velos fahren langsamer und rücksichtsvoller	50 (46)	53	44 50	49 61 52 20	54 48 51	52 48	44 53 49

Frage 13: Nachbarschaftliche Kontakte

In %	gesamt	Haushalte mit Kindern	Trottoir	Parkierung	Umsetzung	Möblierung	Bezug zum Strassenraum
	Zustimmung (Widerspruch)		mit ohne	einseitig beidseitig wechselseitig keine PP	bis 2001 2002-2011 ab 2012	mit ohne	Schwach mittel stark
Allgemein							
Es ist einfacher mit Nachbarn in Kontakt zu treten	64 (32)	75	65 64	67 59 65 56	63 63 65	65 66	58 61 70
Der Strassenraum wird für spontane Begegnungen genutzt	50 (48)	66	56 49	50 49 53 44	55 49 51	54 49	42 47 59
Der Strassenraum wird für geplante Zusammenkünfte genutzt	32 (66)	44	27 33	40 32 31 6	27 28 40	34 32	18 29 41
Seit Einführung der Begegnungszone							
Es ist einfacher geworden, mit Nachbarn in Kontakt zu treten	35 (60)	46	36 35	39 36 33 20	49 29 37	39 28	16 38 38
Der Strassenraum wird häufiger für spontane Begegnungen genutzt	33 64	47	34 33	37 36 30 30	40 30 34	36 29	21 34 36
Der Strassenraum wird häufiger für geplante Zusammenkünfte genutzt	23 (73)	32	26 23	28 21 22 10	29 20 25	26 18	14 25 25
Es ergeben sich mehr Konflikte seit der Einführung	10 (76)	8	9 21	10 0 12 20	20 10 10	11 10	7 13 9
Die Kontakte haben sich verbessert	35 (41)	50	28 36	37 42 34 30	26 33 38	40 27	14 38 39

Frage 13: Planungsprozess

In %	Gesamt Zustimmung (Widerspruch) <i>indifferent</i>
Allgemein	
Der Planungsprozess war im Gesamten nachvollziehbar	48 (34) 18 <i>indifferent</i>
Die Informationen zur Einrichtung waren ausreichend	57 (29) 14 <i>indifferent</i>
Die Anwohnerumfrage ist angemessen	58 (23) 19 <i>indifferent</i>
Zweidrittelmehrheit ist angemessen zur Einrichtung	63 (26) 11 <i>indifferent</i>
Stimmverteilung pro Haushalt eine Stimme ist angemessen	59 (29) 11 <i>indifferent</i>
Dauer des Planungsprozesses war zufriedenstellend	42 (28) 30 <i>indifferent</i>
Die Mitarbeitenden der Verwaltung waren freundlich	43 (4) 52 <i>indifferent</i>
Der Flyer „Uuse uff d’Strooss“ ist informativ und hilfreich	28 (5) 56 <i>unbekannt</i>
Das Buch mit Informationen und Strassenspielen hilft	26 (5) 58 <i>unbekannt</i>
Webseite des Planungsamtes zu Begegnungszonen hilft	20 (3) 62 <i>unbekannt</i>

Frage 17: Auto-Verfügbarkeit

In %	ge- samt	Haushal- te mit Kindern	Trot- toir	Parkierung	Umset- zung	Möblie- rung	Bezug zum Strassen- raum
			mit ohne	einseitig beidseitig wechselsei- tig keine PP	bis 2001 2002-2011 ab 2012	mit ohne	Schwach mittel stark
Autoverfügbar- keit in befragten Haushalten	52	62	53 48	63 73 48 72	38 53 57	48 63	64 46 56

Anhang 4: Unfallanalyse

Unfallstatistik der Kantonspolizei Basel-Stadt, 2011 bis 2016, Unfallgeschehen in Begegnungszonen

Unfälle pro Jahr

Hinweis: Im Rahmen dieser Analyse wurden alle Unfälle zusammengetragen, die sich in Begegnungszonen in Wohnquartieren ereigneten.

Jahr	Kumulierte Anzahl Begegnungszonen zu Jahresende	Anzahl Unfälle in Begegnungszonen	Unfälle /Begegnungszone und Jahr	Unfallfolge	Unfalltypen UT
2011	44	10	0.22	10x SS	9x 73 1x 3
2012	50	6	0.12	6x SS	5x 73 1x 2
2013	56	6	0.11	1x SV 5x SS	5x 73 1x 49
2014	67	11	0.16	1x LV 10x SS	5 x 73 2x 2 je 1x42, 70, 72, 79
2015	74	8	0.11	8x SS	8x 73
2016	80	9	0.11	1x LV 8x SS	5x 73 2x 2 je 1x 51, 71
Bilanz 6 Jahre	80	50		47x SS 2x LV 1x SV	37x 73 5x 2 je 1x 3, 42, 49, 51, 70, 71, 72, 79

Legende

Unfallfolgen

SS	=	Sachschaden ohne Personenschaden
LV	=	Leichtverletzte
SV	=	Schwerverletzte
G	=	Getötete

Unfalltypen

	Anzahl Unfälle 2011 bis 2016
UT 2 = Schleuder- oder Selbstunfall: Kollision mit Hindernis auf Fahrbahn	5
UT 3 = Schleuder- oder Selbstunfall: Kollision mit Hindernis ausserhalb der Fahrbahn	1
UT 42 = Einbiegeunfall: Kollision beim Wiedereinfügen ab Strassenrand	1
UT 49 = Einbiegeunfall: Andere Unfall beim Einbiegen	1
UT 51 = Überqueren der Fahrbahn: Kollision mit von rechts kommendem Überquerer	1
UT 70 = Parkierunfall: Kollision mit festem Hindernis	1
UT 71 = Parkierunfall: Kollision mit anderem Verkehrsteilnehmer	1
UT 72 = Parkierunfall: Kollision mit offener Wagentür	1
UT 73 = Parkierunfall mit „Nichtgenügen der Meldepflicht“	37
UT 79 = Parkierunfall: Anderer Unfall beim Parkieren	1
UT 80 = Fussgängerunfall: Kollision zwischen geradeaus fahrendem Fahrzeug und querendem Fussgänger	1

Fazit

In 6 Jahren sind folgende Unfälle mit folgenden Unfallfolgen passiert:

- 1 Unfall mit einem Schwerverletzten
- 2 Unfall mit einem Leichtverletzten
- 47 Unfälle nur mit Sachschaden

Folgende Unfalltypisierung wurde dabei aufgenommen:

- 41 Parkierunfälle (UT 70 bis 79)
- 6 Schleuder- und Selbstunfälle (UT 2 und 3)
Unfallursachen:
 - UT 3: Überschreiten der Höchstgeschwindigkeit (bei T20 nicht allzu selten...)
Situation: bei Kurve, in Fahrbahnmitte
 - UT 2: Alkohol am Steuer
Situation: gerade Strecke, Fahrbahnrand
 - UT 2: Anderer Einflussfaktor aus medizinischer Sicht
Situation: gerade Strecke, Fahrbahnrand
 - UT 2: Unvorsichtiges Rückwärtsfahren
Situation: gerade Strecke, Fahrbahnrand
 - UT 2: Anderes Fehlverhalten bei Links-oder Rechtsfahren oder Einspuren (2x)
Situation: jeweils am Fahrbahnrand, einmal gerade Strecke, einmal bei Zoneingang
- 2 Einbiegeunfälle (UT42 und 49)
Unfallursachen
 - UT 42: Missachten des Vortritts bei Wegfahrt ab Strassenrand
Situation: gerade Strecke, bei Zoneingang, an Fahrbahnrand
 - UT 49: Missachten des Rechtsvortritts
Situation: bei Einmündung, Fahrbahnrand
- 1 Unfall bei Überqueren der Fahrbahn (UT 51)
Unfallursachen
 - UT 51: Missachten des Rechtsvortritts
Situation: bei Kreuzung, Fahrbahnmitte

Anhang 5: Experteninterviews in der kantonalen Verwaltung, Ergebnisprotokoll

- Experteninterview mit Frau Nina Schweizer, Projektleiterin Begegnungszonen des Kantons Basel-Stadt
(Das Interview fand am Di. 9. August 2016 von 15.30 bis 17:30 Uhr im Planungsamt, Rittergasse 4 in Basel statt. Gesprächspartner waren Frau Nina Schweizer, Projektleiterin Begegnungszonen und Frau Vera Conrad, Mitarbeiterin des Auftragnehmers Pestalozzi & Stäheli. Vorab wurde ein Interview-Leitfaden an Frau Nina Schweizer versendet, um eine zielgerichtete Vorbereitung auf das Gespräch zu ermöglichen und das Themenspektrum einzugrenzen.)
- Expertenbefragung mit Herrn Stefan Pozner, stellvertretender Leiter Stadtreinigung des Kantons Basel-Stadt
(Die Befragung wurde im Rahmen eines Emailaustauschs im September 2016 durchgeführt.)
- Expertenbefragung mit Frau Carmen Jeker, Abteilungsleiterin Allmendmobiliar des Kantons Basel-Stadt
(Die Befragung wurde im Rahmen eines Telefongesprächs am 22. September 2016 durchgeführt.)
- Expertenbefragung mit Frau Yvonne Aellen, Leiterin Grünflächenunterhalt der Stadtgärtnerei des Kantons Basel-Stadt
(Die Befragung wurde im Rahmen eines Emailaustauschs im Mai 2016 durchgeführt.)

Zur Einrichtung und zum Betrieb von Begegnungszonen aus Sicht der kantonalen Verwaltung

Vorgehen zur Einrichtung einer Begegnungszone im Kanton Basel-Stadt

Seit dem Jahr 2012 wird die Basler Bevölkerung dazu ermuntert, die Einrichtung von Begegnungszonen durch eine Anwohner-Initiative selbst anzustossen. Bevor der eigentliche Planungsprozess beginnt, wenden sich die Initianten an die Projektleiterin Begegnungszonen des Planungsamtes mit der Bitte um Vorabklärung, ob sich die Strasse grundsätzlich für eine Begegnungszone eignet. Dabei wird überprüft, ob die Rahmenbedingungen eine Einrichtung ermöglichen (z.B. keine ÖV-Linie, wenig befahrene Strasse, angrenzende Häuser weisen Bezug zum Strassenraum auf etc.). Wenn dies grundsätzlich gewährleistet ist, ist es Aufgabe der Initiantengruppe, eine Unterschriftenliste zu sammeln, in der etwa 1/3 der Anwohnenden ihr Interesse an der Einrichtung einer Begegnungszone bekunden. Kann dies nachgewiesen werden, wird ein Termin vor Ort angesetzt, bei dem Vertreter der Initiantengruppe (etwa 3-4 Personen) zusammen mit der Projektleiterin für Begegnungszonen die Möglichkeiten zur Gestaltung diskutieren und dabei besondere Bedürfnislagen innerhalb der Strasse zusammenstellen. Auf Grundlage dieser Abklärungen entwirft das Planungsamt in Zusammenarbeit mit dem Amt für Mobilität und dem Tiefbauamt einen Projektvorschlag. Dieser wird der Anwohnerschaft in einer konsultativen schriftlichen Umfrage vorgeschlagen (jeder Haushalt erhält eine Stimme). Bei einer Zweidrittelmehrheit unter den Antwortenden wird die Projektierung fortgesetzt. Es erfolgt die Publikation im Kantonsblatt, in der nochmals die Möglichkeit besteht, Einsprachen zu erheben. Wenn dies nicht der Fall ist bzw. die Einsprachen keine triftigen Ablehnungsgründe beinhalten, wird die Begegnungszone umgesetzt. Insgesamt beträgt die Zeitspanne von Start der Initiative bis zur Umsetzung ca. 1.5 Jahre.

Umsetzungsquote im Rahmen des derzeitigen Planungsverfahrens

Die Ergebnisse der Anwohnerumfrage führten in ca. 90% der Fälle zur Umsetzung einer Begegnungszone. Die prozentuale Zusage lag dabei meistens zwischen 67 und 75%.

Durch dieses Verfahren kann frühzeitig eine breite Akzeptanz für die Begegnungszone abgeklärt werden: Es entspricht dem Wunsch der Anwohnerschaft, wie der Strassenraum gestaltet und genutzt werden kann.

Zwar wurden vereinzelt auch gegnerische Stimmen im Rahmen der Planungsprozesse laut, allerdings konnten Gegner, die nicht grundsätzlich gegen die Begegnungszone sind, sondern etwas Spezifisches bemängeln, durch detailliertere Erklärungen überzeugt werden. Häufige Gegenstimmen zu Begegnungszonen beziehen sich auf den etwaigen Wegfall von Parkierungsmöglichkeiten, Angst vor erhöhter Lärmbelastigung und dass es nicht nötig sei, die Strasse mit Fussgängervortritt und Tempo 20 zu reglementieren, wenn beispielsweise die Häuser über Gärten verfügen oder sich ein Park in der Nähe befindet.

Beurteilung des angewendeten Planungsverfahrens

Die Erfahrungen in den vergangenen 5 Jahren haben gezeigt, dass das oben dargelegte Vorgehen zweckdienlich ist. Wichtig ist, dass die Initiantengruppe regelmässig über den Projektstand informiert werden und deutlich gemacht wird, dass sich die Stadtverwaltung darum bemüht, den Bedürfnissen der Bevölkerung Sorge zu tragen. Zudem wurden in den letzten 5 Jahren durch das geänderte Verfahren wesentlich mehr Begegnungszonen umgesetzt als zuvor, was dafür spricht, dass die Basler Bevölkerung ein gesteigertes Interesse daran hat, sich den angrenzenden Strassenraum anzueignen und mitzugestalten.

Erfahrungen aus Begegnungszonen, die noch aus dem Projekt „Werkstatt Basel“ resultieren, zeigen, dass die Akzeptanz bzw. das Identifikationspotenzial für Begegnungszonen teilweise geringer ausfällt, da die Umsetzung mitunter einige Jahre nach der eigentlichen Initiative erfolgte und zu diesem Zeitpunkt sich die Bedürfnislagen bereits geändert hatten oder die Initiative auf dem Wunsch einzelner Personen beruht hatte.

Feedback aus der Anwohnerschaft

Es gehen immer wieder Rückmeldungen aus den verschiedenen Begegnungszonen ein, die belegen, dass sich durch die Einrichtung der Begegnungszone positive Veränderungen in der Nutzung des Strassenraums ergeben haben. So wird zurückgemeldet, dass das Verkehrsverhalten rücksichtsvoller, das subjektive Sicherheitsgefühl gesteigert und nachbarschaftlichen Beziehungen intensiver wurden. Bei negativen Rückmeldungen konnte in einem zweiten Projektteil mit einer Nachrüstung nachgeholfen werden. Bei anderen planungsunabhängigen Problemen konnte auch die Quartierpolizei erfolgreich vermitteln.

Identifikationspotenzial und Wirksamkeit von Begegnungszonen

Das Identifikationspotenzial von Begegnungszonen stellt sich sehr unterschiedlich dar. Einerseits gibt es Begegnungszonen, die stark durch die Anwohnerschaft gestaltet und entsprechend als sozialer Raum für Begegnung wahrgenommen und genutzt werden. Diese weisen i.d.R. eine hohe Identifikation der Anwohnerschaft mit dem Strassenraum auf und werden auch von Personen von ausserhalb leicht als Begegnungszone erkannt und respektiert.

Andererseits lassen sich auch Begegnungszonen finden, in denen das Engagement der Anwohnerschaft zur Belebung kaum oder gar nicht erkennbar ist. Darüber hinaus finden sich viele Begegnungszonen, die sich zwischen diesen beiden Ausprägungen bewegen.

Ein höheres Identifikationspotenzial wird in Strassen vermutet, in denen die Sesshaftigkeit der Anwohnerschaft ausgeprägt ist. Dort finden in der Regel häufiger gemeinsame Feste statt und der Strassenraum wird mit privaten temporär aufgestellten Elementen gestaltet und genutzt. Es finden sich regelmässig Personen, die für die verschiedenen Elemente Sorge tragen (z.B. Pflanztröge) und insgesamt ein hohes Engagement zur Belebung der Strasse zeigen. Es ist anzunehmen, dass Begegnungszonen mit besonders engagierten Anwohnern besser wahrnehmbar sind, da sie durch ergänzende private Möblierung eine besondere Gestalt erhalten und durch häufige Frequentierung geprägt sind. Einzelne sehr engagierte Anwohner, welche es verstehen, eine Gruppe von Anwohnern für die Aneignung und Belebung des Strassenraums zu gewinnen, können viel zur Wahrnehmung der Begegnungszone

beitragen. Wenn solche Schlüsselpersonen aber wegziehen, drohen die Pflanztröge zu verwildern.

Hingegen wurde in Strassen festgestellt, die einen hohen Anteil von Personen mit Migrationshintergrund und Sprachbarrieren aufweisen, dass dort das Identifikationspotenzial eher gering ist.

Gestaltungselemente und Wirksamkeit von Begegnungszonen

Die Stadt Basel setzt bei der Ausstattung von Begegnungszonen mittlerweile auf einen Katalog von standardisierten Gestaltungs- und Möblierungselementen. Dies dient dazu, eine möglichst hohen Wiedererkennungswert von Begegnungszonen innerhalb der Stadt zu erreichen und damit zum regimeangepassten Verkehrsverhalten beizutragen.

Auch im Hinblick auf die Ausstattung und Gestaltung findet sich eine grosse Bandbreite bei den Basler Begegnungszonen. Einige Begegnungszonen verfügen lediglich über das Torelement mit dem Signal und den dazugehörigen Markierungen auf der Fahrbahn. Andere hingegen sind mit verschiedenen Standardelementen wie Pflanztröge und Sitzgelegenheiten ausgestattet (diese werden nur auf Wunsch der Anwohnerschaft aufgestellt) und werden im Idealfall mit weiteren privaten Elementen ergänzt. Zudem sind einige Begegnungszonen noch dadurch geprägt, dass sie vormals als Wohnstrassen geführt wurden und häufig einen spezifischen Charakter besitzen. Es leuchtet ein, dass diese verschiedenen Typen von Begegnungszonen von Personen von ausserhalb ebenfalls unterschiedlich wahrgenommen werden. So hat ein am Strassenrand liegendes Kindervelo voraussichtlich eine besondere Wirkung auf passierende Fahrzeuge, da damit gerechnet wird, dass sich in der Nähe spielende Kinder aufhalten und das Fahrverhalten entsprechend angepasst wird. Ebenso kann ein stark durch die Anwohnerschaft geprägter Strassenraum (mit Elementen wie besondere Pflanztröge, Kreidezeichnungen, Basketballkorb, Grill) eine bestimmte Verhaltensanpassung bei passierenden Fahrzeugen erzielen, da der Strassenraum mit einer besonders ausgeprägten Nutzung wahrgenommen wird. Die Aneignung und Belebung des Strassenraums durch die Anwohnerschaft ist somit unbedingt wünschenswert, stellt es eine zentrale Voraussetzung für die deutliche Wahrnehmung des Fussgängervortritts dar.

Einrichtung, Unterhalt und Betrieb von Begegnungszonen

Die Möblierung der Begegnungszonen wird in der Regel von der Abteilung Allmendmöbiliar vorgenommen. Die Stadtgärtnerei ist lediglich bei Einrichtung der Begegnungszone damit beauftragt, die Pflanztröge mit Erde zu füllen. Deren Pflege obliegt den Anwohnenden und wird durch das Tiefbauamt geregelt.

Durch die Gestaltung von Begegnungszonen ergeben sich besondere Anforderungen an den Unterhalt und Betrieb von Begegnungszonen. Die Anordnung der Möblierungselemente (Sitzbänke, Pflanztröge) kann einen erhöhten Reinigungsaufwand verursachen, da teilweise Handarbeit nötig ist. Zudem werden die Betonelemente (Zoneneingangstor, Pflanztröge, Sitzelemente) immer wieder durch Sprayvandalismus verunreinigt und die Signaltafeln verklebt und verschmiert. Auch kommt es gelegentlich vor, dass die mobilen Betonelemente (Tröge, Bänke und Spielkisten) verschoben werden (durch Kollisionen mit Fahrzeugen oder mutwilliges Verschieben). In der Regel werden die Elemente dabei wenig mit gar nicht beschädigt. Insbesondere bei Elementen, die quer zur Fahrtrichtung platziert sind, ereignen sich Kollisionen.

Den Anwohnenden wird die Möglichkeit geboten, den Strassenraum mit privatem Mobiliar zu nutzen, dadurch ergeben sich in der Regel aber keine Beeinträchtigungen hinsichtlich der Reinigung etc. Vielmehr wird aus Sicht der Stadtreinigung die Situation in Begegnungszonen als aufgeräumt und strukturiert wahrgenommen, in der kein ausserordentlicher Arbeitsaufwand herrscht.

Begriff Begegnungszone

Häufig ist festzustellen, dass der Begriff Begegnungszone in der breiten Bevölkerung nur bedingt bekannt ist oder falsch verstanden wird. Dass damit ein entsprechend signalisierter Strassenabschnitt definiert wird, in dem Tempo 20 und Fussgängervortritt gelten, ist meist

nicht geläufig. Oftmals wird unter Begegnungszone eine Parkanlage oder ein Treffpunkt in Form von öffentlichem Platz mit Bäumen und Pflasterung verstanden.

Praktiziertes Verhalten in Begegnungszone

Im alltäglichen Verkehrsgeschehen in den Begegnungszonen zeigt sich, dass das Verhalten in den meisten Strassen dem Regime entspricht, da die Signalisations- und Gestaltungselemente wie Eingangstor mit Signaltafel und Kinderzeichnung, Pflanztröge und Sitzbänke, Markierungen auf der Fahrbahn „20“ und 3 Querbalken für einen hohen Wiedererkennungswert sorgen. Wird die Gestaltung des Strassenraums zudem noch von weiteren privaten temporär aufgestellten Elementen ergänzt oder wird zum Zeitpunkt gerade die Strasse entsprechend genutzt, verstärkt sich der Effekt. Die Fibel „Uuse uff d' Strooss“ mit nützlichen Infos und einer Sammlung von Strassenspielen leistet dabei einen wichtigen Beitrag, da sie dazu ermuntert, den Strassenraum vielseitig zu nutzen.

Nutzung von Begegnungszonen im Zeitverlauf

Werden Begegnungszonen neu eingerichtet, ist oftmals eine besondere Dynamik zu verzeichnen, die eine hohe Nutzungsintensität des Strassenraums und Pflege der unterschiedlichen Möblierungselemente mit sich bringt. Im Verlauf der Zeit nimmt dies teilweise ab, u.a. weil Kinder älter werden und andere Beschäftigungsarten nutzen, Personen aus der Strasse wegziehen und der Reiz des Neuen allmählich abnimmt. Dennoch ist die Zweckdienlichkeit der Begegnungszonen gegeben, da eine Verkehrsberuhigung immer positive Auswirkung auf die Aufenthaltsqualität hat und sich neue Nutzungsmöglichkeiten und Nutzergruppen finden können.

Perspektive für Begegnungszonen in Basel

Insgesamt sieht die Projektleiterin für Begegnungszonen auch weiterhin ein grosses Potenzial für neue Begegnungszonen in der Stadt Basel und die Resonanz aus der Bevölkerung ist nach ihrer Einschätzung nach wie vor vorhanden. Einige Wohnquartiere verfügen noch über vergleichsweise wenige Begegnungszonen.

Anhang 6: Leitfaden für Tiefeninterviews mit Anwohnenden in ausgewählten Begegnungszonen

Die folgenden Fragen stellten die grobe Richtung dar, welche Themen im Rahmen der Interviews angesprochen werden sollten. Da jede Begegnungszone eigene Rahmenbedingungen und Erfahrungen aufweist, wurde im Rahmen der Interviews darauf geachtet, den Besonderheiten Raum zu lassen und speziell herauszuarbeiten. Entsprechend sind die Schwerpunktsetzungen und Erkenntnisse in den jeweiligen Gesprächen unterschiedlich ausgefallen.

Vor Einführung der Begegnungszone:

- Wurde die Strasse bereits zuvor als Begegnungsort genutzt (z.B. zum Spiel, spontane Treffen, geplante Treffen?)
- Welche waren die Gründe, um sich um die Einrichtung einer Begegnungszone zu bemühen?
- Wie hat sie die Gruppe zusammengefunden für die Begegnungszone-Initiative?
- Welche Ziele wurden von der Anwohnerschaft verfolgt mit Einrichtung der Begegnungszone?

Während des Planungsprozesses der Begegnungszone

- Wie konnte die Anwohnerschaft zusammengebracht werden?
- Ergaben sich dabei Schwierigkeiten?
- Wie konnten Gegner der Begegnungszone überzeugt werden?
- Wurde gezielte Sensibilisierungsarbeit geleistet?
- Gab es sehr unterschiedliche Vorstellungen in Bezug auf die Gestaltung der Begegnungszone?
- Wie kann die Zusammenarbeit mit Kanton/Fachstelle bewertet werden?
- Wurden die Wünsche und Bedürfnisse der Anwohnerschaft in der späteren Begegnungszone zur Zufriedenheit umgesetzt?
- Gibt es Verbesserungsvorschläge für einen guten Planungsprozess?

Nach der Einführung der Begegnungszone

- Wird der Strassenraum seit Einführung der Strasse anders genutzt?
(Strasse als Begegnungsort, Spielort, Verhalten der verschiedenen Verkehrsteilnehmer – mehr Rücksichtnahme, weniger Verkehr, reduzierte Geschwindigkeiten)
- Haben sich die nachbarschaftliche Beziehungen verändert?
(spontane Treffen, geplante Treffen, Feste, Kinderspiel, Art des Spiels, Konflikte wg, Lärm, Littering, Zuständigkeiten etc.)
- Wie hat sich der Kontakt zu den Personen entwickelt, die Gegner der Begegnungszone waren/sind?
- Haben sich die Formen des Begegnens verändert?
(Andere Formen des Spiels, andere Formen des Begegnens)
- Haben sich die verschiedenen Erwartungen an die Begegnungszone erfüllt?
(Verkehrssicherheit, Geschwindigkeiten, Begegnen, Raum zum Treffen und Spielen, Nachbarschaften etc.)
- Hat die Begegnungszone Auswirkung auf die angrenzenden Bereiche/Strassen (Magnetwirkung) und wenn ja, warum?
- Welche Gestaltungselemente erscheinen als besonders wirksam und warum?
- Gibt es Verbesserungs-/Ergänzungsvorschläge für sinnvolle (Gestaltungs-)Elemente?

Allfällige sonstige Anmerkungen von Interviewten Personen

Anhang 7: Tiefeninterviews in ausgewählten Begegnungszonen, Ergebnisprotokolle

Tiefeninterview Begegnungszone Efringerstrasse

Interview am Montag, 16.1.2016, 9.30 bis 11.00 Uhr

Teilnehmende:

- Frau A, pensionierte Primarschullehrerin
Anwohnerin der Begegnungszone Efringerstrasse, dort wohnhaft seit 2011
- Vera Conrad, Ingenieurbüro Pestalozzi & Stäheli, Auftragnehmer für das Amt für Mobilität Basel-Stadt, Auftrag: Wirkungskontrolle Begegnungszonen in Wohnquartieren in der Stadt Basel (2016 bis 2017)

Vor Umgestaltung 2015

Die Efringerstrasse, Abschnitt Brombacherstrasse bis Horburgstrasse, wurde bereits im Jahr 2007 als Begegnungszone signalisiert und eingerichtet. Als Gestaltungselemente wurden zu diesem Zeitpunkt lediglich das standardisierte Betontor und die Markierungen „20“ auf der Fahrbahn aufgebracht. Zwei Trottoirüberfahrten umrahmen die Begegnungszone. Die Parkierung war im südlichen Abschnitt vollständig einseitig (westlich) angeordnet; im nördlichen Abschnitt vollständig östlich. Als Einbahnstrasse führte die Fahrtrichtung von der Brombacherstrasse in Richtung Horburgstrasse in nördliche Richtung. Die Strasse war geprägt durch umfangreichen Parksuchverkehr und erhöhte Geschwindigkeiten. Als Begegnungs- oder Spielraum wurde die Strasse zu diesem Zeitpunkt nicht merklich genutzt.

Initiative zur Umgestaltung

Im Jahr 2011 zog Frau A aus dem Matthäusquartier in die Efringerstrasse in eine Eigentumswohnung. Die Strasse empfand sie zu diesem Zeitpunkt als wenig wohnlich und stellte fest, dass es einen höheren Bedarf für Veloabstellanlagen im Strassenraum gab. Dies war der Anlass, den Bedarf beim Stadtteilsekretariat zu melden, welcher dann an die zuständigen Stellen in der Kantonsverwaltung weitergegeben wurde. Relativ schnell wurde dieser Bedarf mit einer ersten Veloabstellanlage teilweise befriedigt, es war jedoch noch weiterer Bedarf festzustellen. Um die Veloabstellmöglichkeiten vor wild parkierenden Autos zu schützen, schlug Frau A vor, die Flächen seitlich mit den aus Begegnungszonen bekannten Pflanztrögen zu sichern. In diesem Kontext ergab sich ein intensiverer Kontakt zwischen Frau A und der Projektleiterin für Begegnungszonen des Kantons. Dabei wurde ein Verbesserungspotenzial für die Strassenraumgestaltung identifiziert.

Planungsprozess zur Umgestaltung

In engagierter Zusammenarbeit wurde eine veränderte Gestaltung für die Begegnungszone erarbeitet, um eine bessere Wirkung hinsichtlich des erhöhten Geschwindigkeitsniveau, des unerwünschten Parksuchverkehrs und der Aufenthaltsqualität zu erzielen. Der Gestaltungsvorschlag sah vor, Pflanztröge, Sitzgelegenheiten und eine Spielkiste auf der Fahrbahn zu platzieren. Ebenso wurde die Parkierung verstärkt wechselseitig angeordnet und die Einbahnfahrtrichtung geändert. Ende März 2014 konnte die Planungsarbeit nach etwa 9 Monaten intensiver Kontakte abgeschlossen werden. Daraufhin gab die Projektleiterin für Begegnungszonen das Gestaltungskonzept an die zuständigen Verwaltungsstellen im Kanton zur Umsetzung weiter. Frau A attestierte der Projektleiterin für Begegnungszonen eine sehr engagierte und effiziente Zusammenarbeit.

Umsetzungsprozess zur Umgestaltung

Die Umsetzung der Neugestaltung hingegen empfand Frau A als schleppend und mühsam. Insgesamt dauerte diese über 1 Jahr. Einerseits hatte sie das Gefühl, stets selbst nachfragen zu müssen, wie der Umsetzungsstand sei bzw. wann mit welchen Schritten zu rechnen sei und andererseits vermittelte sich ihr der Eindruck, dass das Projekt beinahe in Vergessenheit geriet. Insgesamt schien ihr der Prozess unkoordiniert, da mehrere Verwaltungsstellen

len involviert waren und den Anschein erweckten, jeweils nicht informiert zu sein, was die anderen Stellen taten.

Inbetriebnahme der Umgestaltung

Im Mai 2015 wurde die geänderte Parkierungsanordnung umgesetzt und die Möblierungselemente platziert. Zunächst übernahm Frau A zusammen mit einer Nachbarin die vom Tiefbauamt gewünschte Verantwortung für die Pflanztröge. Zudem installierte sie vor der Bepflanzung der Tröge jeweils darin Röhrchen, um später das Einsetzen von ergänzenden Gestaltungselementen zu erleichtern.

Anlässlich der geänderten Gestaltung lud Frau A als Initiantin zusammen mit einigen Nachbarn alle Anwohnenden der Strasse zu einem Frühlingsapéro ein. Dieser sollte einerseits dazu dienen, einander (besser) kennen zu lernen und zusammen mit den Kindern Windrädchen zur Gestaltung der Pflanztröge zu basteln. Die Spielkiste und die Änderung der Fahrtrichtung waren zu diesem Zeitpunkt noch nicht realisiert. Der Apéro traf auf eine gute Resonanz und im Zuge dessen konnten weitere Personen gefunden werden, die sich für die Pflege der Pflanztröge verantwortlich zeigen wollten. Mit dem gemeinschaftlichen Basteln der Windrädchen und späteren Verwendung in den Pflanztrögen wurde das Ziel verfolgt, die Begegnungszone gestalterisch weiter aufzuwerten, insgesamt eine höhere Identifikation mit den (öffentlichen) Elementen zu erreichen und damit Vandalismus möglichst zu vermeiden. Dies hat sich als sinnvoll bestätigt, so dass für Frühsommer 2017 ebenfalls eine ähnliche Bastelaktion mit Fähnchen von Frau A geplant ist.

Verkehrsgeschehen

Durch Umgestaltung konnten die Geschwindigkeiten und der Parksuchverkehr wirkungsvoll reduziert werden.

Betrieb der Pflanztröge

Um die Bestückung der Tröge in Zukunft finanziell zu erleichtern, beabsichtigt Frau A, Kontakt mit der Stadtgärtnerei aufzunehmen. Idee ist, dass überschüssige Pflanzen, die die Stadtgärtnerei in der Vegetationsphase zur Bepflanzung der städtischen Anlagen produziert, für die Bepflanzung der Pflanztröge zur Verfügung gestellt werden könnten.

Da bislang spielende Kinder auf der Strasse so gut wie nie anzutreffen sind, ist geplant, die Spielkiste als Depot für Unterhaltsmaterialien der Pflanztröge zu nutzen. Sollte sich hinsichtlich des Spielverhaltens etwas ändern, kann die Spielkiste wieder entsprechend ihres Ursprungszwecks genutzt werden.

Begegnung

Der Resonanz auf die Umgestaltung der Begegnungszone ist überwiegend positiv. Nur eine Person, die auch in anderem Kontext tendenziell reklamiert, hat sich negativ gegenüber der Neuentwicklung in der Begegnungszone ausgesprochen.

Immer wieder ergeben sich Gespräche auf der Strasse, beispielsweise wenn die Pflanztröge bewirtschaftet werden. Ebenso finden sich häufig Personen unterschiedlichen Alters, die die Sitzgelegenheiten nutzen. Bereits vor der Umgestaltung der Begegnungszone wurden verschiedene nachbarschaftliche Beziehungen geknüpft und gepflegt. Eine Intensivierung hat sich durch die Umgestaltung eher nicht ergeben.

Kinderspiel allerdings findet im Strassenraum nur selten statt: Die Parkanlage mit grosszügigem Flächen- und Spielgeräteangebot im Hinterhof der Liegenschaften 96 bis 104 wird hingegen sehr ausgeprägt von Kindern frequentiert und genutzt.

Die ansässigen gastronomischen Angebote scheinen auf die Nutzung der Begegnungszone keinen Einfluss zu nehmen, zumal sie jeweils durch Mäuerchen und Hecken räumlich vom Strassenraum abgetrennt sind. Lediglich ist nachts vereinzelt ein höherer Geräuschpegel zu vernehmen. Dies lässt sich nicht in Zusammenhang mit der Begegnungszone stellen.

Dass Kontakte geknüpft werden und Begegnungen stattfinden, hängt häufig davon ab, welche Personen aufeinandertreffen, so die Vermutung von Frau A. Kleine Kinder sind häufig der Anlass, miteinander ins Gespräch zu kommen und Zeit miteinander zu verbringen. Entsprechend ist anzunehmen, dass die Nutzungsintensität der Begegnungszone und des

angrenzenden Parks und Kontaktpflege innerhalb der Anwohnerschaft auch durch das Alter der Kinder, das eigene Alter und der Alltagsgestaltung beeinflusst wird. Ebenso liegt es an der Offenheit und Bereitschaft jeden Einzelnen, sich auf eine Begegnung einzulassen bzw. sich für nachbarschaftliche Kontakte zu engagieren.

Durchmischung der Anwohnerschaft

Der Strassenzug wird als zweigeteilt wahrgenommen: Während im südlichen Bereich relativ häufig nachbarschaftliche Kontakte bestehen, gilt dies für den nördlichen Teil eher nicht. Die Identifikation der im Norden ansässigen Anwohnerschaft mit der Strasse wird eher gering eingestuft, zumal häufig Abfall und Unrat unsachgemäss auf dem Trottoir abgeladen werden. Im südlichen Teil ist die Sesshaftigkeit relativ ausgeprägt, entsprechend wird hier eine tendenziell höhere Identifikation mit dem Wohnort über die eigenen Wohnräume hinaus vermutet.

Zweckdienliche Gestaltung von Begegnungszonen

Damit Begegnungszonen ihre Funktion als Raum der Begegnung übernehmen können, sollte hinsichtlich der Gestaltung ein Mindeststandard eingehalten werden, so die Einschätzung von Frau A. Dazu gehören einerseits die üblichen Signalisierungs- und Markierungstechnischen Elemente (Betontor mit Signal und Kinderzeichnung, Markierung „20“) und andererseits die Pflanztröge und Sitzgelegenheiten als zentrale attraktivitätssteigernde Elemente. Ebenso sollte die Parkierung auf einem Minimalmass begrenzt sein – in der Efringerstrasse hätte dies noch Reduktionspotenzial.

Begegnungszonen können das Knüpfen und Pflegen von nachbarschaftlichen Beziehungen unterstützen, allerdings sollten keine Wunder erwartet werden, denn gerade der Aufbau und das Aufrechterhalten zwischenmenschlicher Beziehungen steht in unmittelbarem Zusammenhang mit der jeweiligen Lebenssituation, dem Alter, der jeweiligen Persönlichkeit und schlussendlich mit Zufällen.

Rolle der interviewten Person Frau A

Frau A als relativ neu zugezogene Anwohnerin hat die aktuelle Begegnungszone stark geprägt. Einerseits ist es auf ihr Engagement mit Unterstützung von Nachbarn zurückzuführen, dass eine Umgestaltung ins Auge gefasst und umgesetzt wurde und andererseits dass der Betrieb durch geplante Treffen und die Pflege der Pflanztröge gestaltet wird. Frau A hatte sich bereits an ihrem vorherigen Wohnstandort im Umfeld der Matthäuskirche in Kleinbasel in der Pflege nachbarschaftlicher Beziehungen engagiert, als sie dort als junge Familie zusammen mit anderen Familien den öffentlichen Raum nutzte und gestaltete. Aus dieser positiven Erfahrung heraus hatte sie das Bedürfnis, ebenfalls ein gutes nachbarschaftliches Netzwerk am neuen Wohnstandort aufzubauen. Dass die Strasse bereits eine Begegnungszone war, empfand sie als „Geschenk“, wenngleich sie die damalige Gestaltung als verbesserungswürdig einstufte. So nutzte sie dies als Grundlage, um etwas Neues entstehen zu lassen. Eine Begegnungszone selbst zu initiieren, dieses Projekt hätte sie zu diesem Zeitpunkt voraussichtlich eher nicht ergriffen. Bislang übernimmt Frau A sehr gern und engagiert die Rolle der Besorgerin für die Begegnungszone. Ob es eine ähnlich engagierte Person als Nachfolge in der Strasse gibt, ist zum jetzigen Zeitpunkt unklar. Um in die Rolle hineinzuschlüpfen, dafür brauche es mitunter Zeit, so die Vermutung von Frau A.

Tiefeninterview Begegnungszone Birkenstrasse

Interview am Donnerstag, 19.1.2016, 12:15 bis 13:45 Uhr

Teilnehmende:

- Herr B, Tramwagenführer der Basler Verkehrsbetriebe
Anwohner der Begegnungszone Birkenstrasse, dort wohnhaft seit Geburt (1964)
- Vera Conrad, Ingenieurbüro Pestalozzi & Stäheli, Auftragnehmer für das Amt für Mobilität Basel-Stadt, Auftrag: Wirkungskontrolle Begegnungszonen in Wohnquartieren in der Stadt Basel (2016 bis 2017)

Begegnung und Kinderspiel

Vor Einführung 2015

In den 1970er Jahren zur Kinder- und Jugendzeit von Herrn B war der Strassenraum der Birkenstrasse ein wichtiger und häufig genutzter Raum zum Spielen und Bewegen. Nicht zuletzt deswegen hat der Grossvater des Interviewten damals mit Erfolg die Initiative ergriffen, die Birkenstrasse im Einbahnregime zu betreiben.

Das Spiel- und Aufenthaltsverhalten insbesondere von Kindern hat sich in den letzten Jahrzehnten verringert, wahrscheinlich auch dadurch, dass ein höheres Verkehrsaufkommen, insbesondere durch Lastwagen festzustellen war. Dies ist im Kontext zu sehen, dass die Birkenstrasse eine Seitenstrasse des Nahversorgungsbereichs Allschwilerstrasse ist und entsprechend der Einbahnregimes in den umliegenden Strassen häufig anliefernde Lastwagen die Birkenstrasse passieren (u.a. Denner, Coop, Migros).

Vor Einführung der Begegnungszonen war in den letzten Jahren tendenziell weniger Kinderspiel auf der Strasse zu beobachten als es aktuell der Fall ist. Ebenfalls wurde der Strassenraum nur selten von erwachsenen Personen zum Aufenthalt frequentiert.

Seit Einführung 2015

Seit Einführung der Begegnungszone, so der Eindruck von Herrn B, spielen Kinder häufiger auf der Strasse als zuvor. Mittlerweile sind regelmässig Personen anzutreffen, die insbesondere zur Mittagszeit die Sitzgelegenheiten in der Begegnungszone frequentieren, um dort zu essen und zu verweilen. Dies sind häufig auch Personen, die nicht in der Strasse wohnen, sondern voraussichtlich im Quartier arbeiten und die Aufenthaltsqualität und die Sitzgelegenheiten der Begegnungszonen gern in Anspruch nehmen. Dies lässt darauf schliessen, dass das Angebot auf Nachfrage gestossen ist. So äusserte sich Herr B dahingehend, dass voraussichtlich noch mehr Sitzgelegenheiten ebenfalls auf Nachfrage stossen würden. Allerdings ist festzustellen, dass unter den Sitzmöglichkeiten häufig Abfall hinterlassen wird.

In der jüngsten Vergangenheit kam es dazu, dass eine Hauswand mehrmals mit Graffiti be- und übersprüht wurde. Ob dies im Zusammenhang mit der Begegnungszonen zu sehen ist, ist fraglich. Insgesamt ist die Strasse nachts belebter als früher, ob dies im Zusammenhang mit der Begegnungszonen zu stellen ist, ist ebenfalls fraglich. Vielmehr besteht die Vermutung, dass dies eine generelle Entwicklung widerspiegelt und sich auf geänderte (generationenbedingte) Verhaltensweisen zurückführen lassen könnte.

Strassenfeste und weitere geplante Zusammenkünfte

Bereits vor der Einführung der Begegnungszone wurde (voraussichtlich) von den Initianten der Begegnungszone⁴⁵ ein Strassenfest angeregt. Dies traf auf eine sehr gute Resonanz, es wurde bis spät abends gemütlich zusammengesessen. Anlass dieses Fests war vermutlich, dass die Initiativgruppe für die Akzeptanz und Einrichtung der Begegnungszone werben wollte. Mittlerweile wurden insgesamt drei Strassenfeste gefeiert, die stets gut besucht waren und eine gute Stimmung verbreiteten. Dem Gefühl von Herr B nach hat sich in den nachbarschaftlichen Beziehungen dahingehend etwas verändert, dass sich eine höhere Identifikation mit dem näheren Wohnumfeld ergeben hat, die eine Art von „Wir und unsere Strasse“-Gefühl generieren konnte.

Beim kürzlich stattfindenden Neujahresapéro im Januar 2017, zu dem alle Anwohnenden der Strasse eingeladen wurden, ergab sich für Herrn B ebenfalls eine angenehme Gelegenheit, mit einem Nachbarn, der ebenfalls schon sehr lange in der Strasse wohnt, frühere Konflikte zu besprechen und zu bereinigen. So konnte Herr B die Einschätzung teilen, dass sich durch die Einführung der Begegnungszonen eine neue positive Dynamik in den nachbarschaftlichen Beziehungen ergeben hat. Es ermöglichen sich durch die regelmässigen gemeinsamen Anlässe leichter Kontakte und Gespräche.

Rolle des interviewten Anwohners

Herr B war selbst nicht in der Gruppe beteiligt, die die Einführung der Begegnungszone initiiert hat. Er war gegenüber der Idee der Begegnungszone zwar aufgeschlossenen, aber zu Beginn auch skeptisch eingestellt. Mittlerweile begrüsst er die Qualitäten, die sich durch die Begegnungszone ergeben haben und attestiert der Begegnungszone einen Beitrag zu verbesserten nachbarschaftlichen Beziehungen. Durch die lebenslangen Erfahrungen und Erlebnisse in der Birkenstrasse verfügt er über einen weitsichtigen Blick auf die Strasse und die Entwicklungen in der Nachbarschaft.

Initiativgruppe

Die Initiativgruppe ist mittlerweile aus Basel weggezogen, so dass sie nicht für ein Interview zur Verfügung standen. Aus Sicht von Herrn B handelte es sich dabei um eine Familie, die sehr engagiert war, um nachbarschaftliches Leben in die Strasse zu bringen und zu pflegen. Auf ihre Initiative hin wurde auch das Bücherregal im Vorgarten der Hausnummer 38 installiert, welches dazu einlädt, Bücher mitzunehmen und im Gegenzug nach eigenem Dafürhalten eigene nicht mehr benötigte Bücher in das Regal einzustellen. Auch nach dem Wegzug der Familie konnte das gute Miteinander in der Strasse beibehalten werden, was sich unter anderem daran feststellen lässt, dass immer noch Strassenfeste und ähnliche Anlässe geplant und umgesetzt werden.

⁴⁵ Die Initiativ-Familie ist mittlerweile aus Basel weggezogen.

Konflikte: Umstrittene Begegnungszone

Die Einführung der Begegnungszonen beruhte auf einem relativ knappen Umfrageergebnis. Insgesamt haben sich an dieser Umfrage nur wenige Anwohnende beteiligt. Gemäss Einschätzung von Herrn B wäre die Einrichtung der Begegnungszone wahrscheinlich nicht zustande gekommen, wenn mehr Personen ihre damalige Meinung in den Entscheidungsprozess eingebracht hätten. Nach Einführung der Begegnungszone seien beispielsweise die Reduktion von Parkfeldern kritisiert worden sowie Behinderungen durch falsch parkierte Fahrzeuge (u.a. als Resultat der der neuen Anordnung der Parkierflächen⁴⁶). So entstand bei Herrn B der Eindruck, dass die meisten Anwohner erst nach der Umgestaltung realisiert hätten, wie sich der Strassenraum verändern wird. Entsprechend war nach der Einführung immer wieder die Meinung zu hören, dass es eine Änderung gar nicht gebraucht hätte. Mittlerweile scheinen sich die Meisten an die Umgestaltung gewöhnt zu haben und daran nicht mehr allzu stark zu stossen.

Gastronomisches Angebot an Strassenecke Birkenstrasse/Ahornstrasse

Das Café (aktuell „La Diva“) leistet einen Beitrag, die Strasse zu beleben. So finden sich in den warmen Monaten Tische und Stühle im Seitenbereich, zudem wird abends regelmässig eine Grillierschale in Betrieb genommen. Das Café wird als Bereicherung wahrgenommen. Bislang haben sich noch keine konkreten gemeinsamen Projekte/Anlässe mit der Begegnungszone ergeben.

Parkplätze

In der Birkenstrasse hat sich seit der Einführung der Begegnungszone ein erhöhter Parkdruck ergeben, da die Anzahl der Parkplätze reduziert wurde. Herr B gab in diesem Zusammenhang zu bedenken, dass die Längenbemessung der einzelnen Parkfelder teilweise etwas unglücklich gewählt wurde, da nun Situationen entstehen, dass zwar das Feld noch Kapazitäten aufweist, allerdings diese nicht für ein weiteres Fahrzeug zum Parkieren ausreichen. Entsprechend ergibt sich häufiger das Phänomen, dass Fahrzeuge über die vorgesehenen Flächen hinausgehend parkiert werden. Zudem produziere es auch regelmässig Frustration, wenn die Flächen knapp zu kurz seien, um ein weiteres Fahrzeug abzustellen. Befriedigender wäre es, wenn wenigstens in der Konsequenz die Längenbemessungen ein (halbes) Parkfelder wenig vorsähen. Gemäss Herrn B ist dieses Phänomen im gesamten Stadtgebiet festzustellen. Seiner Einschätzung nach gehe durch diese Vorgehensweise insgesamt viel freier Parkraum verloren. Dies geschehe sowohl durch Unachtsamkeit als auch durch eine innere Einstellung gemäss „ich war zuerst da; was kümmert mich der Rest“. Des Weiteren sieht er den Grund für diese Problematik auch darin, dass es immer mehr Kleinautomobile gibt, die die Parklücken regelrecht „zerreissen“. Seines Erachtens nach wäre es zweckdienlich, einzelne Parkfelder zu markieren, die das Gefühl von einer Parkplatzbewirtschaftung vorgäben.

Im Weiteren sei deutlich festzustellen, dass immer häufiger Kleinlaster und Arbeitsfahrzeuge angrenzend hinter den Parkplätzen stehen, da sie sonst nirgendwo parkieren können. Dies ist vor allem zu beobachten, wenn (derzeit sehr häufig) Strassenraumsanierungen in Verbindung mit Baustellen stattfinden. Seiner Beurteilung nach ginge dabei nochmals ein Viertel der vorhandenen Parkflächen verloren. Herr B ist der Auffassung, dass eine Aufklärungsarbeit zu diesem Thema seitens der Polizei zweckdienlich wäre.

⁴⁶ Es wurde von Herrn B die Vermutung formuliert, dass aufgrund der reduzierten Parkplätze und der teilweise unglücklichen Längenbemessung der Parkfelder immer wieder Fahrzeuge ausserhalb der vorgesehenen Flächen abgestellt werden. Damit einher geht insbesondere für den anliefernden Lastwagenverkehr, dass Behinderungen entstehen bis hin zu Stillstand, da die Fahrbahnversätze zu kurz zum Passieren werden, wenn sie durch falsch parkierte Fahrzeuge verstellt sind.

Gestaltung der Begegnungszone

Insgesamt attestiert Herr B der Gestaltung der Begegnungszone eine gute Qualität, da so Möglichkeiten zum Begegnen zur Verfügung stehen und durch die wechselseitige Anordnung der Parkfelder ein angemessenes Fahrverhalten erzielt wird.

Auswirkungen auf das angrenzende Verkehrssystem

Herr B ist als Tramwagenführer bei den Basler Verkehrsbetrieben beschäftigt. Diese Tätigkeit ermöglicht ihm, verschiedene Facetten des Verkehrsgeschehens aus Sicht des öffentlichen Verkehrsbetriebs zu betrachten. Seiner Wahrnehmung nach ergeben sich immer wieder Situationen, dass falsch parkierte Fahrzeuge auf den Fahrbahnen zu Behinderungen des Trambetriebs führen. Dies hat er bereits mehrere Male auf der Allschwilerstrasse beobachten können, die direkt an die Birkenstrasse angrenzt. So liegt die Vermutung nahe, dass die Reduktion von Parkplätzen in den Nebenstrassen dazu führen könnte, dass die Hauptverkehrsstrassen verstärkt zum Parkieren genutzt werden und dabei häufig auch wild parkiert wird. Dies ist zwar nicht nur auf die Einrichtung von Begegnungszonen zurückzuführen, sondern stellt ein gesamtstädtisches Thema dar. Vor dem Hintergrund, dass das Verkehrssystem im Stadtkanton sehr hoch verdichtet ist hinsichtlich Infrastruktur und Taktung, ist entsprechend die Anfälligkeit relativ hoch. Die Kompensationsbereiche bei Systembeeinträchtigungen oder –ausfällen sind bereits heute schon nahezu vollständig ausgelastet.

Tiefeninterview Begegnungszone Stöberstrasse

Interview am Donnerstag, 26.1.2016, 9.00 bis 11.00 Uhr

Teilnehmende:

- Frau C, Primarschullehrerin, Kinder im Jugendalter
Anwohnende der Begegnungszone Stöberstrasse, wohnhaft dort seit über 20 Jahren
- Vera Conrad, Ingenieurbüro Pestalozzi & Stäheli, Auftragnehmer für das Amt für Mobilität Basel-Stadt, Auftrag: Wirkungskontrolle Begegnungszonen in Wohnquartieren in der Stadt Basel (2016 bis 2017)

Initiative für die Einrichtung der Begegnungszone

Die Idee, eine Begegnungszone in der Stöberstrasse anzudenken, wurde von der in der Stöberstrasse ansässigen „Kontaktstelle für Eltern und Kinder 4055“ angestossen. Dazu luden die Mitarbeiterinnen die Anwohnerschaft für einen Informationsabend ein. Dort wurde deutlich gemacht, dass die Mitarbeiterinnen der Kontaktstelle eine Begegnungszone begrüssen würden, sie aber nicht die Rolle der Initiantinnen übernehmen können. Dies müsse von der Anwohnerschaft selbst getragen werden. Die Kontaktstelle wollte so dem Vorwurf begegnen, dass sie ihre Präsenz in den Strassenraum ausbreiten wollten⁴⁷.

So fanden sich bei diesem Anlass drei Frauen, darunter Frau C, die sich bereit erklärten, die erforderlichen Unterschriften in der Anwohnerschaft zu sammeln, um die Planung für die Begegnungszone beim Kanton anzustossen. Bei der Unterschriftensammlung unterstützen auch einige Kinder, da sie sich ebenfalls frühzeitig für die Begegnungszone engagieren wollten.

Stimmung während des Planungsprozesses und nach Einführung der Begegnungszone

Während der Initiativ- und Planungsphase kam es immer wieder zu Begegnungszonenkritischen Aussagen innerhalb der Anwohnenden, die teilweise eine angespannte Atmosphäre in der Nachbarschaft schaffte. Kritikpunkte waren v.a. die Reduktion von Parkplätzen und die Inanspruchnahme des Strassenraums. Auch kurz nach der Einführung wurde die Atmosphäre in der Strasse als tendenziell angespannt wahrgenommen. Während dieser Anfangszeit ergab sich ein Gespräch zwischen einer Mitarbeiterin der Kontaktstelle und Frau C, in dem sich die beiden fragten, ob es wirklich eine gute Idee gewesen sei, die Begegnungszone einzuführen. Nach einiger Zeit schien es aber, dass einige frühere Skeptiker nun die Vorzüge der Begegnungszonen schätzen lernten. So konnte bei einzelnen älteren Anwohnern, die sie früher eher kritisch gegenüber der Begegnungszone geäussert hatten und ihren Zweck in Frage stellten, beobachtet werden, dass sie beispielsweise gern den Strassenraum zusammen mit ihren Grosskindern zum Spiel und Aufenthalt nutzten. Einzelne Personen artikulierten diesen neu gewonnenen Mehrwert auch.

Von einer ehemaligen Abneigung ist mittlerweile häufig nur noch eine indifferente Haltung übriggeblieben, bzw., die kritische Haltung wird nicht mehr nach aussen kommuniziert. Die Mehrheit scheint die Begegnungszone und die damit verbundenen Nutzungsmöglichkeiten zu schätzen.

Planungsprozess und Umsetzung

Frau C attestierte der Projektleiterin für Begegnungszonen eine effiziente Arbeit und charakterisierte die Zusammenarbeit als angenehm. Unglücklich hingegen schätzte sie den Umstand ein, dass die Projektleiterin für Begegnungszonen während des Planungsprozesses für einen längeren Zeitraum abwesend war und so für Rückfragen nicht zur Verfügung stand. Zudem wurde der Zeitraum zwischen Annahme der Begegnungszone durch die Anwohnenden und tatsächlichen betrieblichen und gestalterischen Umsetzung als sehr lang wahrgenommen (ca. 1 Jahr).

⁴⁷ Im Gegenteil, die Kontaktstelle vermeidet, den Strassenraum zu nutzen und gibt diese Nutzungsanweisung ebenfalls bei Vermietungen der Räumlichkeiten strikt weiter. Die Kontaktstelle legt grossen Wert darauf, die potenziellen Belästigungen, die mit einer gewissen Besucherfrequenz einhergehen, bei der Anwohnerschaft auf ein Minimum zu begrenzen.

Ziele der Begegnungszone

Die Anwohnenden verfolgten mit der Einrichtung der Begegnungszone vor allem das Ziel, die Strasse für den Aufenthalt der Anwohner mithilfe des Fussgängervortritts, weniger Parkraumangebot und eines gemässigten Temporegimes zu verbessern. Dieses Ziel konnte gemäss Frau Cs Einschätzung erreicht werden. Zudem vermutet sie, dass der Durchgangsverkehr ebenfalls reduziert werden konnte.

Spiel

Vor Einführung der Begegnungszone spielten Kinder bereits auf der Strasse, allerdings scheint es nach Einführung mehr geworden zu sein. Dies könnte auch daran liegen, dass gerade eine neue Generation einer Kindergruppe im entsprechenden Alter in der Stöberstrasse wohnt. Es spielen auch immer wieder grössere Kinder mit kleineren Kindern zusammen. Mittlerweile ergibt es immer wieder, dass ein Ping-Pong-Tisch auf die Fahrbahn gestellt wird. Auch vor Einführung wurden häufig Goals und Pylonen zum Spiel auf die Strasse plaziert, dies wird weiterhin häufig praktiziert.

Manchmal ergeben sich Konflikte zwischen Fussball spielenden Kindern und Anwohnenden, die sich besorgt um ihre parkierten Fahrzeuge oder um die Pflanzen in Vorgärten und Pflanztrögen zeigen. Insgesamt scheint es, dass die Strasse lauter geworden ist. So reklamieren einige Anwohnenden manchmal wegen des Lärms der spielenden Kinder.

Frau C selbst ist mit ihren Kindern, als diese noch kleiner waren, eher in die nahegelegene Parkanlage Oekolampad gegangen, um die Kinder dort spielen zu lassen. In den kälteren Monaten war v.a. die Kontaktstelle 4055 ein wichtiger Ort, um sich zusammen mit anderen Familien zum Spielen und Austauschen zu treffen.

Begegnung und nachbarschaftliche Beziehungen

Bereits vor Einführung der Begegnungszone gab es stets Begegnungen im Strassenraum, die als gute nachbarschaftliche Kontakte einzustufen sind. Einzelne Familien sind sehr gut miteinander vernetzt, im Allgemeinen bleiben die Kontakte aber auf einem eher unverbindlichen Level.

Feste

Schon vor etwa 10 Jahren wurde von der in der Stöberstrasse ansässigen Kontaktstelle 4055 ein alljährliches Sommerfest initiiert. Dieses Fest ist immer gut besucht. Einzelne Anwohner haben sich bei der Planung und Durchführung des Festes meist engagiert, die meisten nutzten die Feste bei Gelegenheit gern, um sich zu treffen, wollten sich aber selbst eher nicht aktiv bei der Vorbereitung und Durchführung einbringen.

Veränderte Verhaltensweisen

Von Frau C wird die Ansicht vertreten, dass sich durch die Einführung der Begegnungszone eine Sensibilisierung im Umgang mit dem öffentlichen Raum in der Strasse eingestellt hat. Sie hat das Gefühl, dass sich seit der Einführung die Anwohnenden teilweise mehr Rechte in Bezug auf die Inanspruchnahme des Strassenraums herausnehmen und ein neues Bewusstsein entstanden ist. Einige Anwohnenden nutzen den öffentlichen Raum vermehrt und stossen dabei bei ihren Nachbarn i.d.R. auf Akzeptanz. So haben im Sommer 2016 einzelne Anwohnende die Fahrbahn bzw. Parkierflächen dazu genutzt, um abends auf der Strasse Tische und Bänke aufzustellen und dort zu essen und kleine Feste zu feiern. Reaktionen darauf waren i.d.R. positiv: Beispielsweise verzichtete ein Anwohner auf Parkplatzsuche darauf, die Parkierfläche in Anspruch zu nehmen, auf der die Familie ihren Tisch plaziert hatten. Argument dafür war, dass es zu dieser Zeit voraussichtlich keinen Parkplatz mehr für ihn in der Strasse gegeben hätte, so dass eine Weitersuche für ihn vollkommen in Ordnung sei und er sie nicht von ihrem Platz vertreiben wolle. Bei einer anderen Gelegenheit bemerkte eine Anwohnerin, dass ein kleines Fest auf einem Parkfeld direkt neben ihrem Fahrzeug stattfand. (Diese Dame war der Begegnungszone gegenüber kritisch eingestellt und reklamierte vor allem wegen der reduzierten Parkiermöglichkeiten). Sie entschloss sich aus eige-

ner Initiative dazu, ihr Fahrzeug ebenfalls wegzuparkieren, damit mehr Platz für das Fest zur Verfügung stehen konnte.

Gestaltung der Begegnungszone

Spielkiste

Die Spielkiste verfügt über kein Schloss und wird von den Kindern in Eigenregie betreut. Viele Dinge sind aus „Gratis zum Mitnehmen“ aus dem Quartierumfeld zusammengetragen worden und erfreuen sich häufiger Nutzung. Zudem wird die Spielkiste immer wieder als Versteck genutzt.

Veloständer

Die neu eingerichteten Veloständer tragen dazu bei, dass im Umfeld der Kontaktstelle die Veloparkierung geordneter ist. Die relativ schmalen Trottoirs sind mittlerweile nur noch sehr selten mit parkierten Velos verstellt.

Pflanztröge und Sitzbänke

Die Pflanztröge werden gut gepflegt und die Verantwortlichen zeigen sich engagiert. Das Sitz-Mobiliar wird ebenfalls gut genutzt. Dem Mobiliar wird eine attraktive Gestaltung attestiert.

Parkierung

Durch die Reduktion des Parkplatzangebots hat sich ein höherer Parkdruck ergeben. So wird in den späten Abend- und Nachtstunden vereinzelt wild parkiert. Dabei achten die Fahrzeuglenkenden meist darauf, dass keine Behinderungen entstehend und die Fahrzeuge am nächsten Morgen wieder entfernt werden.

Perimeter

Der Perimeter der Begegnungszone umfasst nicht die gesamte Länge der Stöberstrasse: Im nord-östlichen Abschnitt der Strasse beginnt die Begegnungszone erst knapp 60m nach der Einmündung in die Türkheimerstrasse.

Einige Anwohner, die direkt angrenzend an den Perimeter wohnen, zeigten sich befremdet, dass sie nicht in die Begegnungszone mit einbezogen wurden.

Im Rahmen Umzonierung wurde zunächst der Signalständer für die angrenzende Tempo-30-Zone mittig auf dem Trottoir angebracht. Die Anwohnenden reklamierten, so dass dieser an den Rand versetzt wurde. Dies stellt zwar eine Verbesserung der räumlichen Gegebenheiten dar, allerdings ist das Trottoir insgesamt mit ca. 1.50 m Breite schmal und jegliches Mobiliar darauf stellt eine Behinderung dar.

Tiefeninterview Begegnungszone Neuensteinerstrasse

Interview am Dienstag, 31.1.2016, 9.00 bis 11.00 Uhr

Teilnehmende:

- Frau D, Künstlerin, Kinder im Kleinkind- und Primarschulalter, Anwohnerin der Begegnungszone Neuensteinerstrasse, dort wohnhaft seit über 8 Jahren
- Vera Conrad, Ingenieurbüro Pestalozzi & Stäheli, Auftragnehmer für das Amt für Mobilität Basel-Stadt, Auftrag: Wirkungskontrolle Begegnungszonen in Wohnquartieren in der Stadt Basel (2016 bis 2017)

Initiative für die Umgestaltung der Begegnungszone

Die Begegnungszone Neuensteinerstrasse ist bereits im Jahr 2006 eingerichtet worden. Zu diesem Zeitpunkt wohnte Frau D noch nicht dort. Vor der Umgestaltung im Jahr 2014 wurde der zentrale Bereich der Begegnungszone häufig durch wild-parkierte Fahrzeuge⁴⁸ in Anspruch genommen und erschwerte das Spiel auf der Strasse. Diesen Umstand nahmen Frau D zusammen mit einer befreundeten Nachbarin und dem „ge.m.a. Kinderneest“, das sich in der Neuensteinerstrasse befindet, zum Anlass, um bei der Projektleiterin für Begegnungszonen anzufragen, ob eine Veränderung möglich wäre. Wunsch dabei war, dass der grosse zentrale Raum weiterhin bestehen bleiben sollte (v.a. für Fussballspiel), aber wild parkierten Fahrzeuge möglichst fernzuhalten.

Ergebnis der Umgestaltung: MEIN DEIN UNSER Feld

Aus diesem Bedürfnis entstand das Pilotprojekt des Mein Dein Unser Felds, welches die Idee verfolgt, eine Fläche im Strassenraum zur freien Verfügung der Anwohnenden jenseits des Parkierens freizugeben. Das Feld umfasst den Schriftzug Mein Dein Unser sowie Sitzgelegenheiten und eine Abschränkung am Ende des Felds zur Sicherung vor parkierten Fahrzeugen (dieses wird häufig von Kindern zum Turnen genutzt). Zudem wurde von den Anwohnenden ein Pflanztrog aus einer ausrangierten Cargo-Kiste sowie einige Baumstümpfe aufgestellt. Konflikte in Bezug auf die Umgestaltung der Begegnungszone ergaben sich dahingehend, dass eine Anwohnerin den Eindruck hatte, dass Frau D und ihre Nachbarin die Umgestaltung vor allem zu ihren Gunsten ausnutzen wollten. Dieser Eindruck entstand voraussichtlich deswegen, weil das Mein Dein Unser Feld genau vor dem Haus von Frau D eingerichtet wurde. Der Konflikt wurde damit aufgefangen, dass die Projektleiterin für Begegnungszonen vom Planungsamt einen Brief an alle Anwohnenden verfasste, der darauf hinwies, dass dieses Feld allen Anwohnenden zur Verfügung stehe.

Gemäss Einschätzung von Frau D wird mit dem Mein Dein Unser Feld eine gute Aufmerksamkeit bei den Fahrzeuglenkern erreicht. Unterstützt wird dies ihres Erachtens von der bepflanzten Cargo-Kiste. So vertritt sie die Meinung, dass es sich positiv auf die Erkennbarkeit und Akzeptanz der Begegnungszone auswirkt, wenn individuelle Gestaltungselemente die standardisierten Möblierungselemente ergänzen.

Zwischenlösung Smarties

Bevor das Mein Dein Unser Feld eingerichtet werden konnte, musste zunächst die Sanierung der Strasse abgewartet werden. Während dieser Übergangszeit wurden die sogenannten Smarties – farbige Holzkisten – im Strassenraum platziert, um eine bessere Wahrnehmbarkeit der Örtlichkeit herzustellen und das Parkieren zu verhindern. Eine Smarties-Kiste wurde mit verschiedenen Pflanzen und Blumen bepflanzt, in einer anderen wurden verschiedenen Spielsachen deponiert, über die die Kinder selbstständig verfügen konnten. Dieses Angebot wurde nicht nur von den Kindern aus der Strasse genutzt, sondern zog auch Kinder aus benachbarten Strassen an. Reklamationen zu erhöhtem Lärm o.ä. wurden nicht geäussert.

Baustellenbetrieb während der Strassensanierung

⁴⁸ Es wurde insbesondere auf einem ehemaligen Parkfeld parkiert, dessen Markierung nicht vollständig entfernt worden war.

Während der Baustellenphase im Rahmen der Strassensanierung hat sich eine eklatante Abnahme der Verkehrsmengen ergeben. Diese Zeit wurde als besonders ruhig und hinsichtlich des Verkehrsgeschehens als sicher eingestuft. In diese Zeit fällt ebenfalls der Beginn des mittlerweile alle 1 bis 2 Monate regelmässig stattfindende gemeinsamen Abendessens in der Strasse, an denen etwa 10 Parteien im Wechsel partizipieren.

Parkierung

Auch jetzt noch wird manchmal in den späteren Abendstunden ausserhalb der vorgesehenen Parkfelder parkiert. Allerdings erweckt es den Anschein, dass die Fahrzeuglenker versuchen, die Beeinträchtigung möglichst gering zu halten und haben meist am nächsten Morgen ihr Fahrzeug bereits wieder entfernt.

Konflikte

Auch heute gibt es einige Anwohnende, die die Meinung vertreten, dass es Kinderspiel und Begegnung im Strassenraum nicht brauche und anderenorts dafür ausreichend Platz zur Verfügung stehe. So ergeben sich manchmal Konflikte, wenn Bälle in Vorgärten landen von Anwohnenden, die der Begegnungszone eher negativ gegenüber eingenommen sind. Allerdings führen diese Meinungen nicht zu offen ausgetragenen Konflikten.

Spiel und Begegnung

Gemäss Einschätzung von Frau D beeinflussen v.a. Kinder, ob eine Begegnungszone gut funktioniert oder nicht. So gibt es bestimmte Altersstufen, in denen Kinder häufig einen grossen Freiheits- und Bewegungsdrang verspüren und dies sich gut mit dem Platzangebot in einer Begegnungszone überein bringen lassen. In diesen Situationen entstehen leicht Kontakte zwischen den Anwohnenden. So wird es voraussichtlich Phasen je nach Zusammensetzung der Altersstrukturen geben, in denen die Begegnungszone unterschiedlich intensiv genutzt wird. Häufig werden private Spielsachen und weitere Geräte in den Strassenraum gebracht und benutzt.

Nachbarschaftliche Beziehungen

Gemäss Erzählungen langjähriger Anwohnenden war die Neuensteinerstrasse schon immer geprägt von guten nachbarschaftlichen Beziehungen. In der Strasse wohnen unterschiedliche Altersgruppen, die sich untereinander gut verstehen. Die Begegnungszonen mit den erweiterten Nutzungsmöglichkeiten scheint dies Beziehungen weiter gefestigt zu haben.

Engagement in der Anwohnerschaft

Laut Einschätzung von Frau D liegt es insbesondere im Engagement und in der Einstellung der Anwohnerschaft, dass eine Begegnungszone auch gelebt, entsprechend funktioniert und wahrgenommen wird. So brauche es immer Personen, die die Aufgabe übernehmen, sich für die Belebung der Strasse einzusetzen. Familien mit Kindern spielen dabei häufig eine wichtige Rolle, da diese vom Freiraum auf der Strasse gut profitieren können. Die Vernetzung von Familien mit kleineren Kindern funktioniert häufig gut, da in dieser Lebensphase meist eine Zuwendung zu anderen Personen in einer ähnlichen Situation stattfindet. Eine wichtige Rolle hinsichtlich der Nutzung der Begegnungszone spielt das in der Neuensteinerstrasse ansässige Tagesheim: Die Gruppe nutzt den Strassenraum häufig zum Spielen und fühlt sich mit der Strasse verbunden. Dabei wird manchmal von Anwohnenden der Kinderlärm kritisiert. Das Tagesheim engagiert sich ebenfalls bei der Ausrichtung des alljährlichen Sommerfestes und auch bei anderen Anlässen. Entsprechend zieht dieses Netzwerk auch Besucher von benachbarten Strassen in die Begegnungszone.

Gestärktes Bewusstsein

Seit Umgestaltung der Begegnungszone hat sich bei vielen Anwohnenden das Bewusstsein und die Überzeugung manifestiert, dass es legitim ist, die Strasse für Spiel und Begegnung in Anspruch zu nehmen. Nach Einschätzung von Frau D hat sich diese Einstellung auch auf das Kinderspiel übertragen, so dass diese mittlerweile selbstbewusster den Strassenraum für ihre Zwecke nutzen. Wichtig in diesem Zusammenhang schätzt Frau D das Engagement

von der Projektleiterin für Begegnungszonen ein: Sie hat sie stets darin bestärkt, die Strasse für eigene Zwecke in Anspruch zu nehmen. Zudem schätzt Frau D die vom Planungsamt herausgegebene Fibel der Strassenspiele als sehr wertvolle Unterstützung ein.

Feste und geplante Treffen

Seit mehreren Jahren findet regelmässig ein Sommerfest in der Strasse statt. Dazu wird die Strasse gesperrt und Tische und Bänke aufgestellt. Das Fest erfährt eine gute Resonanz und wird auch von Personen besucht, die nicht in der Neuensteinerstrasse wohnen, zum Beispiel Familien und deren Freunde, die ihre Kinder im Tagesheim der Neuensteinerstrasse untergebracht haben. Zudem findet regelmässig in der Vorweihnachtszeit ein Besuch vom Samichlaus und eine Strassenweihnacht statt.

Rolle von Frau D

Frau D wurde wegen ihres Engagements für die Begegnungszone immer wieder vom Kanton angeschrieben und wurde so in den letzten Jahren zur Ansprechperson für die Begegnungszone gegenüber dem Kanton und den Anwohnenden. Häufig versucht sie, Projekte anzustossen wie z.B. Feste o.ä. Dabei sieht sie nicht nur die Anwohnenden der Strasse, sondern verfolgt auch das Interesse, andere dafür zu gewinnen, den öffentlichen Raum gemeinsam zu nutzen und zu gestalten. Frau D schätzt die Qualitäten, die sich ihr und ihrer Familie in ihrem Wohnumfeld bietet. Zwar sind die derzeitigen Wohnverhältnisse relativ beengt, jedoch werden diese Defizite massgeblich durch die Nutzungsmöglichkeiten auf der Strasse und im Garten kompensiert. Für Frau D ist somit die Vernetzung innerhalb der Strasse und im näheren Umfeld ein wichtiger Grund für die Beibehaltung des Wohnstandorts. Eine ähnliche Einschätzung wird gemäss Frau D auch von anderen Familien in der Strasse geteilt.

Zusammenarbeit mit dem Planungsamt und Rolle des Kantons

Frau D hat die Zusammenarbeit mit der Projektleiterin für Begegnungszonen als wertvoll und engagiert empfunden. Ihrer Meinung nach hat die Projektleiterin für Begegnungszonen im Rahmen ihrer Möglichkeiten eine gute Grundlage für die Weiterentwicklung der Begegnungszone geschaffen. Frau D zeigte sich angenehm überrascht, dass ihr Anliegen hinsichtlich der Umgestaltung schnell und unkompliziert auf Resonanz traf. Zudem äusserte sie sich positiv gegenüber der fortschrittlichen Haltung des Kantons, dass dieser die Aneignung des öffentlichen Raums und insbesondere des Strassenraums mit dem Instrument Begegnungszone aktiv unterstützt.

Verbesserungsvorschläge

Wünschenswert, um die Verkehrssicherheit innerhalb der Begegnungszone weiter zu erhöhen, wäre gemäss Frau D die Prüfung eines Einbahnregimes in der Neuensteinerstrasse. Ebenso wäre von Vorteil, wenn weniger parkierte Fahrzeuge den Strassenraum vereinnahmen würden. Allerdings sieht Frau D auch selbst die Schwierigkeit, den verschiedenen Ansprüchen und Bedürfnislagen in einem urbanen Raum gerecht zu werden. So spricht sie sich dafür aus, Toleranz gegenüber anderen Verhaltensweisen und Nutzungsarten walten zu lassen, um ebenfalls Akzeptanz für das eigene Verhalten zu erfahren. Insgesamt attestiert sie der Begegnungszone Neuensteinerstrasse eine gute und zweckdienliche Kompromisslösung.

Tiefeninterview Froburgstrasse

Interview am Montag, 6. Februar 2017, 11.00 bis 12.00 Uhr

Teilnehmende:

- Frau E, Heilpädagogin, Initiatorin der Begegnungszone Froburgstrasse
Anwohnerin der Begegnungszone Froburgstrasse, dort wohnhaft seit 15 Jahren
- Vera Conrad, Ingenieurbüro Pestalozzi & Stäheli, Auftragnehmer für das Amt für Mobilität Basel-Stadt, Auftrag: Wirkungskontrolle Begegnungszonen in Wohnquartieren in der Stadt Basel (2016 bis 2017)

Initiative und Umsetzung der Begegnungszone

Im Frühjahr 2012 stiess Frau E die Initiative an, eine Begegnungszone in der Froburgstrasse einzurichten. Grund dafür war, dass das Bedürfnis erkannt wurde, Kinder auch auf der Strasse spielen zu lassen, die Strasse allerdings stark geprägt durch umfangreichen abendlichen Parksuchverkehr verbunden mit hohen Geschwindigkeiten war. Zu dieser Zeit spielten Kinder zwar vereinzelt auf der Strasse, allerdings nur unter Aufsicht (was teilweise auch dem Alter der Kinder zuzuordnen war). Frau E sprach im Vorfeld der Planungsphase Nachbarn auf der Strasse an und verteilte Zettel, um so die notwendigen Unterschriften zu sammeln. Die Umfrage fand im Mai 2012 statt. Insgesamt beteiligten sich eher wenige Anwohnende daran, vor allem Familien mit Kindern äusserten sich positiv gegenüber der Initiative. Die eigentliche Umsetzung der Begegnungszone hingegen fand erst Anfang 2013 statt. Diese Zeitspanne empfand Frau E als lang.

Die Strassenraumgestaltung wurde dahingehend verändert, dass die Parkierung wechselseitig angeordnet und um 2 Parkfelder reduziert wurde. Im Gegenzug wurde ein Parkfeld für Veloabstellanlagen genutzt und ein weiteres für die Installation von Sitzgelegenheiten und Pflanztrögen.

Einzelne Anwohner bezogen ihre Kritik an der Begegnungszone v.a. auf die wegfallenden Parkplätze.

Begleitung des Planungsamts

Frau E hat die Zusammenarbeit mit der Projektleiterin für Begegnungszonen als produktiv und angenehm empfunden. Die vom Planungsamt abgegebene Fibel der Strassenspiele hat sich immer wieder einmal als Ideengeber für Spiele auf der Strasse in die Hand genommen und erachtete sich als nützliche Informationsquelle.

Nutzungsverhalten nach Einführung der Begegnungszone

Insgesamt ist die Rücksichtnahme des fahrenden Verkehrs gegenüber den anderen Verkehrsteilnehmenden, die sich in der Begegnungszone zum Spielen und Treffen aufhalten, gestiegen. Die Geschwindigkeiten haben sich insgesamt reduziert, auch wenn es vorkommt, dass einzelnen Fahrzeuge eher schnell die Froburgstrasse durchqueren. Im Jahr 2016 wurde eine Trottoirüberfahrt erstellt. Frau E hat den Eindruck, dass sich dieses Element positiv auf die Geschwindigkeitsreduktion ausgewirkt hat, mehr noch als andere Elemente. Die Verkehrsmengen haben sich nach Einschätzung von Frau E nicht massgeblich verringert. Die Strasse ist vom Parksuchverkehr im Quartier geprägt, hinzu kommen insbesondere in den Sommermonaten Besucher des Rheinbads Breite und weitere Besucher des Rheinuferes. Nach Einführung der Begegnungszone Anfang 2013 wurde die Froburgstrasse in den Jahren 2013 bis 2015 häufig genutzt von Familien mit spielenden Kindern. Im Jahr 2016 hingegen wurde die Strasse relativ stark durch eine Baustelle bestimmt, so dass sich die Kinder unwohl fühlten, auf der Strasse zu spielen. In diesem Jahr passierte im Vergleich zu den vorangegangenen 3 Jahren eher wenig auf der Strasse. Frau E ist der Meinung, dass die Nutzung des Strassenraums für Spiel etc. im kommenden Sommer voraussichtlich wieder intensiviert wird.

Nachbarschaftliche Beziehungen

Nachbarschaftliche Beziehungen bestanden bereits schon vor Einführung der BZ, sie konnten im Rahmen der Planungsphase und darauffolgenden Nutzungsphase weiter gefestigt

werden. So bieten die neuen Nutzungsmöglichkeiten auf der Strasse häufiger Gelegenheit für einen Schwatz auf der Strasse, und zwar auch mit Anwohnenden, die nicht originär den Strassenraum für Ihre Zwecke zum Spielen/Treffen nutzen. Insgesamt haben sich seit der Einführung keine konfliktträchtigen Situationen ergeben, weder bezüglich Lärm, Fussballspiel oder ähnlichem.

Geändertes Bewusstsein und Handlungsspielräume

Gemäss Frau E hat sich seit Einführung der Begegnungszone das Bewusstsein hinsichtlich der Inanspruchnahme des Verkehrsraum etwas geändert, allerdings sei man in der Froburgstrasse weit davon entfernt, den Fussgängervortritt in jeder Situation massiv einzufordern bzw. die Inanspruchnahme des Strassenraums ohne Rücksicht auf den fahrenden Verkehr einzufordern. Insgesamt sei noch zu viel Durchfahrtsverkehr auf der Strasse zu beobachten, als dass sich die Anwohnenden als vorherrschende Verkehrsteilnehmergruppe empfinden.

Gestaltung der Begegnungszone

Insgesamt empfindet Frau E die Gestaltung der Begegnungszone als gelungen. Nach Einschätzung von Frau E würde es der Wahrnehmbarkeit der Begegnungszone zuträglich sein, wenn der Strassenraum stärker durch individuell gestaltete Elemente geprägt würde. So könnte eine höhere Identifikation mit dem Strassenraum erzielt werden. Zwar wäre es auch sehr wichtig, durch die einfache Präsenz während des Spiels etc. die Nutzungsvielfalt in der Strasse nach aussen hin zu kommunizieren. Elemente, die im Strassenraum verbleiben, sind dazu ebenfalls sehr wichtig. Frau E sieht in diesem Bereich noch Verbesserungspotenzial in der Froburgstrasse. Allerdings wäre dies auch immer mit einem zeitlichen und finanziellen Aufwand verbunden.

Frau E hat verschiedene Ideen, wie die Strasse noch besser erkennbar, attraktiver und sicherer gestaltet werden könnte: Einerseits würde sie es sehr begrüessen, die Strasse zu bestimmten Zeiten in eine Spielstrasse zu verwandeln, in der kein Durchgangsverkehr zulässig wäre. Des Weiteren empfände sie es als Bereicherung, wenn mehr Platz zu Verfügung stünde, um beispielsweise einen Pizzaofen oder eine Grillierschale im Strassenraum zu platzieren. Zudem fände sie es erstrebenswert, die Parkierfelder weiter zu reduzieren, wenngleich ihr der starke Parkdruck im Quartier bewusst ist und sie um die verschiedenen Bedürfnislagen weiss und diese für sie auch nachvollziehbar sind.

Des Weiteren wünscht sich Frau E mehr Initiative von den anderen Anwohnenden zur Belegung der Strasse. Für ihr Empfinden gestaltete sich die Inanspruchnahme nach Einführung der Begegnungszone etwas schleppend, sie hätte sich etwas mehr Enthusiasmus erhofft. Frau E ist erstaunt darüber, dass sich bereits mehrfach Kollisionen bzw. zwischen Personenwagen und den Möblierungselementen sowie dem Betontor am Zoneingang ereigneten.

Als eine problematische Stelle schätzt Frau E die angrenzenden Hauptverkehrsstrasse Zürcherstrasse mit Tempo-50-Regime ein. Sie empfindet den Übergang zwischen diesen beiden Regimes als unangenehm und abrupt. Allerdings stellt dies für sie kein Ausschlusskriterium für die Einrichtung einer Begegnungszone dar.

Feste und geplante Treffen

Bislang hat es sich noch nicht ergeben, dass ein Strassenfest in der Froburgstrasse gefeiert wurde, auch wenn mehrere Anwohnende sich positiv dieser gegenüber dieser Idee äusseren. Noch hat sich keine Person gefunden, die sich dafür konkret engagieren wollte. Frau E wollte diesmal nicht die Initiative dafür ergreifen, zeigte sich aber zuversichtlich, dass dieses Projekt in naher Zukunft angestossen wird.

In den vergangenen Jahren ergab es sich immer wieder einmal, dass einzelne Anwohnende gemeinsam im Strassenraum ein Essen ausrichteten.

Initiierung eines Spielvormittags durch eine Politikerin

Im Herbst 2016 lud eine in der weiteren Nachbarschaft wohnende Politikerin informell zu einem Spielvormittag in die Froburgstrasse ein. In diesem Rahmen animierte sie dazu, den Strassenraum zum Spielen in Anspruch zu nehmen und hatte zu diesem Zweck mehrere Spiele vorbereitet. Die Politikerin hat sich zum Ziel gesetzt, Basler Strassenräume als le-

benswerte Räume für Begegnung und Spiel erfahrbar zumachen und deren Einrichtung und Pflege zu unterstützen. Dieser Anlass war gut besucht und zog mehrere Kinder aus angrenzenden Strassen an.

Standortfaktor Begegnungszone

Frau E empfindet die Begegnungszone als attraktivitätssteigernd für ihr direktes Wohnumfeld. Eine Freundin ihrer Tochter (Primarschulalter) hat geäußert, dass auch sie gerne in der Frobürgstrasse wohnen würde, weil man dort so toll spielen könne.

Anhang 8: Fragebogen zur Onlinebefragung im Herbst 2016

Der Fragebogen ist online unter folgendem URL zu finden:

<http://www.statistik.bs.ch/befragungen/kantonal/stadtteil/begegnungszonen.html>