

Genehmigungsexemplar vom 26.08.2025

Auftraggeber: Gemeinde Bottmingen
Objekt: Begegnungszonen auf Gemeindestrassen

KONZEPT



11. Juli 2024, revidiert 26. August 2025

Inhaltsverzeichnis

1. Ausgangslage und Auftrag	3
1.1 Ausgangslage	3
1.2 Auftrag	3
2. Definition Begegnungszone	4
3. Gesetzliche und weitere Grundlagen	5
3.1 Gesetzliche Grundlagen	5
3.2 Weitere Grundlagen	6
3.3 Rahmenbedingungen/Randbedingungen	6
3.4 Begriff «Verkehrsorientierte Strassen»	7
4. Minimal-/Maximallösungen	8
4.1 Verzicht auf Begegnungszonen	8
4.2 Flächendeckende Begegnungszonen	8
5. Nutzen	9
6. Pro & Contra von Begegnungszonen	10
6.1 Pros	10
6.2 Contras	10
7. Beurteilungskriterien für die Einführung einer Begegnungszone	11
7.1 Antrag der betroffenen Anwohnerschaft	11
7.2 Fussverkehr	11
7.3 Bevölkerung/Kinder	11
7.4 Quartier	11
7.5 Querungsbedürfnis	11
7.6 Hanglage	11
7.7 Trottoirs	11
7.8 Öffentlicher Verkehr	12
7.9 Kantonale Radrouten/Velovorzugsrouten	12
7.10 Geschwindigkeitsniveau	12
7.11 Verkehrsmenge/Schwerverkehr	12
7.12 Durchgangsverkehr	12
7.13 Diverses	12
8. Schlussfolgerung	13
Anhang: Checkliste Begegnungszone	14

1. Ausgangslage und Auftrag

1.1 Ausgangslage

Die Verwaltung der Gemeinde Bottmingen wird immer wieder mit Anfragen aus der Bevölkerung konfrontiert, ob in einer Strasse/auf einem Strassenabschnitt eine Begegnungszone eingerichtet werden könne.

Zur einheitlichen Beantwortung dieser Frage fehlt ein Konzept, ein Handbuch, welches regelt, wann und unter welchen Bedingungen eine Begegnungszone eingerichtet werden kann, oder wann eine solche nicht infrage kommt/nicht opportun ist.

Der Gemeinderat hat vorliegendes Konzept an seiner Sitzung vom 26.08.2025 genehmigt.

1.2 Auftrag

Die Gemeinde Bottmingen hat im Januar 2024 unser Büro beauftragt, ein Konzept /Handbuch zu Begegnungszonen auf Gemeindestrassen auszuarbeiten.

Dieses Handbuch soll in einem ersten Teil erläutern, was eine Begegnungszone ist, welche gesetzlichen Vorgaben und Randbedingungen es zu beachten gibt, welche Ziele mit einer Begegnungszone verfolgt werden, welcher Nutzen mit einer Einführung einer solchen Zone erreicht wird und wo die Vor- und Nachteile liegen.

In einem zweiten Teil soll dann definiert werden, welche Anforderungen und Vorgaben für die Einführung von Begegnungszonen auf Gemeindestrassen erfüllt sein müssen.

Schliesslich soll eine Check-Liste ausgearbeitet werden, aufgrund welcher die Gemeinde selbst einen Begegnungszonen-Antrag aus der Bevölkerung anhand klarer Kriterien prüfen kann.

2. Definition Begegnungszone

Der Begriff «Begegnungszone» in der Verkehrstechnik wird in der Signalisationsverordnung (SSV; SR 741.21) unter Art. 22b wie folgt definiert:

¹ *Das Signal «Begegnungszone (2.59.1) kennzeichnet Strassen in Wohn- und Geschäftsbereichen, auf denen die Fussgänger und die Benützer von fahrzeugähnlichen Geräten die ganze Verkehrsfläche benützen 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 und Markierungen gekennzeichneten Stellen erlaubt. Für das Abstellen von Fahrrädern gelten die allgemeinen Vorschriften über das Parkieren.*

Zudem steht in SSV, Art. 2a Zonensignalisation, weiter:

...

⁵ *Die Signale ..., „Begegnungszone“ (2.59.5) ... sind nur auf nicht verkehrsorientierten Nebenstrassen zulässig.*

Zusammengefasst heisst das:

Die Signalisationsverordnung erlaubt grundsätzlich Begegnungszonen in Wohngebieten (und Geschäftsbereichen) auf Nebenstrassen. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt dort 20 km/h und der Fussverkehr (und fahrzeugähnlichen Geräte wie Trotti etc.) hat Vortritt auf der gesamten Verkehrsfläche, darf aber den fahrenden Verkehr nicht unnötig behindern. Zudem muss das Parkieren geregelt werden.

3. Gesetzliche und weitere Grundlagen

3.1 Gesetzliche Grundlagen

- **Strassenverkehrsgesetz (SVG; SR 741.01)**

Art. 3, Abs. 4

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

Art. 6a, Abs. 1

¹ Bund, Kantone und Gemeinden tragen bei Planung, Bau, Unterhalt und Betrieb der Strasseninfrastruktur den Anliegen der Verkehrssicherheit angemessen Rechnung.

...

- **Signalisationsverordnung SSV vom 05.09.1979, Stand vom 08.04.2024**

Art. 2a, Abs. 5 → s. 2. Definition Begegnungszone

Art. 108

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

² Die allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten können herabgesetzt werden, wenn:

- a. eine Gefahr nur schwer oder nicht rechtzeitig erkennbar und anders nicht zu beheben ist;*
- b. bestimmte Strassenbenützer eines besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutzes bedürfen;*
- c. auf Strecken mit grosser Verkehrsbelastung der Verkehrsablauf verbessert werden kann;*
- d. dadurch eine im Sinne der Umweltschutzgesetzgebung übermässige Umweltbelastung (Lärm, Schadstoffe) vermindert werden kann. Dabei ist der Grundsatz der Verhältnismässigkeit zu wahren.*

...

⁴ Vor der Festlegung von abweichenden Höchstgeschwindigkeiten wird durch ein Gutachten (Art. 32 Abs. 3 SVG) abgeklärt, ob die Massnahme nötig (Abs. 2), zweck- und verhältnismässig ist oder ob andere Massnahmen vorzuziehen sind. Dabei ist insbesondere zu prüfen, ob die Massnahme auf die Hauptverkehrszeiten beschränkt werden kann.

^{4bis} In Abweichung der Absätze 1, 2 und 4 richtet sich die Anordnung von Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen nur nach Artikel 3 Absatz 4 SVG.

⁵ Es sind folgende abweichende Höchstgeschwindigkeiten zulässig:

....

- d. auf Strassen innerorts: 80/70/60 km/h, tiefere Höchstgeschwindigkeiten als 50 km/h in Abstufungen von je 10 km/h;
- e. innerorts mit Zonensignalisation ... 20 km/h nach Artikel 22b.

⁶ Das UVEK regelt die Einzelheiten für die Festlegung abweichender Höchstgeschwindigkeiten. Es legt für Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen bezüglich Ausgestaltung, Signalisation und Markierung die Anforderungen fest.

- „Verordnung des UVEK über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen“ vom 28.09.2001, (UVEK-Verordnung; SR 741.213.3, Stand am 01.01.2023)

3.2 Weitere Grundlagen

- Forschungsbericht «Begegnungszonen – eine Werkschau mit Empfehlungen für die Realisierung», ASTRA/SVI, Oktober 2013
- «Begegnungszonen, Tendenzen und Herausforderungen nach 20 Jahren», ASTRA/Fussverkehr Schweiz, Juni 2022
- Merkblatt Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen auf nicht verkehrsorientierten Strassen (i.d.R. Gemeindestrassen)/Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassen (i.d.R. Kantonsstrassen), Polizei Basel-Landschaft, 12.12.2022
- Unfallstatistik Gemeindestrassen Bottmingen 2014 - 2023, Polizei BL, 13.03.2024

3.3 Rahmenbedingungen/Randbedingungen

Für die Einreichung von Begegnungszonen auf nicht verkehrsorientierten Strassen auf Gemeindestrassen im Kanton BL sind folgende Unterlagen erforderlich:

- Antragsschreiben mit einer kurzen Begründung, welche sich auf den zur Anwendung kommenden Art. 3, Abs. 4 SVG bezieht/stützt.
- Massnahmenplan, wobei sämtliche umzusetzenden Massnahmen den Vorgaben der Verordnung über Tempo 30- und Begegnungszonen zu entsprechen haben. Dies gilt insbesondere für Fussgängerstreifen und eine Abweichung vom Rechtsvortritt (siehe Art 4 UVEK-Verordnung). Solche Massnahmen müssen gegebenenfalls begründet werden.
- Die Gestaltung des Strassenraums richtet sich nach Art. 5 (der UVEK-Verordnung), wobei nötigenfalls zu prüfen ist, ob zur Einhaltung der anzuordnenden Höchstgeschwindigkeit weitere Massnahmen zu ergreifen sind.

3.4 Begriff «Verkehrsorientierte Strassen»

Der Begriff der «verkehrsorientierten Strasse» wird im Strassenverkehrsrecht verwendet und definiert. Dabei handelt es sich um Strassen, die primär auf die Anforderungen des Motorfahrzeugverkehrs ausgerichtet und für eine effiziente Verkehrsabwicklung bestimmt sind, indem sie sichere, leistungsfähige und wirtschaftliche Transporte ermöglichen. Sie bilden das übergeordnete Netz. Im Gegensatz zum Bau- und Planungsrecht verzichtet der Bundesrat auf eine Verwendung des Begriffs «siedlungsorientierte Strassen». Im Verkehrsrecht genügt es, die Begriffe der «verkehrsorientierten» und «nicht verkehrsorientierten» Strassen zu verwenden.

4. Minimal-/Maximallösungen

4.1 Verzicht auf Begegnungszonen

Ein kompletter Verzicht auf Begegnungszonen kann als Minimallösung angesehen werden. Begründet werden kann dieser Ansatz damit, dass auf den Gemeindestrassen in Bottmingen bereits vor mehr als 10 Jahren flächendeckend Tempo 30 eingeführt wurde. Damit wurde den Wohngebieten Rechnung getragen und die Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden verbessert. In den letzten zehn Jahren 2014 bis 2023) ereigneten sich im Schnitt 3.6 polizeilich registrierte Unfälle pro Jahr (gem. Unfallstatistik der Polizei BL, 13.03.2024). Darin enthalten sind 22 Unfälle durch Übermüdung, unvorsichtiges Rückwärtsfahren, Schwächezustand, mangelhafte Manipulation, Einwirkung von Alkohol usw., also alles geschwindigkeitsunabhängige Ursachen.

Der Gemeinderat Bottmingen lehnt einen strikten Verzicht auf Begegnungszonen ab. Aufgrund der Gegebenheiten kann eine Begegnungszone durchaus ein geeignetes Mittel sein, den Fussverkehr zu priorisieren.

4.2 Flächendeckende Begegnungszonen

Das Ersetzen sämtlicher Tempo-30-Zonen durch Begegnungszonen kann als Maximalvariante angesehen werden. Dies dürfte schwierig sein, denn auf diversen Strassen verkehrt der Ortsbus oder eine kantonale Radroute verläuft darauf: Die Normen raten von öV-Linien durch Begegnungszonen ganz ab, auch längere Abschnitte von kantonalen Radrouten durch Begegnungszonen sind nicht erwünscht, da diese für die Velofahrenden an Attraktivität verlieren. Zudem gibt es in Bottmingen viele Strassen am Hang mit grossem Gefälle, wo Begegnungszonen nicht sinnvoll sind. Zudem nimmt die Akzeptanz erfahrungsgemäss ab, je grösser eine Begegnungszone ist.

Aus obengenannten Gründen ist der Gemeinderat gegen diese Maximalvariante. Sie soll nicht weiterverfolgt werden.

5. Nutzen

Eine Begegnungszone soll das konfliktarme Überlagern von vielfältigen Nutzungen im Strassenraum ermöglichen. Es ist also der Wunsch nach Vereinbarkeit von Aufenthalts- und Mobilitätsansprüchen.

Dieser Nutzen ergibt sich aber erst, wenn eine **hohe Frequenz an Personen zu Fuss** und nur eine **geringe Verkehrsmenge** vorhanden ist.

Im **Wohnumfeld** ergibt sich ein Nutzen aufgrund der tiefen Geschwindigkeit der Fahrzeuge: Dadurch erhalten die Menschen die Möglichkeit, sich im Strassenraum aufzuhalten, zum Spielen oder Verweilen. Es entsteht also wertvoller Freiraum, insbesondere in städtischen Verhältnissen.

Auch in Eingangs-/Ausgangsbereichen von **Schulhäusern** könnte eine Begegnungszone nützen: Die Kinder sollen die Schule selbständig und ohne Gefährdung zu Fuss erreichen. Zudem könnte mit einer solchen Zone den Schulkindern das flächige Queren erleichtert werden. Auch wenn ein Teil der Schulanlage auf der anderen Strassenseite liegt oder der Pausenplatz den Strassenraum einschliesst, kann eine Begegnungszone beitragen, dass die Situation mit einem entsprechenden Erscheinungsbild als solche wahrgenommen wird. Im Bereich von Schulhäusern ist aus Sichtgründen möglichst auf Parkplätze zu verzichten. Damit kann gleichzeitig verhindert werden, dass Eltern, die ihre Kinder zur Schule fahren, innerhalb der Zone nicht mehr anhalten dürfen, gegebenenfalls ist die Begegnungszone mit einem Halteverbot ergänzend zu signalisieren. Seit der Einführung des Blockunterrichts in Schulen und Kindergärten beschränkt sich der Nutzen nur auf die Schulanfangs- und -endzeiten; in den übrigen Zeiten ist die Begegnungszone in den meisten Fällen nicht nachvollziehbar.

Der Nutzen einer Begegnungszone ist vor allem in **Geschäftsbereichen** erkennbar, wo die Kundschaft zwischen den Läden auf beiden Seiten der Strasse hin und her pendelt. Dieser Nutzen ergibt sich aber erst, wenn dies von vielen Leuten gemacht wird. Erst dann erscheint dieser Vortritt für den Fussverkehr auch für die Fahrzeuglenkenden plausibel.

Auch für **Menschen mit eingeschränkter Mobilität** sind Vortrittsregelung und Langsamkeit in Begegnungszonen vorteilhaft.

6. Pro & Contra von Begegnungszonen

6.1 Pros

- Vortritt Fussverkehr
- Erhöhung der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden aufgrund der niedrigen Geschwindigkeiten
- hohe Fehlertoleranz
- mehr und bessere Kommunikation zwischen Fuss- und rollendem Verkehr
- ermöglicht Spielen und Aufhalten im öffentlichen Raum
- Aufwertung des öffentlichen Raums (bei entsprechender Gestaltung), Belebung, soziale Aspekte
- Koexistenz (rücksichtsvolles Miteinander)
- geregeltes Parkieren
- Erhöhung der Wohn- und Aufenthaltsqualität
- Reduktion von Verkehrslärm und Luftschadstoffen
- Förderung des Fuss- und Veloverkehrs
- «Spielregeln» auf der Mischfläche sind definiert
- mit einem entsprechenden Erscheinungsbild kann ein hohes „Zonenbewusstsein“ entstehen
- Hinweis auf Institutionen mit Menschen, die einen besonderen Schutz erfordern (Kindergärten, Altersheime, Wohnheime etc.)

6.2 Contras

- falsche Sicherheit
- Kinder vermissen den Fahrbahnrand, an welchem sie warten, bis die Fahrzeuge stehen und ihnen den Vortritt gewähren. Um dem entgegenzuwirken, sollte die Fahrbahn sichtbar ausgestaltet sein.
- Kinder können Unterschied nicht feststellen zwischen Begegnungszone (mit Vortritt Fussverkehr) und Tempo 30 (ohne Vortritt Fussverkehr).
- Radrouten durch Begegnungszone, (schnelle) E-Bikes
- hohes Verkehrsaufkommen
- Buslinie vs Begegnungszone → Sicherheitsrisiko für Buspassagiere bei Bremsaktionen des Chauffeurs. Zudem vertragen sich Busse und spielende Kinder schlecht.
- Im Bereich von Schulhäusern ist eine Begegnungszone aufgrund des Blockunterrichts nur bei Schulanfang und -ende zweckmässig. In der übrigen Zeit ist eine Begegnungszone bei Schulen fragwürdig und stösst auf wenig Akzeptanz.
- Hindernisfreie Gestaltung (BehiG) entspricht oft nicht den Gestaltungswünschen und ist zudem kostenintensiv.

7. Beurteilungskriterien für die Einführung einer Begegnungszone

7.1 Antrag der betroffenen Anwohnerschaft

Grundsätzlich soll der Wunsch von der betroffenen Anwohnerschaft kommen. Das Bedürfnis nach mehr Aufenthaltsqualität und Sicherheit im Quartier muss von der Mehrheit der Anwohnerschaft der betroffenen Strasse/des betroffenen Strassenabschnitts kommen (in der Regel von Kreuzung zu Kreuzung); um die Realisierung der Begegnungszone prüfen zu lassen, verlangt die Gemeinde, dass **mind. 70 %** der betroffenen Bevölkerung im Zonenperimeter eine Einführung unterstützen, d. h. die Anwohnerschaft muss sich für „ihre“ Strasse einsetzen.

7.2 Fussverkehr

Im Wohnquartier: Hoher Kinderanteil, sowohl im Sommer und Winter, tagsüber und abends.

Bei Schulen, Heimen oder Institutionen mit Menschen mit körperlichen Beeinträchtigungen: hoher Anteil Fussverkehr gegenüber dem übrigen Verkehr.

7.3 Bevölkerung/Kinder

Im nahen Umfeld fehlt Platz für Spiel und Sport besonders für Kinder (Spielplätze, Schulanlagen etc.).

7.4 Quartier

Gibt es publikumsintensive, an die betroffenen Strassen grenzende Nutzungen (Spielplätze, attraktive Grünräume, Geschäfte, Post, Restaurants etc.), die einen hohen Anteil an Fussverkehr vermuten lassen?

7.5 Querungsbedürfnis

Begegnungszonen machen dort Sinn, wo ein flächiges Querungsbedürfnis mit Zielen beidseits der Strasse vorhanden sind.

7.6 Hanglage

Idealerweise liegen Begegnungszonen nicht in Hanglage, da dort das Verweilen und Spielen auf der Strasse wenig attraktiv resp. erschwert sein kann. Aus diesem Grund sollten nur geringe Steigungen (<5 %) zur weiteren Prüfung zugelassen werden.

7.7 Trottoirs

Entlang der betroffenen Strasse gibt es keine Trottoirs. Bei Strassen mit Trottoir ist zu prüfen, ob dieses gegebenenfalls mit einer Umgestaltung in eine Begegnungszone aufgehoben werden kann. Auf Nachfrage bei der Polizei BL/Verkehrssicherheit, *„geht im Grundsatz auch eine Begegnungszone mit Trottoir. Als Empfehlung gilt dann, dass bei einer Instandstellung die Zone möglichst flächig anzupassen ist“* (E-Mail von M. Violetti vom 14.08.2025). Eine reine Umgestaltung zur Einführung einer Begegnungszone ist aufwändig und kostenintensiv.

7.8 Öffentlicher Verkehr

Durch die betroffene Strasse darf keine Buslinie verkehren.

7.9 Kantonale Radrouten/Velovorzugsrouten

Die Kombination von Radrouten und Begegnungszone ist nur über einen Platzbereich/auf kurzen Streckenabschnitten möglich und sinnvoll.

7.10 Geschwindigkeitsniveau

Das vorhandene Geschwindigkeitsniveau ist bereits heute auf einem niedrigen Tempo-30-Niveau ($v_{85} < 32 \text{ km/h}$).

7.11 Verkehrsmenge/Schwerverkehr

Es muss sich um eine verkehrsarme Strasse handeln, d. h. in der Spitzenstunde nicht mehr als 100 Fahrzeuge. Zudem sollte der Anteil des Fuss- und Veloverkehrs hoch sein im Verhältnis zum motorisierten Verkehr. Der Anteil Schwerverkehr am Gesamtverkehr muss sehr klein sein ($< 1 \%$).

7.12 Durchgangsverkehr

Auf der betroffenen Strasse soll kein oder kaum Durchgangsverkehr vorhanden sein. Eine Begegnungszone eignet sich nicht, um den Durchgangsverkehr zu verlangsamen.

7.13 Diverses

Sinnvollerweise gilt auf den direkt angrenzenden Strassen bereits Tempo 30, so dass die Begegnungszone darin eingebettet ist.

8. Schlussfolgerung

Begegnungszonen sind auf den Gemeindestrassen von Bottmingen grundsätzlich möglich. Ein Antrag zur Prüfung einer solchen Zone muss aber von einer Mehrheit der Anwohnerschaft im betroffenen Abschnitt kommen. Die Gemeinde wird diese Prüfung anhand der Check-Liste im Anhang durchführen. Dabei müssen insbesondere folgende fünf Kriterien erfüllt sein:

- Zustimmung der Anstösser > 70 %.
- Keine Hanglage.
- Keine Buslinie auf dieser Strasse/diesem Strassenabschnitt.
- Eine kantonale Radroute ist nur auf einem kurzen Strassenabschnitt von weniger als 150 m betroffen.
- Die Verkehrsmenge in der Spitzenstunde ist < 100 Fz/h.

Sind diese Kriterien erfüllt, werden auch die übrigen Kriterien zur weiteren Beurteilung herangezogen. Ist eines dieser Kriterien nicht erfüllt, erübrigt sich eine weitere Prüfung und die Strasse bleibt im Tempo 30.

Bottmingen, 26. August 2025

Glaser Saxer Keller AG

Sachbearbeiter: Stephan Glutz

Anhang: Checkliste Begegnungszone

			Bemerkungen
Zwingende Eignungskriterien:			
Zustimmung der Anwohner			
☐ > 70%		☐ < 70%	
Führt Buslinie durch die Strasse/den Strassenabschnitt?			
☐ nein		☐ ja	
Führt eine Radroute durch die Strasse/den Strassenabschnitt?			
☐ nein		☐ ja, Abschnitt > 150 m'	
☐ ja, Abschnitt < 150 m'			
Verkehrsmenge in Spitzenstunde:			
☐ < 100 Fz/h		☐ > 100 Fz/h	
Hanglage (Längsgefälle kleiner als 5 %)?			
☐ ja		☐ nein	
Weitere Beurteilungskriterien			
Bevölkerung: Anzahl Haushalte mit Kinder			
☐ > 50%		☐ < 50%	
Gibt es Schulen, Altersheime, übrige Institutionen innerhalb der Zone?			
☐ ja		☐ nein	
Gibt es Plätze für Spiel/Sport in Umgebung?			
☐ nein	☐ ja, > 350 m	☐ ja	
Gibt es Publikumsintensive Nutzungen in Umgebung, die einen hohen Fussverkehrsanteil erwarten lassen?			Geschäfte, Grünplätze, Post, Restaurants oä.
☐ ja		☐ nein	
Querungsbedürfnis vorhanden?			also Fussgängerziele auf beiden Strassenseiten
☐ ja		☐ nein	
Sind heute Trottoirs vorhanden?			Trottoirs sollen sinnvollerweise im Hinblick auf eine Begegnungszone kostenintensiv entfernt werden
☐ nein		☐ ja	
Geschwindigkeitsniveau heute (v85):			Durch Gemeinde zu erheben
☐ < 32 km/h		☐ > 32 km/h	Je höher das v85, desto höher der Umgestaltungsaufwand!
Anteil Fuss- und Veloverkehr an Gesamtverkehrsleistung:			
☐ Hoch (> 50 %)	☐ mittel (30 – 50 %)	☐ klein (< 30 %)	
Anteil Schwerverkehr:			ohne Baustellenverkehr!
☐ < 1 %		☐ > 1 %	
Durchgangsverkehr vorhanden?			
☐ nein	☐ kaum	☐ ja	
Sind Gefahrenstellen bekannt?			
☐ ja		☐ nein	
Liegt Strasse innerhalb bestehender Tempo-30-Zone?			
☐ ja, auf beiden Seiten	☐ nur auf einer Seite	☐ beidseitig nicht	
Diverses:			