

FLANIERZONE VERSÖHNT AUTOFAHRER MIT FUßGÄNGERN

IN BURGENDORF IN DER SCHWEIZ IST DIE TRENnung VON AUTOSTRASSE UND BÜRGERSTEIG AUFGEHOBEN / SPÜRBAR MEHR SICHERHEIT

Heike Leitschuh-Fecht

Was in Burgdorf mit seinen knapp 15.000 Einwohnern im Kanton Bern geschehen ist, sieht auf den ersten Blick vergleichsweise unspektakulär aus: Wer vom Bahnhof aus die Stadt betritt, stößt auf ein gelbes, zirka drei Meter hohes, künstlerisch gestaltetes Metallstandbild, auf dem die Aufschrift „Flanierzone“ prangt. Darunter ist zu lesen, wie sich die Burgdorfer den Straßenverkehr hier vorstellen: „langsam, freundlich, sicher“ soll es zugehen. Und auf der anderen Seite erfahren wir dann, worum es im Kern geht: „Vortritt für Fußgänger“ lautet die Devise in dieser reizvollen Stadt.

Dass es sich in Burgdorf nicht um eine ganz normale Fußgängerzone deutschen Zuschnitts handelt, mal mehr mal weniger attraktiv gestaltet, merkt man schnell. In der „Flanierzone“ im belebten Geschäftszentrums am Bahnhof begegnen uns auch Autos. Doch eines fällt sofort auf: Der Verkehr fließt tatsächlich langsamer, was schon allein daran liegt, dass zum Beispiel das Straßencafé in der Bahnhofstraße seine Tische und Stühle auf dem verbreiterten Gehweg nun bis dicht an die Straße stellt, die nicht mehr durch einen hohen Absatz abgetrennt ist. Bereits das wirkt auf die Autofahrer wie eine psychologische Bremse. Davon abgesehen ist in Burgdorf Tempo 20 das höchste der Geschwindigkeitsgefühle.

Zuerst die Fußgänger

Ein paar Schritte weiter erlebt man life, was es mit dem Paradigma „Vortritt für Fußgänger“ auf sich hat. Auf der Lyssachstraße fahren täglich rund 6000 Fahrzeuge. Sie alle werden durch das typisch Burgdorf'sche gelbe Standschild darauf aufmerksam gemacht, dass sie sich hier anders zu verhalten haben als gewohnt. Die leichte und farblich abgesetzte Schwelle auf der Straße zwingt mit sanftem Druck den Fuß vom Gaspedal zu nehmen. Das Entscheidende ist aber: Die Autofahrer müssen jederzeit damit rechnen, dass Fußgängerinnen und Fußgänger die Straße kreuzen. Die sind in Burgdorfs „Flanierzone“ nämlich nicht auf Zebrastreifen und den goodwill der motorisierten Verkehrsteilnehmer angewiesen, sondern können immer und überall von einer Straßenseite zu anderen wechseln.

Seit 1996, als diese neue Regelung – die zunächst auf den entschiedenen Widerstand fast aller Akteure in der Kommune und vor allem der Bundesverwaltung stieß – erstmals eingeführt wurde, haben sich nun alle daran gewöhnt und finden sie auch gut. Einwohner *und* das lokale Gewerbe sind heute gleichermaßen davon überzeugt, dass die Flanierzone eine gute Sache ist.

Breiter Kompromiss statt einsames Optimum

In den traditionellen Fußgängerzonen gelingt es vielerorts nicht immer, eine lebendige urbane Atmosphäre zu schaffen. Zum anderen ist in Kleinstädten die Zahl der Fußgänger meist zu gering, um Fußgängerzonen einzurichten und die Straßen werden oft weniger lebendig. Der Einzelhandel von Kleinstädten ist im stärkeren Maße auf motorisierte Kundschaft angewiesen.

Mit ihrer „Flanierzone“ wollen die Burgdorfer vor allem nachweisen, dass

- der Mischverkehr ein Gebiet attraktiver machen kann;
- ein rücksichtsvolles Miteinander verschiedener Verkehrsteilnehmer möglich ist;
- die Sicherheit für die Fußgänger erhöht wird und
- nicht zuletzt diese Mischzone breit akzeptiert wird, wenn geeignete Marketingmaßnahmen eingesetzt werden.

Den Organisatoren des Modellprojektes suchten einen Kompromiss zwischen den Interessen derjenigen, die vor allem den Autoverkehr reduzieren wollen und denjenigen, die das nicht wollen. „Die links-grüne Umweltszene verzichtete auf eine radikalere Lösung und vor allem darauf, Parkplätze zu reduzieren, dafür willigte das Gewerbe ein, Tempo 20 zur Höchstgeschwindigkeit zu machen und den Fußgängern Vortritt zu lassen“, sagt Kurt Schürch, Abteilungsleiter für den Tiefbau im Stadtbauamt Burgdorf.

Rücksichtsvolles Miteinander und ‘Weniger ist mehr’

Nun werden Fußgänger in Burgdorf zwar privilegiert, doch eine zweite Prämisse des Modellversuchs ist, dass weiterhin alle Verkehrsteilnehmer die gewohnten Straßen benutzen können. „Wir wollen nicht, wie sonst oft üblich, den motorisierten Verkehr behindern, sondern den langsamen fördern“, erklärt Alfred Lussi, Präsident der Projektkommission und Repräsentant des lokalen Gewerbes, die Grundhaltung der Projektleitung. Diese Rechnung scheint aufzugehen: Nur 15 Prozent der Autofahrer fuhren eineinhalb Jahre nach Einführung der Flanierzone noch schneller als 30 km/h.

Die Burgdorfer haben auch den Beweis dafür angetreten, dass es möglich ist, mit relativ geringen finanziellen Mitteln, für Fußgänger eine spürbare Verbesserung zu erreichen – von der auch die Radfahrer profitieren. Um die „Flanierzone“ einzurichten waren nämlich anfangs keinerlei aufwendige Baumaßnahmen nötig. Im Gegenteil, es ging sogar ziemlich „handgestrickt“ zu, wie Kurt Schürch berichtet: Im ersten Schritt wurden lediglich große Transparente über die Straßen gespannt mit der Aufschrift „Flanierzone Burgdorf“ sowie Handzettel an alle Verkehrsteilnehmer und Haushalte verteilt, um sie über die Neuerung zu informieren. „Am Anfang haben wir mit 13 Prozent der Finanzmittel bereits 85 Prozent des Ziels erreicht, so Schürch von der Kommune.

Von Burgdorf in die ganze Schweiz

Nun war dies alles andere als ein Spaziergang. Lange Zeit sah es so aus, als müsse das Vorhaben an juristischen und sicherheitstechnischen Einwänden des zuständigen Bundesministeriums scheitern. „Wir bewegten uns lange in einer legalen Grauzone und waren zwischen Euphorie und Schrecklähmung hin und her gerissen“, sagt Karl Kaspar Schiesser, der eigentliche spiritus rector des Projekts, der es für den Verkehrsclub der Schweiz (VCS) betreute.

Der Pioniergeist und das Durchhaltevermögen der Burgdorfer hat sich inzwischen nicht nur in dieser Stadt ausgezahlt. Mit Beginn 2002 lässt die schweizerische Straßenverkehrsordnung „Begegnungszonen“ mit Fußgängervortritt und Tempo 20 zu. Alle Gemeinden der Schweiz können nun solche Bereiche der friedlichen Koexistenz aller Verkehrsteilnehmer ganz legal einrichten. Die Erfahrungen zeigten, dass „Flanierzonen“ bestens geeignet sind für Geschäftszentren kleiner und mittlerer Städte sowie für spezielle Plätze in den Zentren von Großstädten, nicht jedoch für Stadtzentren mit stark befahrenen Transitachsen.

Man darf gespannt sein, ob auch deutsche Verkehrsplaner diese so bescheidene, aber kluge und charmante Lösung eines Tages in Erwägung ziehen.

Dies ist die Kurfassung eines Beitrags aus dem Buch der Autorin „Lust auf Stadt – Ideen und Konzepte für urbane Mobilität“, das gerade im Haupt-Verlag Bern erschienen ist. Es wurde finanziert von der Dr. Joachim und Hanna Schmidt-Stiftung für Umwelt und Verkehr in Ilsede.