

# EXKURSIONSBERICHT

## Begegnungszonen



tirol  
Unser Land

DORF  
ERNEU  
ERUNG  
TIROL

3. - 4. Mai 2018

Vorarlberg / Schweiz

## Exkursion Begegnungszonen Vorarlberg / Schweiz

Eine Exkursion der Dorferneuerung des Landes Tirol in  
Begleitung von Fr. Architektin DI Ursula Faix

Vom 3. - 4. Mai 2018 fand eine zweitägige Exkursion zum Thema Begegnungszonen nach Vorarlberg und in die Schweiz statt. Veranstaltet wurde sie vom Land Tirol, Geschäftsstelle für Dorferneuerung und LA 21. Fachlich begleitet wurde die Exkursion von Architektin DI Ursula Faix.

Insgesamt nahmen 25 Personen an der Exkursion teil. Unter den TeilnehmerInnen waren neben MitarbeiterInnen der Dorferneuerung Tirol, Bürgermeister und Vizebürgermeister, sowie GemeinderätInnen und PlanerInnen.



## Die Route

- A** Innsbruck, Tirol
- B** Trofana Mils, Tirol
- C** Hohenems, Vorarlberg
- D** Wolfurt, Vorarlberg
- E** Hard, Vorarlberg
- F** St. Gallen, St. Gallen
- G** Schlieren, Zürich
- H** Sargans, St. Gallen
- I** Büchs, St. Gallen
- A** Innsbruck, Tirol



## Begegnungszone 1 - Hohenems

**EinwohnerInnen** 16.128

**Kategorie der Straße** Gemeindestraße

**DTV MIV** 2.400

**Rad** 360

**Fuß** 2.000

**Geschwindigkeitsregime** 20 km/h

**Länge der Begegnungszone** 550 m

**Fläche** 7.200 m<sup>2</sup>

**Materialien** Granit

**Parken** Ja

**Einbahn** Ja, Radfahren gegen die Einbahn

**BürgerInnenbeteiligungsprozess** Ja

**Fertigstellung** Phase 1 und 2: 2016 - 2018

### Fazit

barrierefreie Straßenräume

zufriedene StadtbewohnerInnen

gutes Image der Innenstadt

Zuzug ins Zentrum



Quelle: Stadt Hohenems

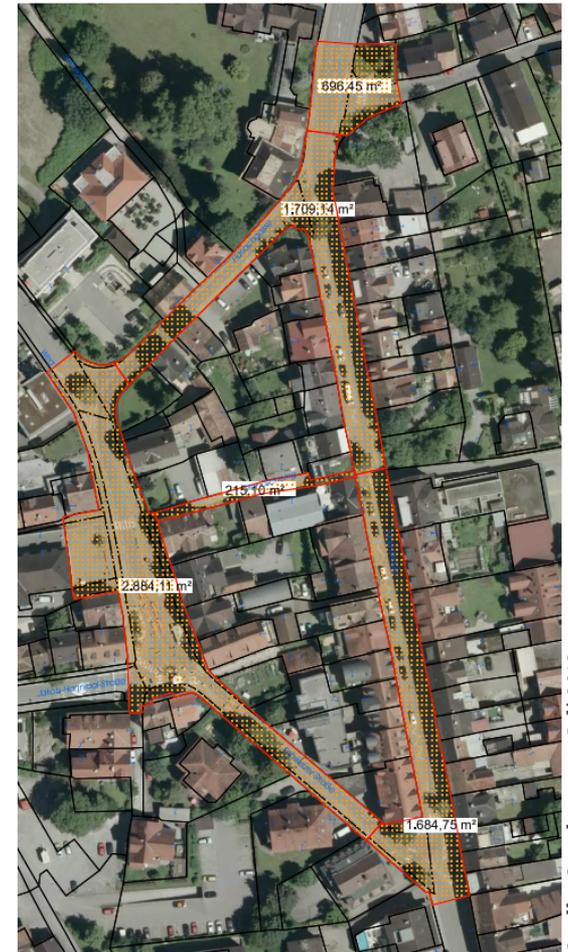
## Kurzbeschreibung

Die Begegnungszone Marktstraße und Schweizer Straße in Hohenems ist Teil eines groß angelegten, strategischen Innenstadtrevitalisierungsprojekts. Die Entwicklungen der letzten Jahrzehnte waren verbunden mit Belastungen durch den Transitverkehr in der Innenstadt. Die Erneuerung des Jüdischen Viertels und der Marktstraße mit der Umgestaltung des Straßenraumes zu einer Begegnungszone und der Verlagerung eines Großteils des Durchzugsverkehrs auf die Landesstraßen ermöglichten einen Beginn für die Belebung des Zentrums.

Von der Bevölkerung unterstützt, wird unter dem Projekttitel „innen.stadt.leben“ partizipativ die Zukunft des Quartiers erarbeitet, wobei ein Mix aus Wohnen, Arbeiten und Wirtschaften die Innenstadt lebendiger machen soll.

Durch die bereits umgesetzten Maßnahmen im Rahmen der Umgestaltung zur Begegnungszone konnte der Autoverkehr im innerstädtischen Bereich von Hohenems bereits um ein Viertel gesenkt werden. Damit wurde gestalterisch der Raum für Fußgängerinnen und Fußgänger gewonnen.

Die niveaugleiche Gestaltung der Begegnungszone und ein taktiles Leitsystem ermöglicht einen barrierefreien Zugang zu den dort ansässigen Geschäften. Durch die Verwendung von kleinteiligen, dreifarbigem Granitsteinen kommt optisch der Platzcharakter zur Geltung. Neben einem stimmungsvollen LED Beleuchtungskonzept wurde zudem die Stadtmöblierung erneuert und so positioniert, dass diese auch eine verkehrsleitende Funktion erfüllt. Zusätzliche Bäume, Topfpflanzen und Abstellanlagen für den Radverkehr sind ebenfalls Teil des Konzepts. Mit der realisierten Fertigstellung der Begegnungszone (Teil 2) wird diese die Größte im Bundesland Vorarlberg sein.



## Begegnungszone 2 - Wolfurt

**EinwohnerInnen** 8.429

**Kategorie der Straße** Landesstraße

**DTV MIV** 11.000

**Rad** 300

**Fuß** 1.300

**Geschwindigkeitsregime** 30 km/h

**Länge der Begegnungszone** 300 m

**Fläche** 7.800 m<sup>2</sup>

**Materialien** Asphalt / Beton

**Parken** Ja

**Einbahn** Nein

**BürgerInnenbeteiligungsprozess** Ja

**Fertigstellung** 2014

### Fazit

keine signifikante Erhöhung der Reisezeit, weniger Stop-and-Go-Verkehr, keine Unfälle nach Umbau, Verlagerung des motorisierten Verkehrs auf Autobahn, keine Verlagerung ins untergeordnete Straßennetz, alle Altersgruppen nehmen Mittelstreifen und flächiges Queren an, insbesondere Schüler und Schülerinnen, Rückmeldungen aus der Bevölkerung mehrheitlich positiv.



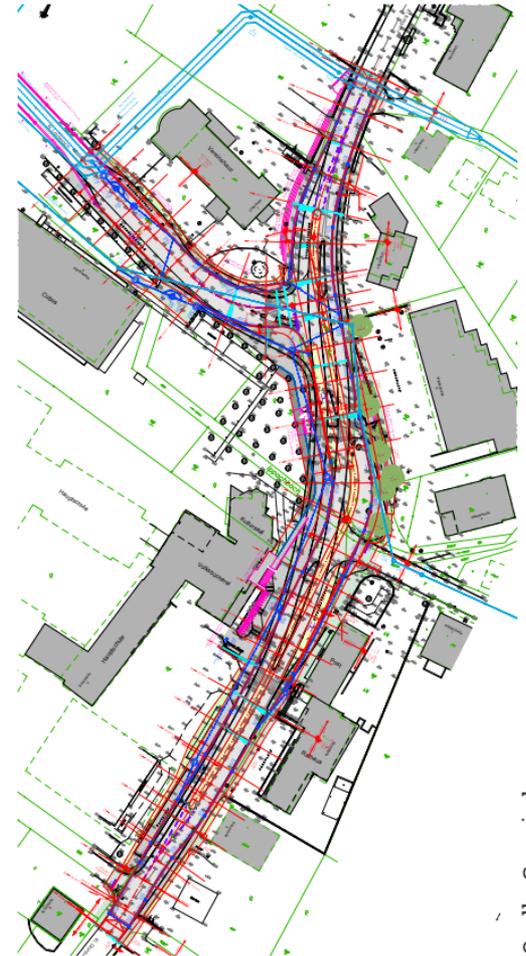
## Kurzbeschreibung

Durch den Bau des Achrintunnels und der neuen Spange zum Anschluss an die Autobahn A14 sind die Gemeinden an der Landesstraße L3 Hofsteigstraße deutlich vom Durchgangsverkehr entlastet worden. Aufgrund der prognostizierten Entlastung wurde 2007 ein Betriebs- und Gestaltungskonzept Hofsteigader für die L3 ausgearbeitet.

Das Konzept wurde mit Beteiligung der Bevölkerung entwickelt. Ziel des Konzepts ist es, die Entlastung längerfristig zu gewährleisten und die Qualität für den Fuß- und Radverkehr zu verbessern. Die L3 wurde im Rahmen der Studie in verschiedene Abschnitte unterteilt, welche in der Projektierung einzeln betrachtet wurden. Die Begegnungszone Cubus in der Marktgemeinde Wolfurt ist einer dieser Abschnitte, der im Herbst 2014 realisiert wurde. Aufgrund der Reduktion des Durchgangsverkehrs war es möglich, den Straßenraum der L3 Hofsteigstraße umzugestalten.

Die Planung basiert auf dem Prinzip der Koexistenz aller VerkehrsteilnehmerInnen und der Geschwindigkeitsreduktion auf 30 km/h. Um eine nachhaltige Reduktion der Geschwindigkeit gewährleisten zu können, wurde die L3 Hofsteigstraße neu trassiert und im Bereich Cubus eine starke Verschwenkung der Fahrbahn realisiert. Durch die Etablierung eines multifunktionalen Mittelstreifens, der einerseits den FußgängerInnen das flächige Queren erlaubt und andererseits dem Fahrzeugverkehr als Abbiegestreifen dient, konnte der Fließverkehr entschleunigt und verstetigt werden. Für FußgängerInnen entstanden attraktivere Bedingungen zum Flanieren und Queren im gesamten Straßenraum.

Der gesamte Bereich wurde als Begegnungszone mit Tempo 30 verordnet und dient dem Land Vorarlberg als Pilotprojekt bzw. Versuch für die Umsetzung von Begegnungszonen auf Landesstraßen. Das Büro Verkehrsingenieure Besch und Partner führte zudem die begleitenden Vorher-Nachher-Untersuchungen für das Amt der Vorarlberger Landesregierung durch.



## Begegnungszone 3 - Hard

**EinwohnerInnen** 13.344

**Kategorie der Straße** Gemeindestraße

**DTV** 2.000 KFZ/24h

**Geschwindigkeitsregime** 30 km/h

**Länge der Begegnungszone** 350 m

**Fläche** 5.850 m<sup>2</sup>

**Materialien** Asphalt / Beton / Markierung

**Parken** Ja

**Einbahn** Nein

**BürgerInnenbeteiligungsprozess** Ja

**Fertigstellung** 2014

### Fazit

Die Straßengestaltung beschränkt sich auf Bodenmarkierungen, wie farbige Punkte, Parkplätze etc. und ist somit eine sehr kostengünstige Variante. Beim Lokalaugenschein wurde diese allerdings als nicht besonders wirksam empfunden. Weiters sind die Einbindungen der Seitenstraße in die Begegnungszone mit Vorrang geben geregelt, wodurch sich aus fachlicher Sicht das Geschwindigkeitsniveau in der Landesstraße nicht ausreichend reduziert.



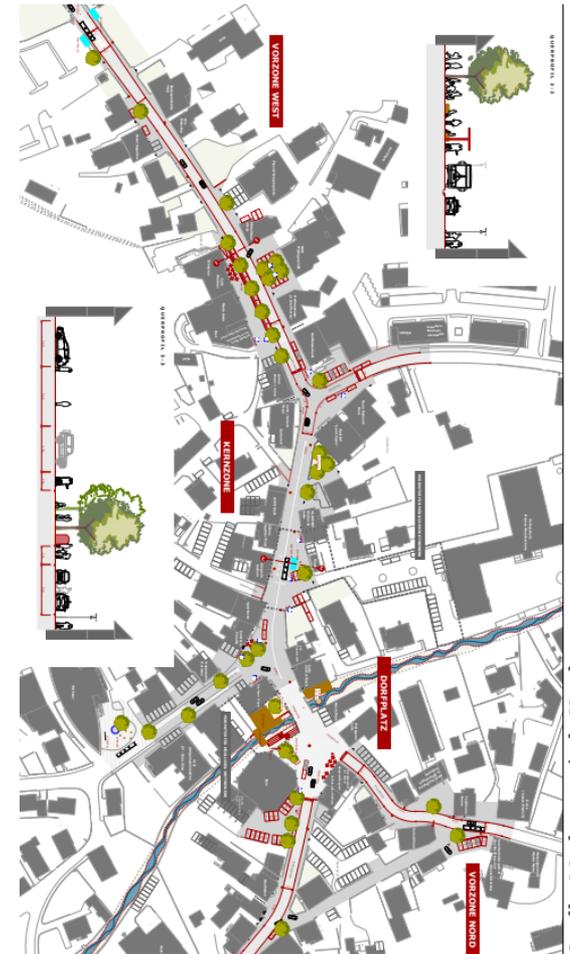
## Kurzbeschreibung

Im Zuge eines gemeinsamen Prozesses mit der Bevölkerung wurde unter dem Leitziel "mein zentrum" die Begegnungszone entwickelt. Ziel war es, das Ortszentrum zu attraktiveren und einen Raum zum Wohlfühlen, zum Zusammenleben, zum Arbeiten und Lernen, zum Wohnen und für vieles mehr zu schaffen. Aber auch die Abstimmung der Funktionen Verkehr, Aufenthalt und Identität waren wesentlicher Bestandteil im Planungsprozess zur Begegnungszone.

Durch verschiedenste bauliche und gestalterische Maßnahmen konnte für die Harder ein attraktives Ortszentrum geschaffen werden, das unter anderem durch die Begegnungszone charakterisiert ist.

Durch die Begegnungszone konnten der Schleichverkehr und das tägliche Verkehrsaufkommen reduziert sowie die Aufmerksamkeit und das soziale Verhalten gestärkt werden.

Hard hat nicht nur eine Begegnungszone bekommen, sondern die Harder haben sich in einem gemeinsamen Prozess mit Politik und Experten ihr Ortszentrum - Harder Platz - geschaffen. Der Außenraum wurde durch Bepflanzungen und durch die Dorfbachnaturisierung attraktiviert. Mit dem Wochenmarkt konnte die Aufenthaltsqualität des Straßenraumes erhöht und ein Ort zum Verweilen geschaffen werden.



## Begegnungszone 4 - St.Gallen Bleicheli

**EinwohnerInnen** 72.522

**Kategorie der Straße** Gemeindestraße

**DTV** 1.000 KFZ/24h

**Geschwindigkeitsregime** 20 km/h

**Länge der Begegnungszone** 200 m

**Fläche** 5.300 m<sup>2</sup>

**Materialien** rotes Gummigranulat

**Parken** Ja

**Einbahn** Nein

**BürgerInnenbeteiligungsprozess** Nein

**Fertigstellung** 2011

### Fazit

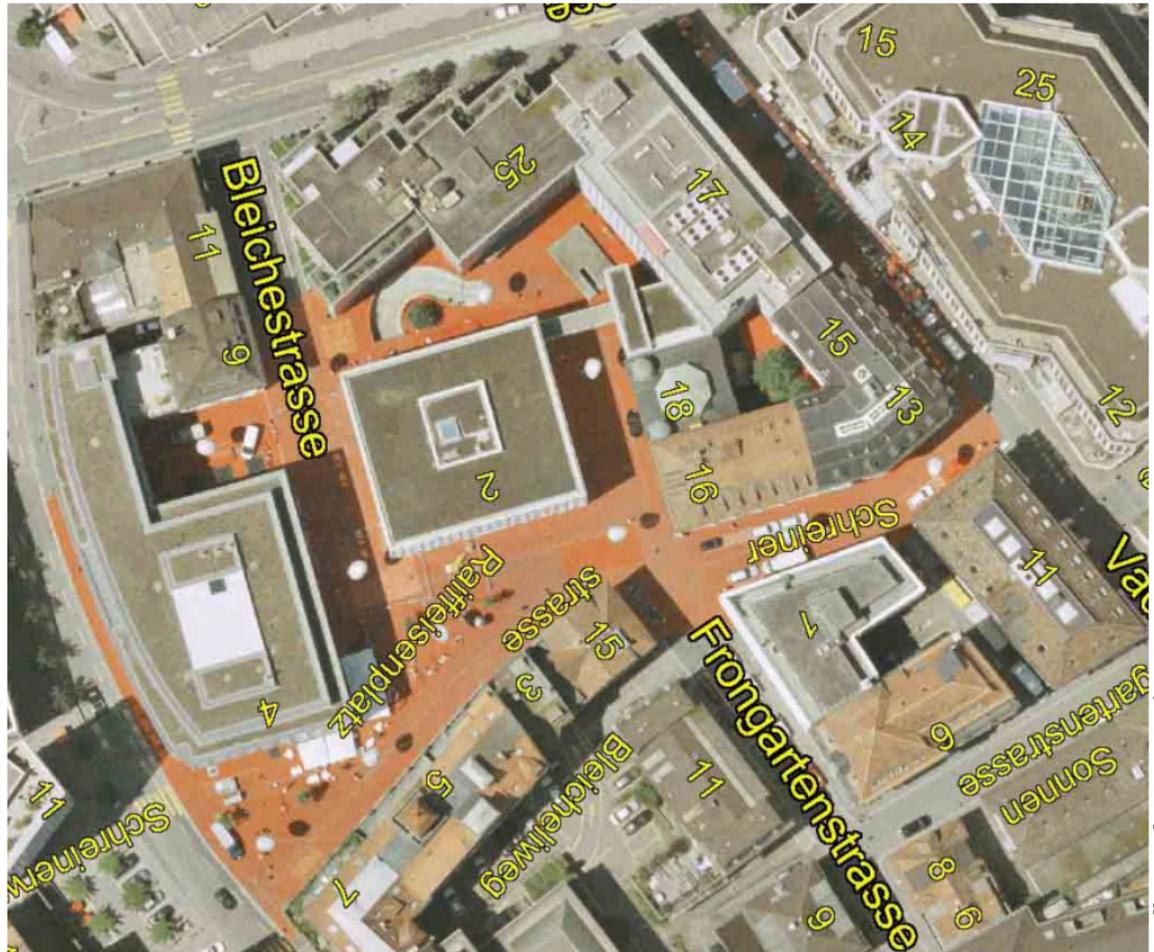
St. Gallen Bleicheli ist eine Ausnahmebegegnungszone. Die Erneuerung des Belags, die ca. alle 2 - 3 Jahre durchgeführt werden muss, ist für die Raiffeisenbank leistbar, nicht jedoch für eine Gemeinde. Sie ist jedenfalls ein attraktiver Verweilort abseits des historischen Zentrums von St. Gallen geworden.



### **Kurzbeschreibung**

Das Bleicheli liegt außerhalb der historischen Stadtmauern. Ursprünglich diente es, wie viele Wiesen rund um die Textilstadt, als Ort, an dem Leinwandtücher zum Bleichen an die Sonne gelegt wurden. Im 19. Jahrhundert wurde diese Methode ersetzt. Und so wurden viele der ehemaligen Bleichen für die Überbauung freigegeben.

Die vormalig kleinräumige gemischte Struktur wurde durch großvolumige Baukörper neu definiert und bildet heute – obschon zwischen Altstadt und Migros Neumarkt gelegen – einen etwas abseits gelegenen Ort, der vor der Errichtung der Begegnungszone öde wirkte. In der Folge wurde nach Lösungen gesucht, diese Ödnis aufzupeppen. Man wurde im Entwurf der Künstlerin Pipilotti Rist fündig. In ihrem frechen Projekt „stadtlounge“ erhielten die öffentlichen und privaten Freiräume im Bleicheli einen roten Belag, wurden mit „Möbeln“ ausgestattet und mit dem neuen Status der Begegnungszone versehen konnte die Aufenthaltsqualität des Straßenraumes erhöht und ein Ort zum Verweilen geschaffen werden.



## Begegnungszone 5 - St.Gallen Klosterbezirk

**EinwohnerInnen** 72.522

**Kategorie der Straße** Gemeindestraße

**DTV** 1.000 KFZ/24h

**Geschwindigkeitsregime** 20 km/h

**Länge der Begegnungszone** Netzwerk

**Fläche** 8.500 m<sup>2</sup>

**Materialien** Granitpflastersteine

**Parken** Ja

**Einbahn** Ja, teilweise mit Radfahren gegen die Einbahn

**BürgerInnenbeteiligungsprozess** Ja

**Fertigstellung** 2014

### Fazit

Die Wahl der Granitpflastersteine und die Art der Verlegung passt zum Klosterbezirk St. Gallen, der mit dem Kloster St. Gallen als UNESCO Weltkulturerbe auch eine wichtige Touristenattraktion der Stadt St. Gallen ist. Durch Umgestaltung zur Begegnungszone bleibt die Lebendigkeit erhalten, die in Fußgängerzonen in Altstädten oft zu vemissen ist.

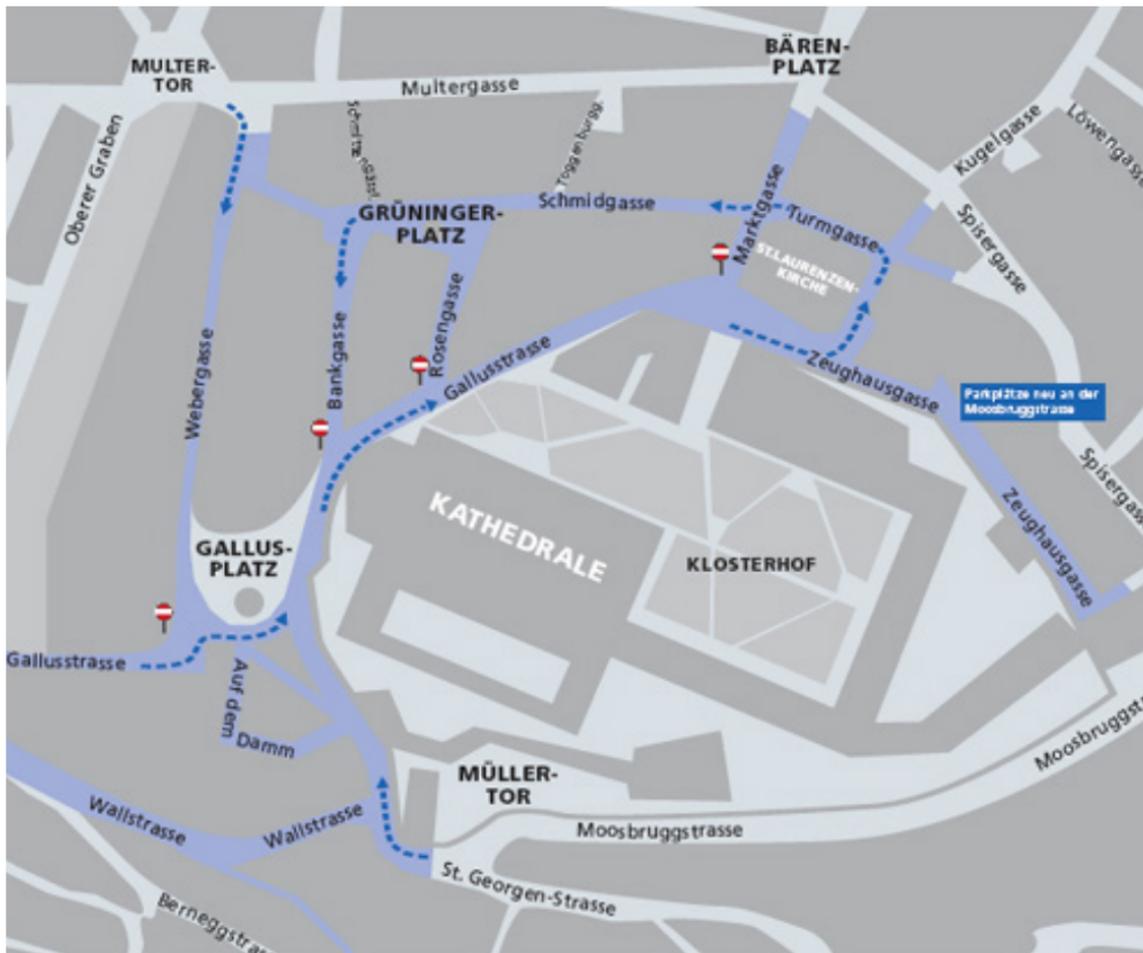


## Kurzbeschreibung

Als Begegnungszone ausgewiesen wurde der Klosterbezirk bereits 2003 und mit provisorischen baulichen Maßnahmen versehen. Die definitive bauliche Gestaltungsstudie wurde 2006 erstellt und bis 2014 schrittweise umgesetzt.

Die unterschiedlichen Interessen der AnwohnerInnen, Gewerbetreibenden, der Umwelt- und Verkehrsverbände sowie der Denkmalpflege prallten im Quartier aufeinander. Die Lösung wollte jedoch nicht trennen, sondern zusammenführen.

Nach dem Beschluss, eine Begegnungszone einzuführen, konnten die unterschiedlichen Meinungen im Rahmen eines Moderationsverfahrens unter einen Hut gebracht werden. Der Durchgangsverkehr der Altsadt sollte zwar stark eingeschränkt werden, die Zufahrt zu den Geschäften jedoch möglich bleiben.



## Begegnungszone 6 - St. Gallen Vadianplatz

**EinwohnerInnen** 72.522

**Kategorie der Straße** Gemeindestraße

**DTV** 1.200 KFZ/24h

**Geschwindigkeitsregime** 20 km/h

**Länge der Begegnungszone** 100 m

**Fläche** 2.000 m<sup>2</sup>

**Materialien** Asphalt/Beton

**Parken** Ja, in der Tiefgarage unter dem Platz

**Einbahn** Nein

**BürgerInnenbeteiligungsprozess** Ja

**Fertigstellung** 2017

### Fazit

Der Vadianplatz ist ein willkommender Freiraum im mitten von Hochhäusern geprägten Westen der Stadt.



Quelle: Stadt St. Gallen

## **Kurzbeschreibung**

Im Zentrum der Neugestaltung stehen die Belebung und die Aufenthaltsqualität für den sehr stark von Fussgängerinnen und Fussgängern frequentierten Platz. Insbesondere am Mittag verweilen viele Leute an diesem zentralen Ort. Durch die Angliederung der Gutenbergstraße und Speerstraße an den beiden Schmalseiten des Vadianplatzes werden diese in einem gewissen Sinne räumlich integriert.

Mit der Neugestaltung des dazwischen zentral gelegenen Vadianplatzes und der angrenzenden Straßenabschnitte, insbesondere der Vadianstraße und der Übergang über die Kornhausstraße, werden die Voraussetzungen für eine deutlich höhere Aufenthaltsqualität geschaffen.

Aus gestalterischen und auch aus konstruktiven Gründen wurde Beton als Oberflächenmaterial im Zentrum des Platzes gewählt.

Die östlich und westlich angeordneten zwei neu gepflanzten Lederhülsenbäume flankieren den Platz. Sie schaffen zusammen mit dem attraktiven Raum für ein Außencafé und diversen Sitzelementen sowie Pflanztrögen ein angenehmes Klima.

Quer zum Platz verbindet die Gutenbergstraße den Bahnhofsbereich mit dem Gebiet der Neumärkte und darüber hinaus mit dem Quartier entlang von Davidstraße und Teufener Strasse. Die neue rund fünf Meter breite Treppe längs der Fassade des Neumarktes 1 ergänzt die bestehende Rampe zum angrenzenden sichtbaren Podest beim Südosteingang. Der Durchgang wird wesentlich breiter und attraktiver für Fußgängerinnen und Fußgänger.

Das Verkehrsregime wurde im Zuge der Neugestaltung angepasst und eine Begegnungszone eingeführt. Einerseits wird die Durchfahrt über den Platzbereich für den motorisierten Individualverkehr von Ost nach West unterbunden.

Die Zufahrt zur Neumarkt-Tiefgarage von Westen via Sperr- oder Vadianstraße bleibt möglich. Andererseits erfolgt die Wegfahrt aus der Tiefgarage nur noch Richtung Westen. Der Bereich zwischen Ein- und Ausfahrt der Tiefgarage steht somit überwiegend dem Langsamverkehr zur Verfügung.

Der Abschnitt zwischen der Kornhausstraße bis zur Gutenbergstraße wird neu zur Einbahnstraße in Fahrtrichtung Westen, ausgenommen für Radfahrende.

## Begegnungszone 7 - Schlieren

**EinwohnerInnen** 17.000

**Kategorie der Straße** Gemeindestraße

**DTV** 1.200 KFZ/24h

**Geschwindigkeitsregime** 20 km/h

**Länge der Begegnungszone** 100 m

**Fläche** 2.000 m<sup>2</sup>

**Materialien** Asphalt/Beton

**Parken** Ja

**Einbahn** Ja, teilweise

**BürgerInnenbeteiligungsprozess** Ja

**Fertigstellung** 2017

### Fazit

Der Bereich stellt den alten Dorfkern von Schlieren dar, eine Art Ruhepol in der sich rasch entwickelnden Stadt.



Quelle: Stadt Schlieren



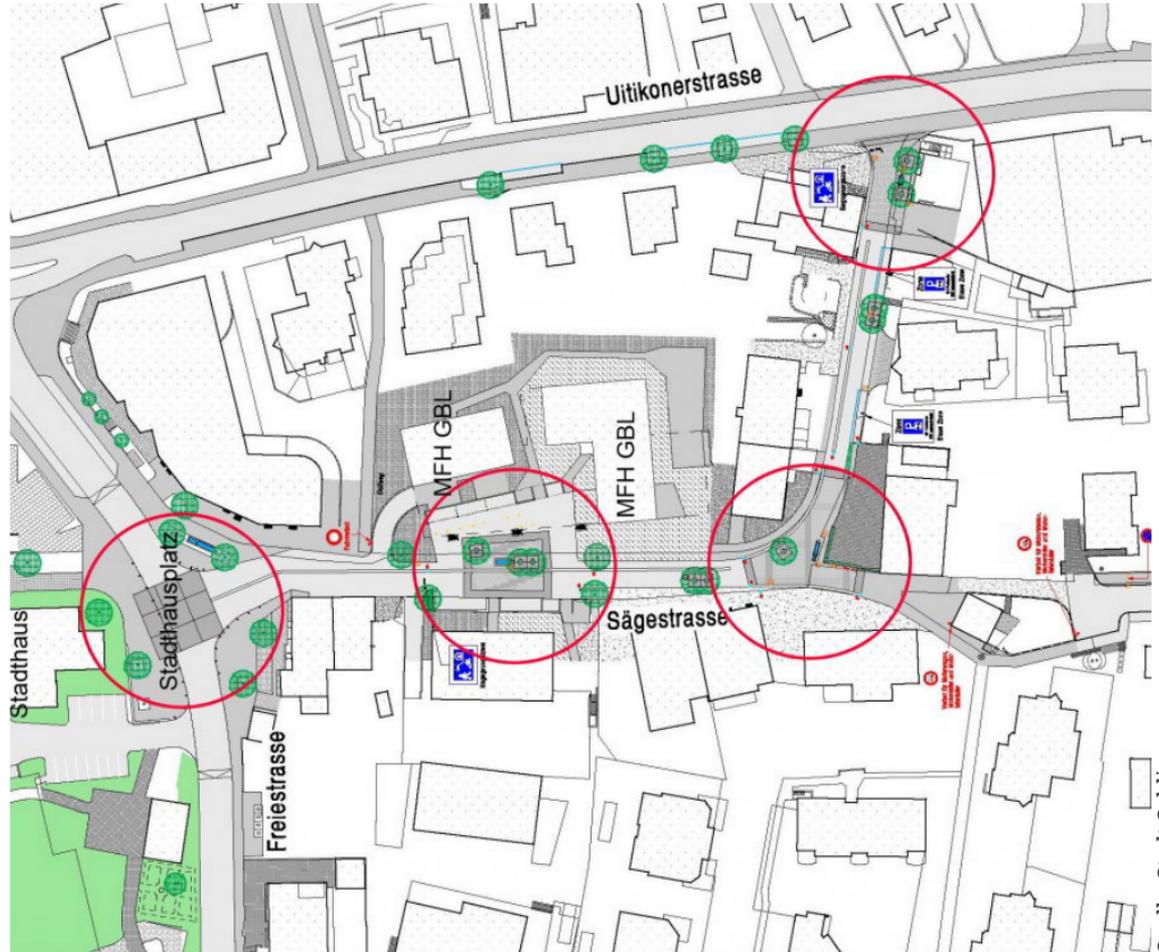
## Kurzbeschreibung

Die Sägestraße ist die ehemalige Dorfstraße im alten Dorfkern von Schlieren. Gemäß dem Stadtentwicklungskonzept von 2004 ist sie ein Teil der für die lokalen Bewegungen wichtigen Nord-Süd-Achse des Ortes. Sie hat ein grosses Potenzial und sollte daher für den Langsamverkehr aufgewertet und mit Plätzen strukturiert werden.

Die Sägestraße befand sich vor der Umgestaltung in einem schlechten Zustand. Es bestand dringender Sanierungsbedarf.

Ziel war, den Straßenraum so aufzuwerten, dass er für die lokale Bevölkerung attraktiv erscheint und zum Flanieren und Verweilen einlädt. Der Langsamverkehr sollte gefördert, der motorisierte Individualverkehr hingegen beruhigt werden.

Das Projekt erhielt im Rahmen des Flâneur d'Or 2008 eine Auszeichnung.



## Begegnungszone 8 - Sargans

**EinwohnerInnen** 17.000

**Kategorie der Straße** Gemeindestraße

**DTV** 1.200 KFZ/24h

**Geschwindigkeitsregime** 20 km/h

**Länge der Begegnungszone** 100 m

**Fläche** 2.000 m<sup>2</sup>

**Materialien** Asphalt/Beton

**Parken** Ja

**Einbahn** Ja, teilweise

**BürgerInnenbeteiligungsprozess** Ja

**Fertigstellung** 2017

### Fazit

Die Nutzbarkeit des Straßenraumes und das Erscheinungsbild der Altstadt werden verbessert und die Aufenthaltsqualität gesteigert, wovon Bewohner wie Besucher profitieren.



## Kurzbeschreibung

Die Sarganser Städtchenstraße war einst die Hauptstraße von Zürich nach Chur. Heute ist sie nur noch mäßig befahren, hat aber einen hohen Fuß- und Radverkehrsanteil, da auf ihr wichtige Schulwege verlaufen. Problematisch ist die verkehrsorientierte Straßengestaltung ohne Fußgängerbereiche. Neben der klassischen Analyse wurde eine Umfrage bei den Betroffenen entlang der Straße durchgeführt. Über 40 % zurückerhaltene Fragebögen zeigten vom großen Interesse am Projekt.

Gestützt auf Analyse und Umfrage wurde mittels morphologischem Kasten ein Verkehrskonzept und ein Gestaltungskonzept erarbeitet. Das Verkehrskonzept sieht die Einführung einer Tempo-30-Zone auf den Zufahrten und eine Begegnungszone in der Altstadt vor. Fahrverbote oder -beschränkungen sind nicht nötig, da durch die vorgesehene Aufhebung der Parkplätze in der Hauptgasse der dortige Verkehr stark reduziert wird.

Die Knoten, in welche die Städtchenstraße mündet, und die Einmündungen sollen ebenfalls umgestaltet werden. Neu wird die Buslinie, welche bisher an der Altstadt vorbeiführte, durch die Altstadt geführt und diese damit optimal erschlossen. Im Gestaltungskonzept werden auf den Altstadtzufahrten Gehbereiche vorgeschlagen, welche durch eine Rinne von der Fahrbahn getrennt sind und von Bäumen und

einer neuen Beleuchtung begleitet werden. Die Fahrbahn selbst wird auf das nötige Minimum reduziert. Die Eingänge in die Altstadt sind als Plätze gepflastert. In der Altstadt werden die Straßenraumgestaltung an das historische Erscheinungsbild angelehnt und die Hausvorbereiche gepflastert; spezielle Straßenraumelemente werden hervorgehoben.



## Begegnungszone 9 - Buchs

**EinwohnerInnen** 17.000

**Kategorie der Straße** Gemeindestraße

**DTV** 1.200 KFZ/24h

**Geschwindigkeitsregime** 20 km/h

**Länge der Begegnungszone** 500 m

**Fläche** 6.460 m<sup>2</sup>

**Materialien** Asphalt/Betonsteine

**Parken** Ja

**Einbahn** Ja, teilweise

**BürgerInnenbeteiligungsprozess** Ja

**Fertigstellung** 2017

### Fazit

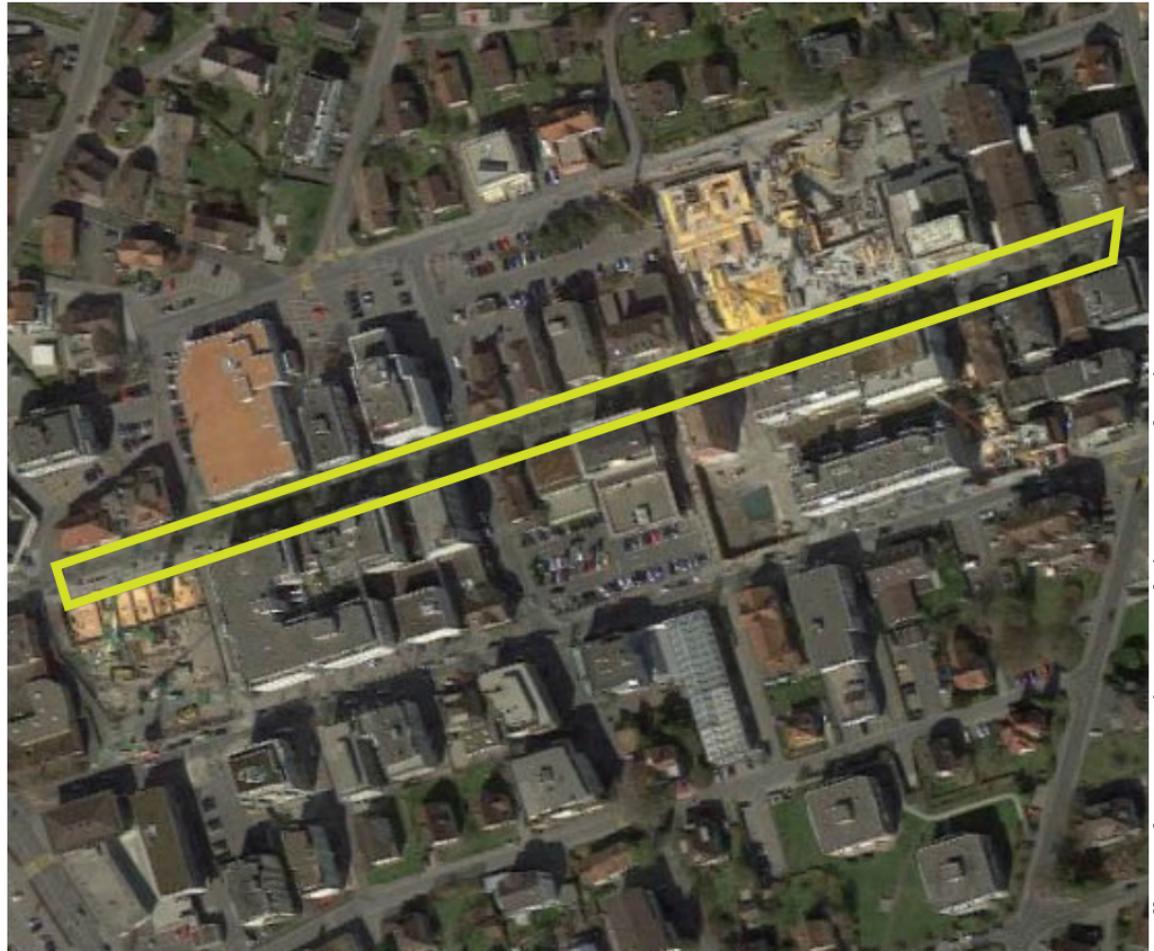
Durch die Begegnungszone hat die Hauptgeschäftsstraße mit den breiten Gehsteigen an Aufenthaltsqualität hinzugewonnen.



## **Kurzbeschreibung**

Der Buchser Gemeinderat beschloss die Bahnhofstraße als Begegnungszone auszuweisen, um sie für das Einkaufen, das Flanieren, das Einkehren und das Wohnen attraktiver zu machen.

Dies wurde nach dem Abschluss einer Großbaustellen ab 2014 umgesetzt. Grundsätzlich wird aber weiterhin der motorisierte Verkehr die Bahnhofstraße wie bisher im Einbahnverkehr nutzen können. Eine autofreie Bahnhofstraße (Fußgängerzone) war für den Gemeinderat kein Thema.





**DORF  
ERNEU  
ERUNG  
TIROL**

**FXA**  
ursula faix architecture

**Für den Inhalt verantwortlich** Architektin DI Ursula Faix

**Textteile** Architektin DI Ursula Faix; Recherche jeweilige Gemeinde

**Plangrafiken** Architektin DI Ursula Faix; Recherche jeweilige Gemeinde

**Nachbearbeitung** DI Roman Schögl, Dorferneuerung, Land Tirol

**Fotos ohne direkte Quellenangabe** DI Martin Schönherr, SG Raumordnung Land Tirol; Ing. Stefan Schöpf, Dorferneuerung Land Tirol

Innsbruck, 20.07.2018

**Architektin DI Ursula Faix**  
www.faix-architecture.com  
Sparkassenplatz 5/1  
6020 Innsbruck

**Amt der Tiroler Landesregierung**  
**Abt. Bodenordnung**  
**Geschäftsstelle für Dorferneuerung und Lokale Agenda 21**  
Heiliggeiststraße 7  
6020 Innsbruck