

## Nachhaltige Gestaltung von Verkehrsräumen im Siedlungsbereich **Köniz Schwarzenburgstrasse/ Bläuacker**

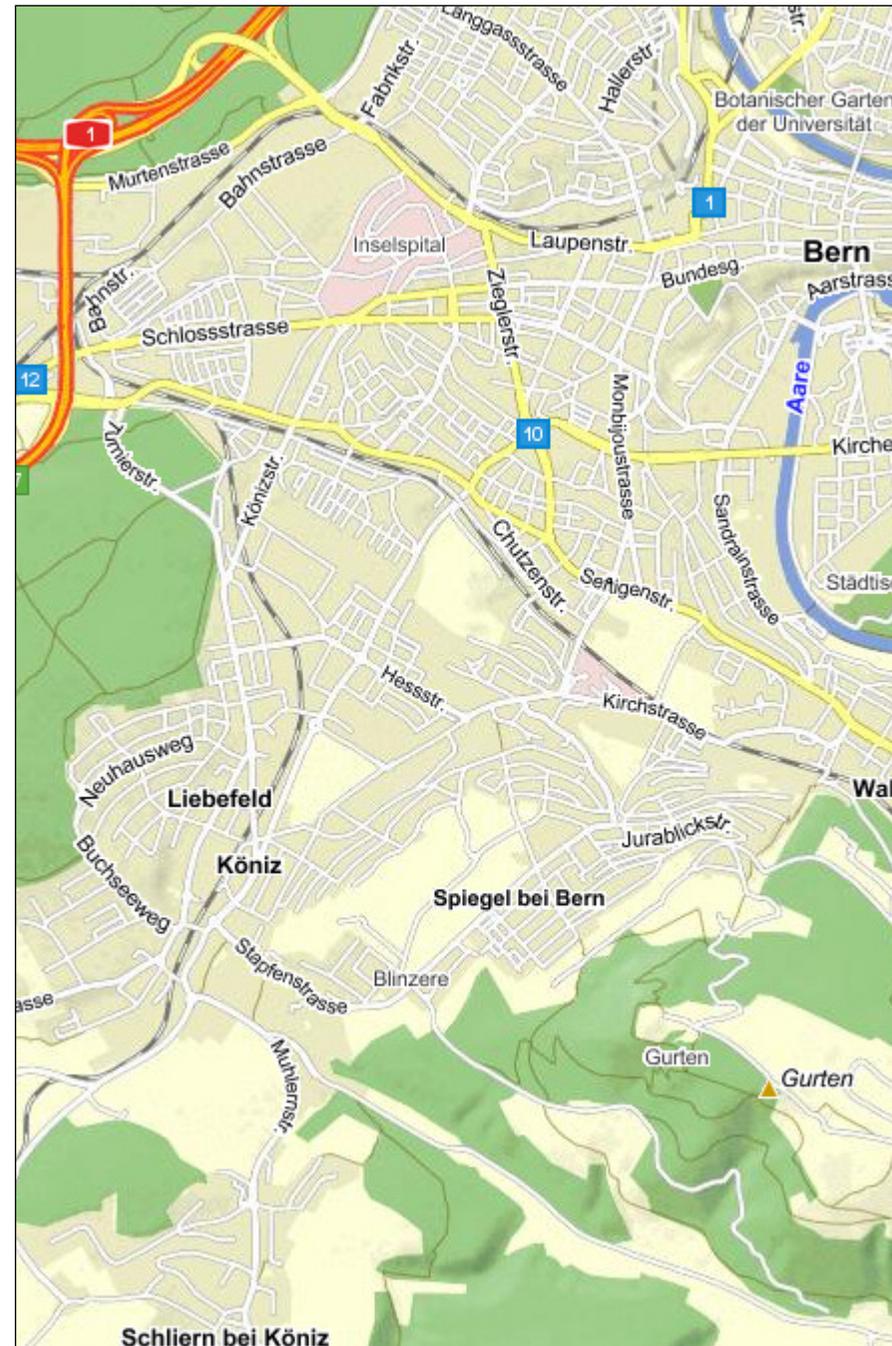
# 1 Beschreibung des Verkehrsraumes

Die Gemeinde Köniz umfasst geographisch den südwestlichen Viertel der engeren Agglomeration Bern. Köniz besteht insgesamt aus 11 verschiedenen Ortschaften und ist mit 38'000 Einwohnern die grösste Agglomerationsgemeinde von Bern. Köniz ist der Hauptort und Sitz der Gemeindeverwaltung und gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen. Die S-Bahn verkehrt im Halbstundentakt vom ländlichen Regionalzentrum Schwarzenburg via Köniz nach Bern. Eine ergänzende Regionalbuslinie verbindet im Fünf- bis Zehn-Minuten-Takt den Vorort Schliern via Köniz mit Bern.

Eine tangentielle Buslinie führt von Wabern auf der südöstlichen Ausfall-Achse Bern-Gürbetal via Köniz nach Niederwangen auf der westlichen Ausfallachse von Bern via Wangental nach Freiburg. Eine Buslinie verbindet das Spiegel-Blinzerplateau mit dem Ortszentrum von Köniz. Eine Postautolinie erschliesst einen Teil des südwestlich angrenzenden Längenbergplateaus im Halbstundentakt. Im engeren Ortszentrum befinden sich auf einer Länge von ca. 500 m über 50 Detailhandelseinrichtungen und Dienstleistungsangebote mit regem Publikumsverkehr, unter anderem Coop, Migros Denner, ca. 10 Restaurants oder Take aways und weitere Läden des täglichen Bedarfs. Beidseits der Kantonsstrasse sind zudem mehrere Banken, eine Poststelle, und weitere Läden des periodischen Bedarfs (Apotheke, Drogerie, Haushaltwarengeschäft, Reisebüros, eine chemische Reinigung etc.). Im engeren Ortskern besteht aufgrund der zahlreichen publikumsintensiven Nutzungen beidseits der Strasse ein recht hohes Fussgängeraufkommen und stellenweise ein Bedürfnis nach flächigem Queren. Zahlreiche Fussgängerunfälle führten dazu, dass 1970 sämtlich Knoten und Fussgängerquerungen mit LSA geregelt wurden. Mit der Zeit nahmen die freien Querungen zwischen den Lichtsignalanlagen trotz grossem Verkehrsaufkommen zu. Dies führte insbesondere im Bereich der Bushaltestellen mit vierspuriger Verkehrsführung immer wieder zu Konflikten und Unfällen.

## Funktionstyp

Die umgestaltete Ortsdurchfahrt von Köniz umfasst die Kantonsstrasse Bern-Schwarzenburg und weitere Gemeindestrassen. Das Beispiel kann den Funktionstypen "Dorf" und "Korridor" zugeordnet werden.





### Eckdaten

Auf dem südwestlichen Teil der Kantonsstrasse (Abschnitt vom Kreisell beim südlichen Ortseingang bis Ortskern) hat es einen durchschnittlichen täglichen Verkehr von 18'000 Fahrzeugen (Stand 2010). In Spitzenstunden wird ein Teil des Verkehrs in einer temporären Verkehrsführung zur Entlastung des Ortskerns via "Ventil" über einen weiterhin bestehenden Niveauübergang der Bahnlinie geführt. Im Ortskern ist die Fahrbahn 9.50 m breit. Zur Strassenbreite kommen noch beidseits Gehwegbereiche resp. Ladenvorgelände von zwei bis ca. fünf Meter. Dies ergibt insgesamt eine Strassenbreite von 14 bis ca.20 Metern.

### Wichtigste Massnahmen:

Anstelle der bisherigen vollständig Lichtsignal geregelten Ortsdurchfahrt kommt neu ein flexibleres System von LSA -Pfortneranlagen, Mittelzonen, Kreisverkehrsplätzen und T-Einmündungen. Im engeren Ortskern befindet sich eine Tempo 30 Zone mit flächiger Querungsmöglichkeit statt punktueller Fussgängerstreifen. Beidseits der Strasse befinden sich im Bereich der Läden Längsparkplätze. Zwei öffentlich zugängliche Einstellhallen sind im UG der beiden Grossverteiler.

## 2 Ausgangslage

Für das Ortszentrum von Köniz wurden seit den 1970 er Jahren mehrere grosszügige Zentrumsplanungen durchgeführt. Erste Entwürfe sahen für das Zentrum der damals für 100'000 Einwohner planenden, aufstrebenden Agglomerationsgemeinde mehrgeschossige und mehrspurige Verkehrslösungen und eine autofreie Fussgängerzone auf der alten Kantonsstrasse im Ortskern vor. In der Zwischenzeit wurden die Entwicklungsziele auf 40'000 Einwohner reduziert (heute ca. 38'000 Ew.). Eine neue Zentrumsplanung bemühte sich um eine masstabgerechtere Planung des Ortskerns. Mitte der 1990 er Jahre bot das Projekt eines Werkhofneubaus am Ortsrand und ein dadurch frei werdendes Areal (ehemaliger Gemeindewerkhof in altem Bauernhaus) die Möglichkeit zur Umgestaltung des Zentrums. Die Mehrheit der bisher mit zahlreichen Lichtsignalen geregelten Strassen im Ortskern waren sanierungsbedürftig und wiesen Sicherheitsdefizite auf.

## Zielsetzungen der Neugestaltung

- Die Ortsdurchfahrt soll wieder Ort für Aufenthalt und Begegnung werden.
- Die Ortsdurchfahrt soll ein attraktives Gesicht erhalten.
- Die Gestaltung soll ein angepasstes Geschwindigkeitsniveau und eine hohe Sicherheit insbesondere des Langsamverkehrs bewirken.
- Der bisher dominante MIV soll ortskernverträglich gestaltet werden. Die Koexistenz der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden und Nutzungen soll in hohem Masse gewährleistet werden.
- Es sollen eine Nutzungsverdichtung und Aufwertung des Zentrum ermöglicht und zusätzliche Kapazitäten im Zentrum von Köniz geschaffen werden.
- Das neugestaltete Zentrum soll dem Hauptort der heterogenen Gemeinde Köniz zu einer neuen Identität verhelfen.

## 3 Prozess

In die Neuorganisation wurde das ganze Verkehrssystem des Könizer Ortszentrums einbezogen. Die Neubauten im Ortskern und das neue Verkehrsregime basieren auf den Siegerprojekten eines verkehrstechnischen und eines städtebaulichen Wettbewerbs. Es entstand ein neues Gemeindehaus und ein neues Einkaufszentrum. Dies brachte Mehrverkehr auf der bereits stark belasteten und bisher durchwegs mit Lichtsignalanlagen geregelten Ortsdurchfahrt mit sich.

Die Umgestaltung der Verkehrsanlage und Siedlung ist Bestandteil einer übergeordneten "Zentrumsplanung" (Abb. 3). Diese umfasst auch den Bau eines neuen Wohnquartiers und Stadtparks nördlich des Zentrums und eine Verdichtung und Umnutzung bestehender Industrieareale westlich des Zentrums. Am südlichen Ortseingang entsteht mit der Sanierung und teilweisen Neunutzung des Schloss- und Kirchenareals ein kulturelles Zentrum.

Die Projektentwürfe wurden in enger Zusammenarbeit mit einer vom Gemeinderat eingesetzten Begleitkommission aus Vertretern der betroffenen Quartiere, des Gewerbes, des öffentlichen Verkehrs und verschiedener Interessengruppen weiterentwickelt. Die Kommission begleitete auch die Umsetzung der Projekte von 2000 bis 2004.





**Vorher**

**Nachher**

## Planung und Realisierung – Unerwartetes Problem führt zu Innovation

Mit der Sanierung und Umgestaltung der Strassen und Eröffnung des neuen Einkaufszentrums entstand ein unerwartetes Verkehrsproblem: Der Fussgängerstrom auf dem neuen Zebrastreifen zwischen den beiden Grossverteilern war mit über 800 Personen in der Spitzenstunde unterwartet stark und brachte den Verkehr zeitweise fast zum Erliegen. Darunter litt vor allem die Zuverlässigkeit der Buslinie ins Berner Stadtzentrum (Abb. 11). Die naheliegende Lösung in der Form einer LSA zum "Dosieren" der Fussgängerströme kam nicht in Frage. Kanton und Gemeinde waren bemüht, mit grossem Aufwand das ursprüngliche "Image" von "Ampliwil" loszuwerden. Im Rahmen eines Verkehrsversuches wurde die Geschwindigkeit auf 30km/h gesenkt und im engeren Kernbereich alle Fussgängerstreifen aufgehoben (Abb. 12). Der Versuch löste anfänglich grosse Skepsis aus. Das freie Queren spielte sich aber rasch ein. Fussgänger und Fahrzeuglenkende einigten sich mit Blickkontakt und allenfalls Handzeichen über den Vortritt. Die Wartezeiten für das Queren der Strasse wurden nur unwesentlich länger. Die Konfliktsituationen zwischen Fussgängern und Fahrzeuglenkern gingen deutlich zurück. Die offensichtliche Verunsicherung der Verkehrsteilnehmenden erhöhte paradoxerweise die Sicherheit auf der Strasse. Der Versuch mit Tempo 30 und flächigem Queren wurde definitiv.

## Betriebs- und Gestaltungskonzept

- Beim südlichen Ortseingang wurde ein Kreisel mit vorgelagertem Lichtsignalpfortner gebaut. Eine Busspur stellt die Priorisierung der Regionalbuslinie sicher (Abb. 13).
- Auf dem Abschnitt "Ortseingang-Eingang Ortskern" wurde eine geschwungene Linienführung mit Mittelzone und Radstreifen aufwärts realisiert
- Im Ortskern wurde im eigentlichen Zentrums-Bereich der Seitenraum mit dem Trottoir zu einer platzartigen Gestaltung zusammengefasst. Die Verkehrsführung mittels Kreisverkehrsplatz wurde sehr zurückhaltend mittels feiner und 30 cm kurzer Chromstahlpoller "gezeichnet" um die Platzwirkung nicht einzuschränken (Abb. 18).
- Im ganzen Ortskern wurde abgesehen von der Mittelzone auf einen sparsamen Umgang mit Markierung und Signalisation geachtet.
- Versenkbare Poller und Wechselsignale stellen die belastungsabhängige, zusätzliche temporäre Verkehrsführung via Bahnübergang sicher
- Der zentrale Bereich mit flächiger Fussgängerquerung ist als Tempo 30 Zone signalisiert.



13



15

14



16



17



18



19 und 20



20 und 21

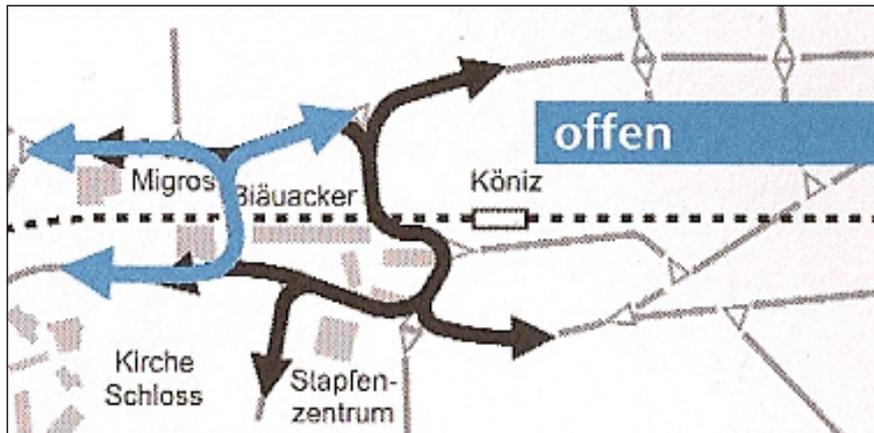
22



24



23



25

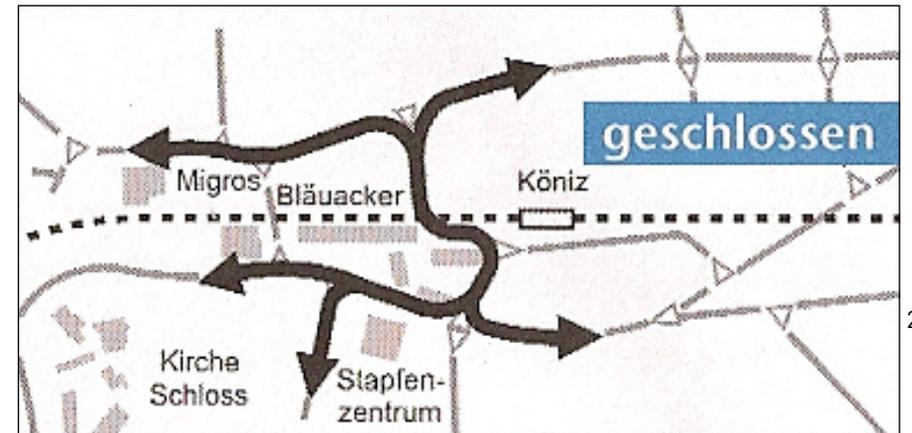


Abb. 22 - 25: Eine Besonderheit des Könizer Betriebskonzepts stellt die nur in Spitzenstunden offene Verbindung ("Ventil") der Landorfstrasse via Niveauübergang über die S-Bahnlinie dar. Diese Lösung wurde gewählt, um den Bläuackerplatz im Zentrum in der Spitzenstunde von einem Teil des MIV zu entlasten.

Tagsüber und am Wochenende ist die Strassenverbindung zwischen Migros und Gemeindehaus für den MIV geschlossen. Versenkbare Poller und Wechselsignale stellen sicher, dass der Platz in diesen Zeiten nur von zu Fuss gehenden und Velo fahrenden benutzt wird. Der MIV wird in dieser Zeit über eine neue unterirdische Verbindung geführt, welche zugleich die Einstellhalle des Einkaufszentrums erschliesst (schwarze Pfeile quer zur Bahnlinie in Abb. 23 resp. 25).

## Wirkungsanalyse

Zum Projekt an sich und zum flächigen Queren im speziellen wurden Wirkungsanalysen durchgeführt mittels Videobeobachtung, Messfahrten und Befragungen. Zudem wurde das Angebot an kommerziellen Dienstleistungen analysiert.

- Zwischen 2001 und 2005 hat die Zahl der Betriebe im Zentrum zugenommen
- Die Zahl der grösserten Anbieter von Gütern für den täglichen Bedarf ist von 5 auf 7 gestiegen. Zugenommen hat auch die Zahl der Spezialgeschäfte, allg. kommerziellen Dienstleistungen und Restaurants
- Die Erhebung der Einkaufsbewegungen zeigt, dass sich die KundInnen vorwiegend um den Bläucakerplatz mit seinen Magneten Migros und Coop bewegen
- Die Umgestaltung und damit Stärkung des Zentrums Köniz bringt die andern Subzentren wie Neuhausplatz, Steihölzli, Spiegel unter Druck; dort haben sich die Bedingungen vor allem für Betriebe des täglichen Bedarfs spürbar erschwert
- Zwei Drittel der befragten Personen finden das Zentrum heute schöner gestaltet. Kritisiert wurde zum Teil der eher nüchterne Bläuackerplatz. Dies dürfte mit den unterdessen gewachsenen Bäumen heute etwas relativiert sein
- Die gemessenen Reisezeiten des MIV hatten sich zuerst kurz nach Inbetriebnahme deutlich verschlechtert. Mit der Anpassung der Betriebszeiten des "Ventils" an der Landorfstrasse und der Aufhebung von Fussgängerstreifen, Einführung von Tempo 30 und flächigen Querungen ist die mittlere Reisezeit von 2.5 auf 2 Minuten gesunken.
- Die Zahl der Personen welche die Verkehrssituation für Autofahrer insgesamt besser finden als vorher ist zwischen 2005 und 2006 von 27% auf 56% gestiegen.
- Auch die Zufriedenheit der Velofahrer hat sich zwischen 2005 und 2006 deutlich verbessert. 2005 konstatierten nur knapp 40% der befragten Könizer eine Verbesserung für Velofahrer; 2006 waren es 70%. Dazu dürfte vor allem die Tempo 30 Zone beigetragen haben, drei Viertel erachteten Tempo 30 auf der Hauptstrasse als Verbesserung
- Die befragten FussgängerInnen äusserten sich kurz nach Einführung der flächigen Querungen mehrheitlich unzufrieden; 80% der Fussgänger wünschten sich die oder den Fussgängerstreifen zurück. Dies hat sich nach einem Jahr in mehrheitliche Zufriedenheit gewandelt, 60% begrüsst das freie Queren

- Deutlich zurückgegangen sind die konflikthafter Fussgängerquerungen. Bei den Fussgängerstreifen waren 12 von 380 beobachteten Interaktionen als konflikthafter zu bewerten, indem entweder eine Notbremsung des Fahrzeugs erfolgte oder die Fussgänger zurücksprangen. Mit Tempo 30 und ohne Fussgängerstreifen waren noch 4 konflikthafter Querungen zu verzeichnen. Vor allem die FussgängerInnen zeigen eine aktive Kommunikation. sie nehmen häufiger Blickkontakt auf, zeigen eine deutlichere Körpersprache und winken auch mal Fahrzeuge durch.
- Nicht zufrieden sind die Behindertenverbände. Sie vermissen klare, für Sehbehinderte taktile erfassbare Begrenzungen der Fussgängerräume und erachten das Queren der Strasse für Sehbehinderte als nicht gut gelöst und gefährlich.

## 4 Fazit und Schlussfolgerungen

Das neue Könizer Verkehrsregime beruht auf mehreren innovativen Ansätzen:

- Statt nur die Kantonstrasse zu betrachten wurde das ganze Zentrum inklusive mehrerer Gemeindestrassen einbezogen. Eine übergeordnete Areal übergreifende Zentrums-Richtplanung diente als Leitlinie.
- Der Verkehr wird je nach Tageszeit unterschiedlich gelenkt. Es wird nicht einfach nur fix Raum sondern auch Zeit zugeteilt.
- Ein unerwartetes Problem – die Dominanz der an sich erfreulich zahlreichen Fussgänger – wird situationsgerecht und erfolgreich mit flächigen Querungen und Verzicht auf den Fussgänger-Vortritt gelöst.
- Anstelle des bisherigen Go and Stop im ehemaligen "Ampliwil" kommt ein Regime geprägt von einer hohen Rücksichtnahme und erstaunlichen Koexistenz aller Verkehrsteilnehmenden.

Wurden die Ziele erreicht?

- Das Ziel, den Einkaufsort Zentrum Köniz aufzuwerten wurde erreicht, dies geht aber zum Teil zu Lasten der andern Subzentren