

Der Begriff Begegnungszone stammt ursprünglich aus der Schweiz, wo er als verkehrsberuhigter Bereich in der Verkehrsordnung enthalten ist. Dort gilt u.a. ein Fußgänger-vorrang, Tempo 20 sowie eine strikte Parkraumregelung. In Begegnungszonen sind alle Verkehrsarten (Auto, Rad, Fuß, etc.) erlaubt. Die Grundidee einer Begegnungszone besteht darin, durch bauliche und verkehrliche Maßnahmen die gegenseitige Rücksichtnahme und ein achtsames Verkehrsverhalten zu fördern. Mit der Zeit haben auch andere Länder das Prinzip der Begegnungszone in ihre Verkehrsordnungen integriert und Straßen und Plätze entsprechend umgestaltet.

In Deutschland erschwert die Straßenverkehrsordnung (StVO) die Umsetzung von Begegnungszonen, wie es sie z.B. in der Schweiz gibt. Mit der einzigen Ausnahme von Fußgängerzonen darf Fußgänger*innen in Deutschland auf der Fahrbahn kein Vorrang vor Autos gewährt werden. Die Berliner Begegnungszonen unterscheiden sich deshalb insofern, als dass keine Verkehrsart Vorrang hat. Stattdessen sollen Auto- und Radfahrende, Fußgänger*innen und andere Nutzer*innen des Straßenraums gleichberechtigt sein. Neben der Tempo-20-Regelung kamen in der Bergmannstraße die Einrichtung von u.a. Aufenthalts- und Querungsmodulen, zusätzlichen Lieferzonen, Radbügeln sowie eine neue Straßenmarkierung hinzu.

„Eine Förderung des Fußverkehrs ist ein Beitrag zur Generationen- und zur Gendergerechtigkeit, zur Integration von Kindern, Jugendlichen und älteren Menschen, Menschen mit Mobilitäts- und kognitiven Einschränkungen sowie sozial Benachteiligten in das Leben der Stadt.“

Quelle: Auszug aus der Fußverkehrsstrategie des Landes Berlin

➔ **Zufußgehen fördert den Klimaschutz:**
Fuß, mit dem Rollstuhl, mit dem Rad oder den öffentlichen Verkehrsmitteln: Durch eine spürbare Stärkung des Fußverkehrs können die verkehrsbedingten Umweltbelastungen in Städten wie z.B. CO2-Emissionen, Feinstaub, Lärm oder der Flächenverbrauch durch den Autoverkehr verringert werden.

➔ **Zufußgehen fördert die Gesundheit:**
Der Zusammenhang von körperlicher Aktivität und verbesserter Gesundheit wurde in vielen Studien nachgewiesen. Wer z.B. täglich mindestens 30 Minuten läuft, vermindert dadurch deutlich das Risiko für unterschiedliche Krankheiten und Gesundheitsbeschwerden.

➔ **Zufußgehen fördert die Lebensqualität in Quartieren:**
Fußgängerfreundlich gestaltete Straßen tragen zur Belebung von Quartieren und öffentlichen Räumen bei und erweitern die Möglichkeiten für soziale Kontakte, Aufenthalt und Interaktionen.

Europäische Modellprojekte



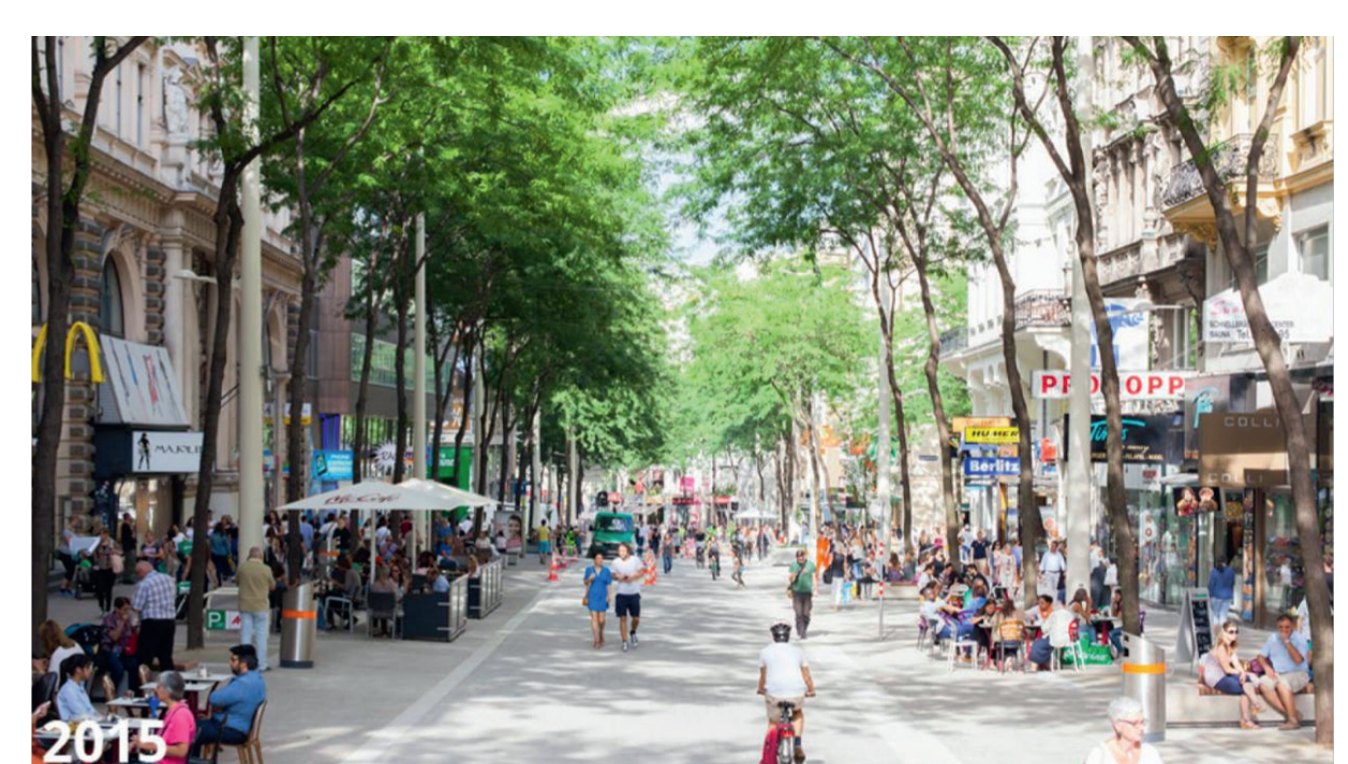
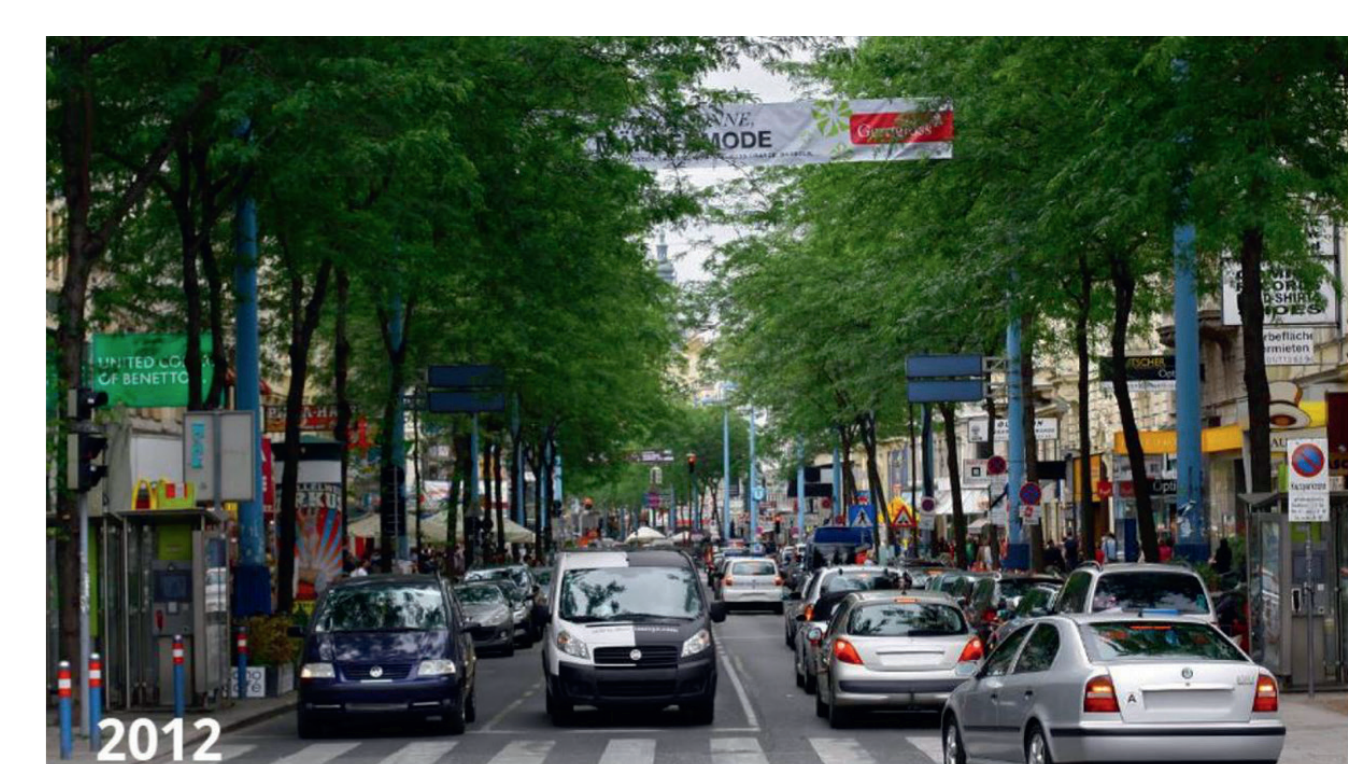
vorher (links)
Bildquelle: Beeldbank Stadsarchief Amsterdam
nachher (rechts)
Bildquelle: Meredith Glaser

Amsterdam

vorher (links)
Bildquelle: Bernhard Ensink
nachher (rechts)
Bildquelle: Bernhard Ensink



London



vorher (links)
Bildquelle: Google Street View
nachher (rechts)
Bildquelle: Bernhard Ensink

Wien

Oslo (OsloBlyliv)

Bildquelle: Christoffer Krook



Kopenhagen (Superkilen)

Bildquelle: Iwan Baan



Hamburg (Ottensenmachtplatz)

Bildquelle: Jürgen Pander



Wien (Rotenturmstraße)

Bildquelle: Rendering ZoomVP_MA19



Barcelona (Poblenou Superblock)

Bildquelle: Ajuntament de Barcelona

In hochfrequentierten, innerstädtischen Lagen treffen viele verschiedene Verkehrsmittel und Nutzungen aufeinander. Die unterschiedlichen Aktivitäten der Menschen führen zu einer Vielzahl an Bedarfen.

Dementsprechend werden verschiedene Ansprüche und Anforderungen an einen räumlich begrenzten Ort, wie z.B. einen Straßenabschnitt, gestellt.

Die große Herausforderung besteht also darin, möglichst vielen dieser Ansprüche gerecht zu werden. Im Falle einer Straße müssen dafür z.B. gute städtebauliche und verkehrliche Lösungen gefunden werden.

In der Mitte dieses Plakates finden Sie eine Auswahl an Projekten, die das Thema der Verkehrsberuhigung in den Vordergrund stellen. Häufig kommt es zu Konflikten und Protesten, wenn lang bestehende Denkmuster und Verhaltensweisen hinterfragt und aufgebrochen werden. Vorstellungen, was einen schönen Ort ausmacht, sind manchmal nur schwer miteinander vereinbar und widersprechen sich auch. Letztendlich gilt es, Ideen und Ansprüche abzuwägen, Experimente zu wagen und auch Fehler machen zu dürfen. Die Erfahrung hat gezeigt, dass alle von lebenswerten Orten profitieren, die sich durch Attraktivität für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen auszeichnen - auch Gastronomie und der Einzelhandel.

Die Berliner Fußverkehrsstrategie

Im Rahmen der Fußverkehrsstrategie des Landes Berlin (beschlossen im Jahr 2011) wurden verschiedene Modellprojekte zur Förderung des Fußverkehrs benannt. Das Modellprojekt 5 – Begegnungszonen war eines davon. Neue Ansätze bei der Straßengestaltung sollten vor allem eine neue Flächengerechtigkeit sowie ein besseres Miteinander der Verkehrsteilnehmenden bewirken.

Mit dem Abschnitt Fußverkehr als Bestandteil des Berliner Mobilitätsgesetzes soll die Förderung des Fußverkehrs eine rechtliche Grundlage erhalten und die Fußverkehrsstrategie ersetzen.

Auswahl des Standorts Bergmannstraße

Alle Berliner Bezirke konnten Vorschläge von Straßenräumen hinsichtlich einer Umgestaltung in „Begegnungszonen“ einreichen.

Nach einer umfassenden Analyse und Bewertung der Vorschläge wurden die Maaßenstraße in Tempelhof-Schöneberg und die Bergmannstraße in Friedrichshain-Kreuzberg von dem projektbegleitenden Arbeitskreis ausgewählt. Voraussetzung für die Umsetzung und Finanzierung dieser Pilotvorhaben durch das Land Berlin war die Zustimmung der politischen Gremien auf Bezirksebene.