

I N T E R F A C E

WIRKUNGSANALYSE
UMGESTALTUNG ZENTRUM KÖNIZ

NACH-UNTERSUCHUNG
AKZEPTANZ VERKEHRSSITUATION 2006

Luzern, den 10. August 2006

Daniel Matti, lic. phil. nat., Geograph, NDS Evaluation (Projektleitung)
matti@interface-politikstudien.ch

Ueli Haefeli, Dr. phil. hist. (wissenschaftliche Evaluationsberatung)
haefeli@interface-politikstudien.ch

Sarah Fässler, lic. ès sciences sociales & DEA sciences pol.
faessler@interface-politikstudien.ch

INHALTSVERZEICHNIS

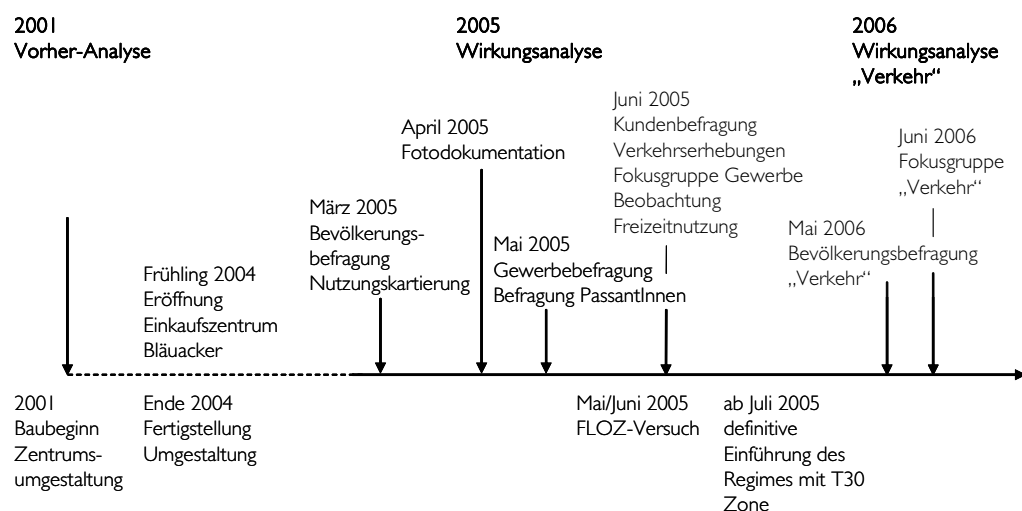
I	EINLEITUNG	3
1.1	Ausgangslage	3
1.2	Fragestellung	4
1.3	Untersuchungsmethodik: Bevölkerungsbefragung	5
1.4	Untersuchungsmethodik: Fokusgruppe Verkehr	7
2	ERGEBNISSE DER BEVÖLKERUNGSBEFRAGUNG	8
2.1	Verkehrsmittelwahl im Zentrum von Köniz	8
2.2	Akzeptanz der Verkehrsmassnahmen	9
2.3	Kenntnis der Situation vor Umgestaltung	11
2.4	Zufriedenheit mit neuer Verkehrssituation	11
2.5	Zufriedenheit im Vergleich zu 2005	13
3	ERGEBNISSE DER FOKUSGRUPPE VERKEHR	14
3.1	Beurteilung der Verkehrssituation	14
3.2	Fussgängerstreifenloses Ortszentrum	15
3.3	Situation für Velofahrer	16
3.4	Situation des motorisierten Verkehrs	17
3.5	Tempo 30 auf der Hauptachse	17
4	GESAMTBEURTEILUNG	19
4.1	Gesamtbeurteilung Bevölkerungsbefragung	19
4.2	Fazit der Wirkungsanalyse Verkehr	19
	LITERATUR	21
	ANHANG	22
	IMPRESSUM	24

I EINLEITUNG

I.1 AUSGANGSLAGE

Das Könizer Ortszentrum wurde zwischen 2001 und 2004 umgestaltet. Ein neues Verkehrssystem, Massnahmen bezüglich der Strassenraumgestaltung sowie die Überbauung Bläuacker bildeten die Schwerpunkte der Arbeiten. Mit den Neuerungen wurden verkehrliche wie auch städtebauliche Ziele verfolgt. Die Wirkungen der Umgestaltung und die Überprüfung der Zielerreichung wurden in einer Ex-Ante-/Ex-Post-Analyse überprüft. Dazu liegen unter anderem die Berichte von Erhebungen im Jahr 2001 und 2005 vor.¹ Die Nachher-Untersuchung (Wirkungsanalyse) von 2005 dokumentierte die Situation im Verkehrsgeschehen, der kommerziellen Nutzung sowie der Freizeitnutzung unmittelbar nach Abschluss der Umgestaltungsarbeiten im Könizer Zentrum, jedoch vor Fertigstellung der heutigen Verkehrslösung mit Tempo 30 auf der kantonalen Hauptstrasse Schwarzenburgstrasse. Die Ergebnisse des Teils „Verkehrssituation“ aus dem Bericht von 2005 waren daher als Zwischenevaluation zu verstehen.

D I.1 ERHEBUNGSZEITPUNKTE WIRKUNGSANALYSEN 2005 UND 2006



FLOZ: Fussgängerstreifenloses Ortszentrum. T30: Tempo 30.

Das Tiefbauamt des Kantons Bern und die Verkehrsabteilung der Gemeinde Köniz haben Interface Institut für Politikstudien in Luzern beauftragt, die seit dem Frühjahr 2005 erfolgten Veränderungen der neuen Verkehrssituation zu analysieren. In der hier vorliegenden „Nach-Untersuchung Akzeptanz Verkehr 2006“ der Verkehrssituation im Zentrum von Köniz wurde im Sinne einer Bilanzierung die Situation nach Beendigung der Arbeiten am Verkehrssystem (und vor allem der Tempo-30-Zone) evaluiert. Diese

¹ Matti D., Müller F., Haefeli U. (2005) und Matti D., Haefeli U., Stucki A. (2002)

Untersuchung fügt sich als Modul „Akzeptanz Verkehr 2006“ in weitere Erhebungen vorwiegend verkehrstechnischer Art ein.²

Der hier vorliegende Bericht ist wie folgt gegliedert: In den folgenden Abschnitten 1.2 und 1.3 werden die Fragestellung und das Vorgehen (Untersuchungsmethodik) erläutert. Im Kapitel 2 werden die Ergebnisse aus der Bevölkerungsbefragung 2006 vorgestellt, und im Kapitel 3 diejenigen der Veranstaltung Fokusgruppe Verkehr 2006. Das abschliessende Kapitel 4 zeigt die Gesamtbeurteilung der heutigen Verkehrssituation.

Alle Personenbezeichnungen (beispielsweise „Velofahrer“) schliessen immer beide Geschlechter ein, ausser wenn diese ausdrücklich genannt werden.

1.2 FRAGESTELLUNG

Die vorliegende Studie untersucht, ob und wie sich die Zufriedenheit und Akzeptanz mit der neuen Verkehrssituation verändert hat. Die folgenden Fragen waren zentral für die Erhebungen und Auswertungen:

- A Verkehrssituation
- A1 Wie sieht die Akzeptanz der neuen Verkehrslösung im Zentrum Köniz durch die Könizer Bevölkerung aus?
- A2 Wie ist die Zufriedenheit der Könizer Bevölkerung mit der Durchfahrts- beziehungsweise der Querungssituation im Zentrum Köniz (aus der Sicht von Fussgängern, Velofahrenden und Automobilisten)?
- A3 Wie beurteilt die Könizer Bevölkerung das neue Verkehrssystem und die neuen Massnahmen (Wartezeiten, Verkehrsfluss, Zugänglichkeit, Verkehrssicherheit, Tempo 30, Gestaltungselemente)?
- A4 Welche sind die wichtigsten Gründe, die zu unterschiedlichen Beurteilungen führen?
- B Bilanz/Gesamtzufriedenheit
- B1 Welche Veränderungen in der Bewertung des Verkehrssystems im Zentrum Köniz haben sich seit der letzten Befragung im Frühjahr 2005 ergeben (aus der Sicht von Fussgängern, Velofahrenden und Automobilisten)?
- B2 Wie ist die generelle Zufriedenheit mit dem neuen Verkehrssystem?
- B3 Welches sind die wichtigsten Gründe dafür (Zufriedenheit, Kritik)?

² Auftragnehmer: M. Ghielmetti, Ingenieur- und Planungsbüro, Winterthur (Forschungsauftrag der Vereinigung Schweizerischer Verkehrsingenieure SVI 2002/001), sowie Metron Bern AG (Zusatzabklärungen verkehrstechnischer Art).

1.3 UNTERSUCHUNGSMETHODIK: BEVÖLKERUNGSBEFRAGUNG

Stichprobe

Auf der Grundlage der Bevölkerungsbefragung von Frühling 2005 wurden an insgesamt 750 Bewohner des Zentrums Köniz und der vier Subzentren Neuhaus, Spiegel, Schliern und Steinhölzli ein schriftlicher, zweiseitiger Fragebogen verschickt. Die Gemeinde Köniz stellte wie in den Untersuchungen von 2001 und 2005 die Adressen bereit und übernahm den Druck und den Versand des Fragebogens.

Ein Teil der Fragen wurde gleich wie in der Umfrage von 2005 formuliert und ermöglichte den direkten Vergleich. Der Rücklauf wurde basierend auf den Erfahrungen von 2001 (65 Prozent) und 2005 (48 Prozent) auf rund 45 Prozent geschätzt, was zur geplanten Zielgrösse von rund 300 Antwortenden führte. In Wirklichkeit betrug der Rücklauf 38 Prozent, also 264 termingerecht zurückgesandte und auswertbare Fragebogen.³ Trotz wesentlich kürzeren Fragebogen (zwei statt vier Seiten) sank somit das Teilnahmeinteresse an der Befragung über das neue Zentrum. Die Ausschöpfung genügt jedoch den statistischen Anforderungen, da die Detailauswertungen nicht mehr wie im Jahr 2005 nach Subzentren erfolgen mussten. Eine Aufteilung der Antworten bezüglich der Verkehrsmittelnutzung beziehungsweise der Altersgruppe war dennoch möglich (siehe Abschnitt 2.2).

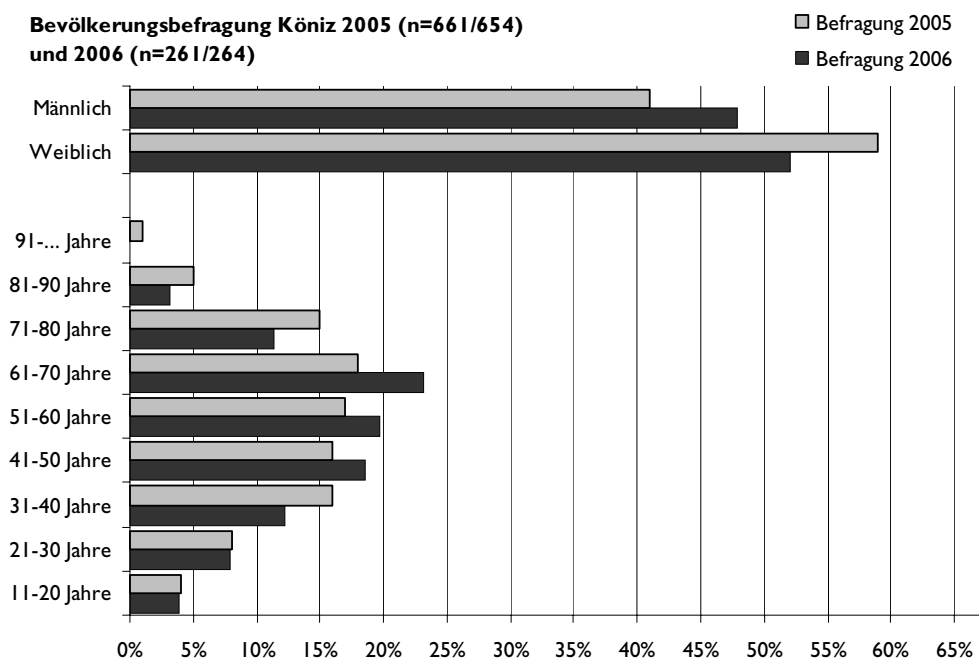
Geschlecht und Altersgruppen

Der Altersdurchschnitt der Antwortenden liegt in den Befragungen 2005 und 2006 bei rund 52 Jahren. Unterschiede zeigen sich jedoch bei der Altersverteilung (Darstellung 1.1). So sind in der Befragung von 2006 die mittleren Altergruppen der 40 bis 70-Jährigen verglichen mit 2005 häufiger und die unter 40- und die über 70-Jährigen seltener vertreten. Zudem ist der Anteil Männer in der Befragung 2006 mit 48 Prozent etwas grösser als in der Befragung vor einem Jahr mit 41 Prozent.

³ Der Fragebogen befindet sich im Anhang. Der Anteil der einzelnen Subzentren am Rücklauf betrug: Zentrum Köniz 23 %, Neuhaus 17 %, Spiegel 20 %, Schliern 25 % und Steinhölzli-Liebefeld 15 %.

D 1.1: GESCHLECHT UND ALTERGRUPPEN

**Bevölkerungsbefragung Köniz 2005 (n=661/654)
und 2006 (n=261/264)**

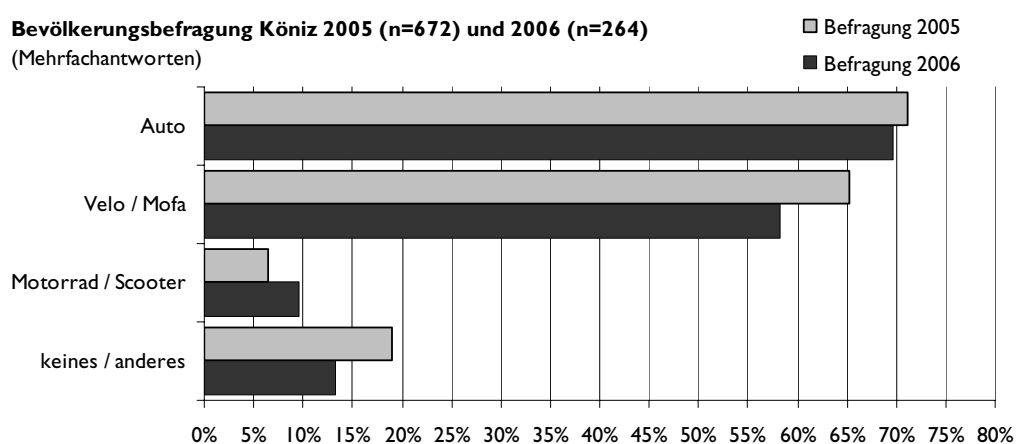


Verkehrsmittelbesitz

In den Umfragen von 2005 und 2006 wurde die Bevölkerung zu ihrem Verkehrsmittelbesitz befragt (Darstellung 1.2).

D 1.2: VERKEHRSMITTELBesITZ

**Bevölkerungsbefragung Köniz 2005 (n=672) und 2006 (n=264)
(Mehrfachantworten)**



Der Anteil der Autobesitzer ist in den beiden Bevölkerungsumfragen vergleichbar gross. Jedoch besitzen 2006 mehr Befragte ein Motorrad oder einen Scooter, während der Besitz von Velos oder Mofas etwas weniger verbreitet ist als 2005.

I.4 UNTERSUCHUNGSMETHODIK: FOKUSGRUPPE VERKEHR

Fokusgruppen zählen zu den Gruppendiskussions-Methoden und ermöglichen eine strukturierte und themenzentrierte Diskussion unter sechs bis zehn Teilnehmenden. Diese erhalten während der Veranstaltung einen thematischen Input zur aktuellen Verkehrssituation, auf den sich die anschliessende Diskussion fokussiert.

Während die Bevölkerungsbefragung die quantitative Analyse sicherstellt (Blick in die Breite), hat die Fokusgruppe Verkehr mit rund sechs bis zehn teilnehmenden Laien aus der Bevölkerung zum Ziel, die Gründe für die Beurteilungen zu untersuchen (Blick in die Tiefe).⁴ Sie ergänzt die schriftliche Befragung, in dem sie Kausalitäten aufzeigt, die in einem zweiseitigen schriftlichen Fragebogen nicht erhoben werden können, und in dem sie Hinweise auf Interpretationsmöglichkeiten der Befragungsergebnisse gibt.

Eingeladen wurden acht Personen aus Köniz. Die Zusammensetzung der Teilnehmer spiegelte die wichtigsten soziodemografischen Gruppen in Köniz wider, ohne dass diese Personen jedoch Interessenvertreter von Organisationen oder Parteien waren. Die je vier Frauen und Männer waren zwischen 17 und 84 Jahre alt. Sechs Personen waren an der Veranstaltung anwesend; mit zwei kurzfristig abwesenden Personen wurde ein telefonisches Gespräch geführt. Die abendliche Veranstaltung dauerte knapp zwei Stunden und fand Ende Juni 2006 im Gemeindehaus Köniz statt. Neben den Teilnehmern waren von Seiten des Auftragnehmers ein Gesprächsmoderator und eine weitere Person zur Protokollierung anwesend.

⁴ Siehe Kapitel 3.

2 ERGEBNISSE DER BEVÖLKERUNGSBEFRAGUNG

Die Ergebnisse in diesem Abschnitt beruhen auf der Bevölkerungsbefragung von 2006. Vergleichend werden einige Resultate aus der ersten Umfrage von 2005 hinzugezogen.⁵ Zuerst wird im Abschnitt 2.1 die Verkehrsmittelwahl für Einkäufe im Zentrum von Köniz in den beiden Befragungen verglichen. Danach wird dargestellt, wie die wichtigsten Verkehrsmassnahmen in der heutigen Situation akzeptiert werden, und wie die Kenntnis der früheren Situation bei den Befragten ist (Abschnitte 2.2 und 2.3). Im Abschnitt 2.4 werden die Ergebnisse der Fragen zur Zufriedenheit mit der neuen Verkehrssituation dargestellt, und diese dann im Abschnitt 2.5 mit denjenigen der Umfrage im Jahr 2005 verglichen. Der Fragebogen befindet sich im Anhang.

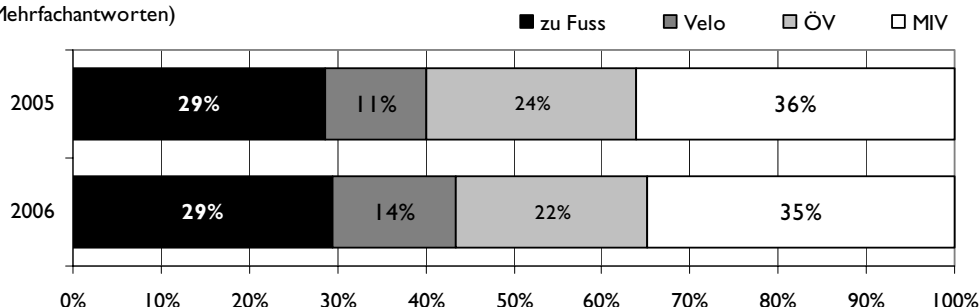
2.1 VERKEHRSMITTELWAHL IM ZENTRUM VON KÖNIZ

Die Bevölkerung wurde 2005 und 2006 gefragt, welches Verkehrsmittel sie für die Erledigung ihrer Einkäufe im Zentrum von Köniz benützt (vgl. Darstellung 2.1).

D 2.1: VERKEHRSMITTELBENÜTZUNG FÜR EINKÄUFE IM ZENTRUM VON KÖNIZ⁶

Bevölkerungsbefragung Köniz 2005 (n=1368) und 2006 (n=595)

(Mehrfachantworten)



Gegenüber 2005 blieb die Verkehrsmittelwahl für Einkäufe im Könizer Zentrum praktisch unverändert. Rund ein Drittel der Zentrumsbesucher kommt mit dem Auto oder dem Motorrad (motorisierter Individualverkehr, MIV), ein knappes Drittel geht zu Fuss, ein Viertel benutzt den öffentlichen Verkehr und ein Achtel nimmt das Velo.

Neben der im Abschnitt 1.3 dargestellten Ausprägung der Merkmale Geschlecht, Alter und Verkehrsmittelbesitz zeigen sich auch bei der Verkehrsmittelbenutzung nur geringe Unterschiede zur Befragung 2005. Diese Resultate deuten darauf hin, dass beide Umfragen von einer vergleichbaren Population beantwortet wurden und Vergleiche zwischen 2005 und 2006 zulässig sind.

⁵ Die diesbezüglichen Daten stammen aus der Studie: Matti D., Müller F., Haefeli U. (2005)

⁶ Gewichtet analog der Studien 2005 und 2001, nach der Häufigkeit der Verkehrsmittelbenutzung (Gewichtung: immer: 1.0, häufig: 0.67, selten: 0.33, nie: 0).

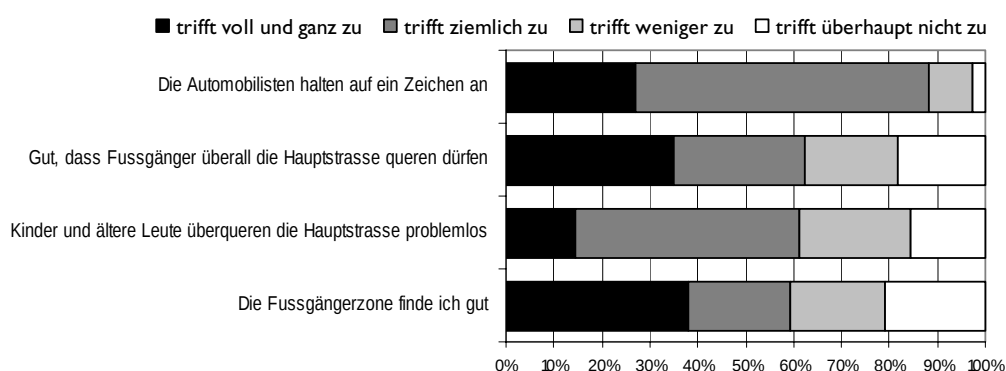
2.2 AKZEPTANZ DER VERKEHRSMASSNAHMEN

In der Bevölkerungsumfrage 2006 wurde gefragt, wie gut die Verkehrsmassnahmen in der heutigen Situation, das heisst nach Fertigstellung der neuen Verkehrslösung auf der Schwarzenburgstrasse, akzeptiert werden.⁷

Die Antworten auf die Fragen zur Akzeptanz der Fussgängerzone und zu den Fussgänger-Querungen zeigt die Darstellung 2.2.

D 2.2: AKTEPTANZ DER FUSSGÄNGERZONE UND FUSSGÄNGER-ÜBERQUERUNGEN

Bevölkerungsbefragung Köniz 2006 (n=244-255)



Gemäss einer grossen Mehrheit der Befragten trifft die Aussage, dass im Zentrum Köniz Automobilisten auf ein Zeichen der Fussgänger anhalten, voll und ganz beziehungsweise ziemlich zu. Rund drei Fünftel der Befragten finden die Fussgängerzone und die Möglichkeit, als Fussgänger überall die Hauptstrasse im Zentrum überqueren zu dürfen, gut. Ebenfalls drei Fünftel der Befragten stimmen der Aussage zu, dass Kinder und ältere Leute die Hauptstrasse problemlos überqueren können. Diese Zustimmung ist allerdings etwas weniger ausgeprägt, weil der Anteil der mit „trifft voll und ganz zu“ Antwortenden deutlich geringer ist.

Eine detailliertere Analyse der Antworten bezüglich der Fussgängerzone und die durchgängige Überquerung der Hauptstrasse durch Fussgänger zeigt, dass über 65-Jährige die neuen Verkehrsmassnahmen positiver bewerten als die unter 65-Jährigen.⁸ Die für diese Altersgruppe relevante Aussage, dass Kinder und ältere Leute die Hauptstrasse problemlos überqueren können, trifft gemäss 77 Prozent der über 65-Jährigen voll und ganz beziehungsweise ziemlich zu, während es bei den unter 65-Jährigen nur 57 Prozent sind. Ältere Personen trauen sich selber also mehr zu, als es Jüngere ihnen gegenüber tun, oder viele Jüngere antworten als Eltern für ihre Kinder.

⁷ Der Begriff „Fussgängerzone“ bezeichnet in diesem Bericht den temporär für Motorfahrzeuge gesperrten Bereich zwischen dem Bläuackerareal (Kommerzgebäude) und dem Gemeindehaus.

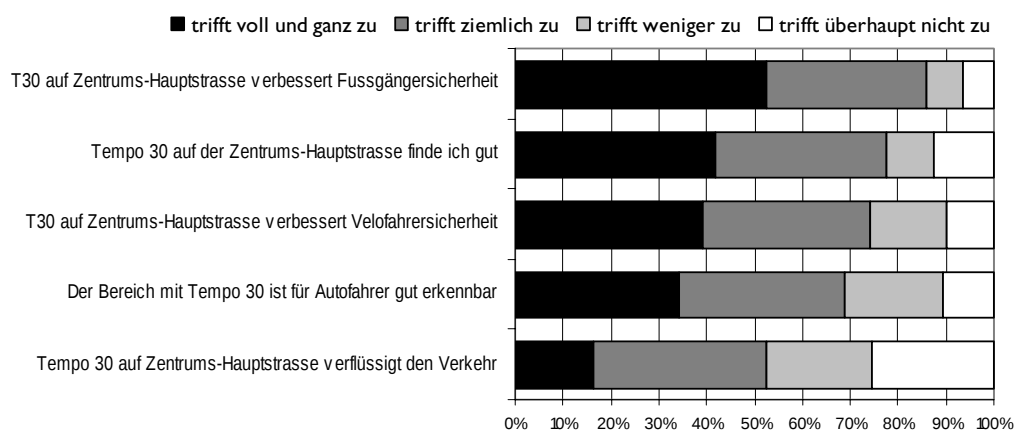
⁸ Alle im Bericht genannten Ergebnisse von Untergruppen weisen statistisch signifikante Unterschiede (mindestens auf 95 Prozent-Niveau) zwischen den Untergruppen auf.

Die Bewertung klappt ebenfalls auseinander, wenn man die zum „Umweltverbund“ gruppierten Fussgänger, Velofahrer und Benützer des öffentlichen Verkehrs mit der aus Auto- und Motorradfahrer bestehenden Kategorie des motorisierten Individualverkehrs vergleicht.⁹ Erstere finden die Fussgängerzone und die durchgängige Überquerung der Hauptstrasse durch Fussgänger signifikant besser als MIV-Benutzende. Keine Unterschiede bestehen hingegen bei der Beurteilung, dass Kinder und ältere Leute die Hauptstrasse problemlos überqueren und Autofahrer auf ein Zeichen anhalten.

Die folgende Darstellung 2.3 zeigt Ergebnisse von fünf Fragen zur Akzeptanz der Tempo-30-Zone im Könizer Zentrum. Sie wurden nur in der Befragung von 2006 erhoben.

D 2.3: AKZEPTANZ VON TEMPO 30 AUF DER HAUPTSTRASSE IM ZENTRUM

Bevölkerungsbefragung Köniz 2006 (n=210-257)



Legende: T30: Tempo-30-Zone.

Die Tempo-30-Zone auf der Hauptachse wird von mehr als drei Viertel der Befragten als gut befunden. Mehr als vier Fünftel der Befragten stimmen der Aussage voll und ganz beziehungsweise ziemlich zu, dass Tempo 30 die Sicherheit der Fussgänger verbessert. Rund drei Viertel sind der Meinung, dass Tempo 30 auf der Hauptachse die Sicherheit der Velofahrer im Zentrum verbessert, und zwei Drittel sagen aus, dass der Bereich mit Tempo 30 gut erkennbar ist. Hingegen stimmt nur gut jede zweite Person der Aussage voll und ganz beziehungsweise ziemlich zu, dass Tempo 30 zur Verflüssigung des Verkehrs beiträgt.

Eine detailliertere Analyse ergibt wiederum signifikante Unterschiede zwischen Benutzern des Umweltverbunds und des MIV. Die Aussagen zur Verkehrssicherheit der Fussgänger und Velofahrer sowie zur Verflüssigung des Verkehrs werden von häufigen MIV-Nutzenden negativer eingeschätzt als von solchen des Umweltverbunds. Der grösste Unterschied ergibt sich bei der Zustimmung zur Aussage, dass Tempo 30 insgesamt als gut befunden wird. Die Gruppe Benutzenden des MIV stimmt dem zu 62 Prozent voll

⁹ Die Gruppenkriterien Umweltverbund und MIV beziehen sich hier auf die in Frage 2 des Fragebogens angegebenen, am häufigsten benutzten Verkehrsmittel für die Einkäufe im Könizer Zentrum.

und ganz beziehungsweise ziemlich zu, verglichen mit 85 Prozent bei der Gruppe des Umweltverbunds.

Unterschiedliche Bewertungen ergeben sich bei den verschiedenen Altersgruppen der Antwortenden. So stimmen 85 Prozent der über 65-jährigen Personen der Aussage voll und ganz beziehungsweise ziemlich zu, dass der Bereich mit Tempo 30 gut erkennbar ist, während es bei den unter 65-Jährigen nur 65 Prozent sind.

2.3 KENNTNIS DER SITUATION VOR UMGESTALTUNG

Die Frage, ob sie die Situation des Könizer Zentrums vor der Umgestaltung kannten, beantworteten 95 Prozent der Befragten mit ja. Eine grosse Mehrheit konnte daher die mit der Neugestaltung verbundenen Änderungen der Verkehrssituation beurteilen. Im folgenden Abschnitt 2.4 wurden nur die Antwortenden miteinbezogen, welche die Situation vor der Neugestaltung des Könizer Zentrums kannten.

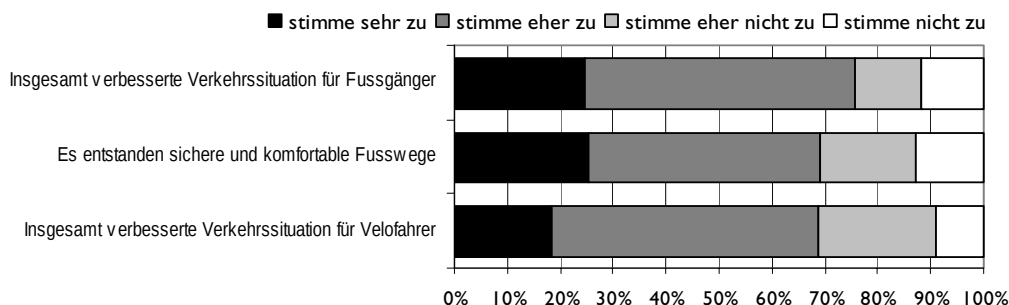
2.4 ZUFRIEDENHEIT MIT NEUER VERKEHRSSITUATION

In den Bevölkerungsumfragen von 2005 und 2006 wurden mit identischem Wortlaut mehrere Fragen zum Vergleich der heutigen Verkehrssituation mit der Situation vor 2004 gestellt (Ausnahme: Frage nach der Belegung der Zentrumsplätze). Dadurch lässt sich die Entwicklung der Zufriedenheit mit den Verkehrsmassnahmen verfolgen und beurteilen. In diesem Abschnitt werden die Ergebnisse von 2006 präsentiert und im Folgenden dann der Vergleich beider Umfragen.

Zuerst wurden Fragen zum Langsamverkehr (Fuss- und Veloverkehr) gestellt. Deren Ergebnisse zeigt die Darstellung 2.4.

D 2.4 ZUFRIEDENHEIT MIT DER SITUATION DER FUSSGÄNGER UND VELOFAHRER

Bevölkerungsbefragung Köniz 2006 (n=175-243)



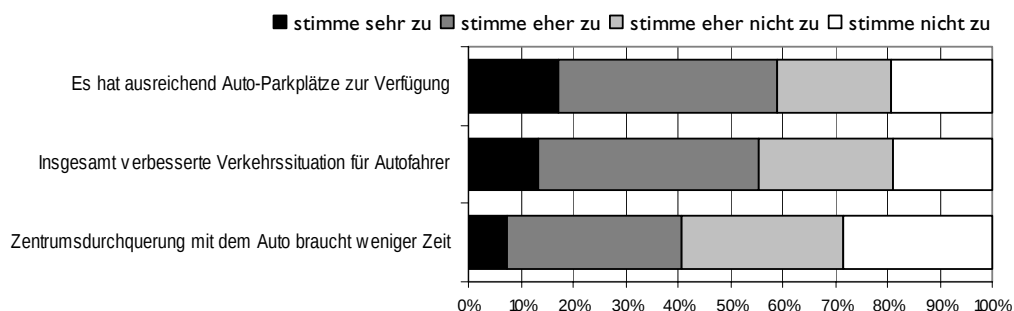
Die neue Verkehrsregelung scheint sich am positivsten auf Fussgänger ausgewirkt zu haben. Deren Verkehrssituation wird von drei Viertel der Befragten als insgesamt verbessert eingeschätzt, allerdings mit einem hohen Anteil an „eher“ zustimmenden Perso-

nen. Gut zwei Drittel der Befragten finden die Fusswege komfortabler und sicherer und beurteilen auch die Verkehrssituation der Velofahrer als insgesamt verbessert.

Die folgende Darstellung 2.5 zeigt die Antworten zur Situation der Autofahrer.

D 2.5: ZUFRIEDENHEIT MIT DER SITUATION DER AUTOFAHRER

Bevölkerungsbefragung Kőniz 2006 (n=175-243)

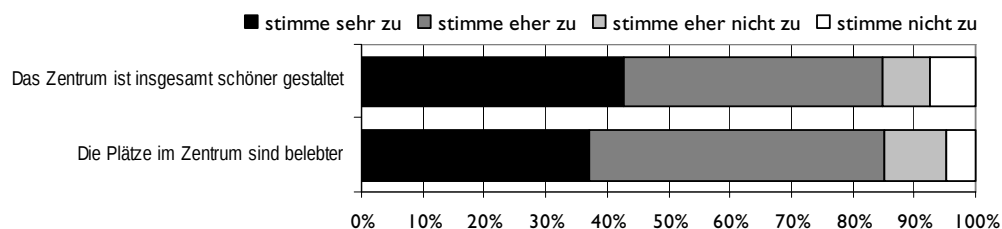


Verglichen mit den Fussgänger und den Velofahrern, scheint sich die neue Verkehrsregelung etwas weniger positiv auf die Autofahrer ausgewirkt zu haben. So stimmt nur gut die Hälfte der Befragten den Aussagen, dass ausreichend Parkplätze zur Verfügung stehen und sich die Verkehrssituation der Autofahrer insgesamt verbessert hat, sehr beziehungsweise eher zu. Auch ist nur eine Minderheit von zwei von fünf Befragten der Meinung, dass die Zentrumsdurchquerung heute weniger zeitaufwändig ist.

Zwei abschliessende Fragen wurden zur Gestaltung und zur möglichen Belebung des neuen Zentrums gestellt (Darstellung 2.6).

D 2.6: ZUFRIEDENHEIT MIT DER GESTALTUNG UND BELEBUNG DES ZENTRUMS

Bevölkerungsbefragung Kőniz 2006 (n=175-243)



Eine grosse Mehrheit der Befragten stimmt den Aussagen, dass das Zentrum schöner gestaltet und belebter ist, sehr beziehungsweise eher zu.

2.5 ZUFRIEDENHEIT IM VERGLEICH ZU 2005

Die Zustimmung zur Verkehrssituation hat sich gegenüber der Umfrage von 2005 markant verbessert. Verglichen mit 2005, das heisst vor Fertigstellung der heutigen fussgängerstreifenlosen Verkehrslösung mit Tempo 30 auf der zentralen Schwarzenburgstrasse, veränderte sich die Zustimmung wie folgt (Darstellung 2.7):

D 2.7: VERÄNDERUNG DER ZUFRIEDENHEIT GEGENÜBER 2005

<i>Frage (Vergleich mit Situation vor der Zentrumsumgestaltung)</i>	<i>Zustimmung 2005</i>	<i>Zustimmung 2006</i>
Insgesamt verbesserte Verkehrssituation für Fussgänger	68 %	76 % *
Es entstanden sichere und komfortable Fusswege	69 %	69 %
Insgesamt verbesserte Verkehrssituation für Velofahrer	41 %	69 % *
Insgesamt verbesserte Verkehrssituation für Autofahrer	26 %	56 % *
Zentrumsdurchquerung mit Auto braucht weniger Zeit	21 %	41 % *
Ausreichend Auto-Parkplätze zur Verfügung im Zentrum	55 %	59 %
Das Zentrum ist insgesamt schöner gestaltet	70 %	85 % *
Die Plätze im Zentrum sind belebter	(nicht befragt)	85 %

Vierstufige Antwortskala: Die Antworten „stimme sehr zu“ und „stimme eher zu“ sind als „Zustimmung“ zusammengefasst. Weiter Antwortmöglichkeiten: „stimme eher nicht zu“, „stimme nicht zu“.

*: Die Abweichung der Antworten von 2006 gegenüber 2005 ist statistisch signifikant auf 95%-Niveau.

Die stärkste Veränderung der Zustimmung verzeichnet die Aussage, dass sich die Verkehrssituation der Autofahrer insgesamt verbessert hat, der heute 56 Prozent der Befragten statt 26 Prozent wie im Jahr 2005 sehr beziehungsweise eher zustimmen. Trotz der nach wie vor negativen Beurteilung des Verkehrsflusses, sind heute 41 Prozent statt 21 Prozent der Befragten wie im Jahr 2005 der Meinung, dass die Zentrumsdurchquerung für Automobilisten weniger zeitaufwändig ist. Auch der Anteil der Befragten, welcher die Verkehrssituation der Velofahrer als insgesamt verbessert einschätzt, ist von 41 Prozent auf 69 Prozent gestiegen. Die Zustimmung zur Aussage, dass sich die Verkehrssituation der Fussgänger insgesamt verbessert hat, war schon 2005 mit 68 Prozent der Befragten hoch. In der Befragung 2006 hat sich dieser Anteil auf 76 Prozent der Befragten weiter erhöht. Dies gilt auch für die Gestaltung des Zentrums, welche heute 85 Prozent statt 70 Prozent der Befragten als insgesamt schöner einschätzen. Wenig verändert haben sich hingegen die Umfragewerte bezüglich der sicheren und komfortablen Fusswege und der Verfügbarkeit von Auto-Parkplätzen.

3 ERGEBNISSE DER FOKUSGRUPPE VERKEHR

Die Erläuterungen in diesem Abschnitt basieren auf den in der Fokusgruppe Verkehr geäußerten Ansichten der Teilnehmer. Die Fokusgruppe zeigt mögliche Gründe auf, wie die Ergebnisse der Bevölkerungsbefragung zu Stande gekommen sind und wie sie interpretiert werden könnten.

Im Abschnitt 3.1 wird die generelle Beurteilung der heutigen Verkehrssituation im Zentrum Köniz durch die Teilnehmer der Fokusgruppe dargelegt. In den nächsten Abschnitten wird erläutert, wie das fussgängerstreifenlose Ortszentrum, die Verkehrssituation der Velo- und Autofahrer sowie die Tempo-30-Zone beurteilt wird. Die Teilnehmer wurden gefragt, wie sie gewisse Ergebnisse aus der Bevölkerungsbefragung zu diesen Themen begründen (Abschnitte 3.2 bis 3.5).

3.1 BEURTEILUNG DER VERKEHRSSITUATION

Die Teilnehmer der Fokusgruppe Verkehr waren der Ansicht, dass sich das heutige Verkehrskonzept im umgestalteten Zentrum von Köniz bewährt habe. Der Verkehrsversuch (und die leicht modifizierte Versuchsfortsetzung als Definitivum) habe der Bevölkerung gezeigt, dass das Verkehrssystem mit Tempo 30 auf der Hauptachse funktioniert, und dass diese auch ohne Fussgängerstreifen beziehungsweise Lichtsignalanlagen sicher und relativ rasch überquert werden kann.

Positiv wurden weiter folgende Punkte vermerkt:

- Verbesserte Sicherheit für Velofahrer.
- Ruhigerer und stetiger Verkehrsfluss auf der Hauptachse Schwarzenburgstrasse dank der Kreisel, der Aufhebung der Lichtsignalanlagen, dem Verzicht auf Fussgängerstreifen sowie der Tempo-30-Zone.

Insgesamt zeigten sich die Teilnehmer also zufrieden mit der aktuellen Verkehrssituation. In der detaillierten Besprechung gaben einige Massnahmen zu kritischen Voten Anlass:

- Strasse und Vorplatzbereiche à niveau: Die Poller am Strassenrand sowie als Kreiselbegrenzung bereiten Kindern, älteren Personen beziehungsweise Ortsunkundigen Probleme mit der Sicht- und Erkennbarkeit bei diffusen Lichtverhältnissen oder bei. Der fehlende Randstein-Versatz macht die Erkennbarkeit der Strassenfläche für Kinder schwieriger.
- Schwierige Einmündung aus dem Sonnenweg in die Schwarzenburgstrasse (beidseitig), verbunden mit teilweise langen Wartezeiten für Autos und Lastwagen (nicht aber für Zweiradfahrzeuge).

- Die kleine Fussgängerzone und der eher unattraktive Bläuackerplatz sollen aufgewertet und eventuell vergrössert werden.
- Ältere Personen und kleine Kinder sind bei Strassenquerungen eingeschränkt und müssen Umwege in Kauf nehmen (Route über Fussgängerstreifen vor dem Restaurant Sternen) oder dürfen nicht alleine queren (Kinder).
- Die Markierungen der Tempo-30-Zone sowie der Mittelbereich sind teilweise nicht leicht erkennbar beziehungsweise nicht leicht verständlich.
- Der zweite Fussgängerstreifen auf der Schwarzenburgstrasse beim Brühlplatz (zwischen Hörgeräte- und Elektroinstallationsgeschäft) in Fahrtrichtung Köniz wird als gefährlich beurteilt, da Autolenker nicht damit rechnen.
- Die sonst positiv beurteilte Tempo-30-Zone ist im unteren Bereich (beim Denner) eher unübersichtlich. Beispielsweise beschleunigen die Autos kurz vor Zonen-Ende bereits wieder, parkende Autos haben erschwerte Ein-/Ausfahrten, und es gibt Autofahrten über das nördlich der Tankstelle gelegene Trottoir.
- Seit der Sperrung der Wabersackerstrasse für den Durchgangsverkehr habe sich zur Umfahrung des Zentrums ein gewisser Schleichverkehr über die Route Spiegel/Blinzern etabliert.¹⁰ Zusätzlich nutzen einige Pendler regelmässig die Möglichkeit, tagsüber im nahen Quartier gratis parkieren zu können.

Verbesserungsvorschlag der Teilnehmer:

- Mehrfach wurde von Teilnehmern der Fokusgruppe die Verlängerung der Tempo-30-Zone vorgeschlagen. Aus Fahrtrichtung obere Gemeinde braucht es früher einen Hinweis auf die Tempo-30-Zone, damit die Fahrzeuglenkenden rechtzeitig die Geschwindigkeit reduzieren können. Die Zone könnte bereits auf der Höhe des Gemeindehauses beginnen und in Richtung Bern bis nach den Fussgängerstreifen beim Brühlplatz verlängert werden. Als Begründung für die gewünschte Zonenverlängerung wurden die nötige Temporeduktion zu Beginn und der oft zu früh stattfindende Beschleunigungsvorgang bereits vor Ende der Zone genannt. Weiter würde die Sicherheit der Querenden auf den Fussgängerstreifen vor dem Restaurant Sternen sowie beim Brühlplatz verbessert. Eine auf diese Weise verlängerte Zone würde zudem eher der realen Ausdehnung des Zentrums von Köniz entsprechen.

3.2 FUSSGÄNGERSTREIFENLOSES ORTSZENTRUM

Die Teilnehmer der Fokusgruppe diskutierten, welche Vor- und Nachteile die Aufhebung der Fussgängerstreifen im Zentrum gebracht haben. Sie wurden um mögliche Erklärungen dafür gebeten, dass in der Bevölkerungsbefragung 67 Prozent der Fussgänger, Velofahrer und ÖV-Benutzer es gut fanden, dass Fussgänger die Hauptstrasse an

¹⁰ Dafür gäbe es heute wegen der Sperrung der Wabersackerstrasse und der erschwerten Einmündung Sonnenweg praktisch keinen Schleichverkehr mehr über Schlossstrasse parallel zum Zentrum. Verkehrsmessungen der Gemeinde Köniz konnten eine erhöhte Anzahl Fahrzeuge auf der Route Spiegel/Blinzern nicht bestätigen.

allen Orten überqueren dürfen, während es bei den Auto- und Motorradfahrer nur 47 Prozent Zustimmende waren.

Als Begründung nannten die Teilnehmer die durch die Planung beabsichtigte, aber bei Autofahrern naturgemäss unbeliebte hohe Notwendigkeit zur Aufmerksamkeit beim Durchqueren des Zentrums:

- Fussgänger können trotz fehlender Fussgängerstreifen relativ rasch, sicher und ohne lange Wartezeiten queren. Sie sind mit der neuen Situation zufrieden, insbesondere im Vergleich zu früher, als wenige Fussgängerstreifen mit Lichtsignalanlagen Umwege und Wartezeiten erforderten. Somit wird heute in der Tempo-30-Zone fast überall gequert. Dieses fordert vom Autofahrer eine hohe Aufmerksamkeit.
- Diese ungewohnte und für den Autofahrer „nervige“ Situation führt zu einer vergleichsweise negativeren Beurteilung der Querungsmöglichkeiten durch die Autofahrer.
- Nur eine Minderheit der Autofahrer und Fussgänger scheint zu wissen, dass in der Tempo-30-Zone im Zentrum eigentlich die Fahrzeuge Vortrittsrecht haben.

Verbesserungsvorschlag der Teilnehmer:

- Die häufig beobachtbaren und gefährlichen Fussgängerquerungen direkt vor dem im Zentrum haltenden Bus 10 (Richtung Schliern) sollten nach Möglichkeit unterbunden werden.

3.3 SITUATION FÜR VELOFAHRER

Die Teilnehmer der Fokusgruppe wurden aufgefordert, zur heutigen Situation der Velofahrer im Zentrum Köniz Stellung zu nehmen. Dabei wurden sie um mögliche Begründungen dafür gebeten, dass im Jahr 2005 nur 40 Prozent der befragten Bevölkerung fand, dass sich die Verkehrssituation der Velofahrer durch die Umgestaltung des Könizer Zentrums verbessert hat, während heute 69 Prozent dieser Meinung sind.

Als Begründung nannten die Teilnehmer, dass man heute im Zentrum Köniz mit dem Fahrrad allgemein sicherer, bequemer und schneller als früher unterwegs sein kann. Gründe dafür sind unter anderem:

- Weniger Spurenwechsel sind nötig.
- Die Fahrgeschwindigkeit des motorisierten Verkehrs ist tiefer.
- Das Ausweichen auf die seitlichen Strassenbereiche (falls nötig) ist dank à-Niveau-Fläche und breiteren Vorplatzbereichen erleichtert.
- Der Mittelbereich bietet für Autos und Fahrräder Ausweichfläche zum Überholen und Abbiegen.

3.4 SITUATION DES MOTORISIERTEN VERKEHRS

Die Beurteilung der Verkehrssituation des motorisierten Verkehrs im Könizer Zentrum hat sich in der Bevölkerungsbefragung 2006 verglichen mit 2005 (unmittelbar nach Fertigstellung der ersten Etappe, jedoch vor Beginn des Verkehrsversuchs mit dem fussgängerstreifenlosen Ortszentrums) markant verbessert. Statt 26 sind nun 56 Prozent der Befragten der Ansicht, dass sich die Situation für Autofahrende seit der Umgestaltung verbessert hat. Die Teilnehmer wurden nach möglichen Gründen gefragt.

Aus der Sicht der Autofahrer:

- hat man sich nun an die neue Verkehrssituation gewöhnt.
- hat man die anfängliche Skepsis überwinden können und empfindet die neue Situation nicht mehr als unbekannt oder bedrohlich.
- gibt es heute ein flüssigeres Durchkommen mit weniger Hektik als früher.
- fallen die früher nötigen Spurenwechsel für das Ein- oder Abbiegen weg.
- blockierten zu Beginn des Verkehrsversuchs die zahlreichen zwischen Migros und Coop querenden Fussgänger teilweise den durchfahrenden Autoverkehr. Mit dem Verzicht auf die Fussgängerstreifen und das Vortrittsrecht für Fussgänger wird heute mehr in Gruppen und bei Lücken im Verkehrsgeschehen gequert. Dies fördert den Verkehrsfluss auf der Hauptachse.
- fallen die Stopps an den früher zahlreichen Lichtsignalanlagen weg.

3.5 TEMPO 30 AUF DER HAUPTACHSE

In der Bevölkerungsbefragung 2006 beträgt die Zustimmung zur Tempo-30-Zone im Zentrum Köniz 85 Prozent bei denjenigen Personen, die meistens zu Fuss, mit dem Fahrrad oder öffentlichen Verkehrsmitteln in Köniz einkaufen. Personen, die ihren Einkauf in Köniz vorwiegend mit dem Auto oder Motorrad erledigen, beurteilen die Tempo-30-Zone nur zu 62 Prozent positiv. Die Teilnehmer der Fokusgruppe vermuteten die folgenden Gründe für diesen Unterschied:

- Die Zustimmung zur Tempo-30-Zone beträgt auch bei den Automobilisten noch mehr als 60 Prozent, daher ist die oben genannte Differenz zu relativieren.
- Autofahrer bevorzugen – wie andere Verkehrsteilnehmende auch – eine ruhige, störungsfreie, schnellstmögliche Durchfahrt ohne Unterbrechungen durch Lichtsignalanlagen, Fussgängerquerungen usw.
- Die heutige Situation mit der Tempo-30-Zone ohne Lichtsignalanlagen und Fussgängerstreifen ist „nervig“ und fordert von den Autofahrern eine hohe Aufmerksamkeit. Eventuell empfinden einige Autofahrende eine Tempo-30-Zone auf der Hauptachse als Schikane oder als Einschränkung.

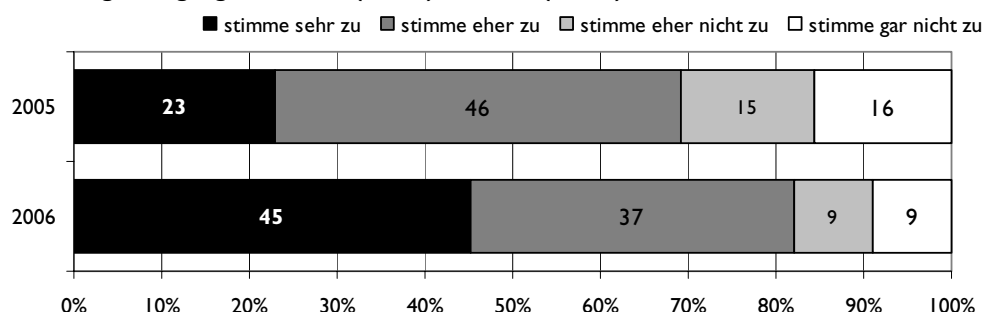
- Tempo 30 auf der Hauptachse könnte von den Befragten auch daher positiv beurteilt worden sein, weil die Massnahme dank ihrer Verstetigungswirkung grundsätzlich als positiv für die Umwelt angesehen wird.
- Die Teilnehmer der Fokusgruppe vermuteten auch, dass die Zonenausdehnung nicht von allen als geeignet empfunden und verstanden wird. Sie schlugen daher vor, die Tempo-30-Zone früher anzukündigen beziehungsweise zu signalisieren. Weiter sollte die Zone Richtung Norden/Bern um rund 100 Meter bis nach dem Brühlplatz verlängert werden. So würde die Zone die dortigen Fussgängerstreifen einschliessen und der Beschleunigungsvorgang in Richtung Stadt erst danach stattfinden. Aus Richtung Süden/obere Gemeinde sollte der Verkehr früher, das heisst bereits vor dem Fussgängerstreifen beim Restaurant Sternen, verlangsamt werden. Eine Ausweitung der Tempo-30-Zone würde dank eines Gewöhnungseffekts (tiefere Tempi) auch eine Verbesserung im Zentrum selber bringen. Innerhalb der Teilnehmer der Fokusgruppe tendierten Personen, die vorwiegend zu Fuss, per Fahrrad oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs sind, zu einer besseren und früheren Signalisation der Zone, während Personen, die oft motorisiert unterwegs sind, eher überraschend für deren Ausweitung plädierten. Gemeinsam wurde aber festgestellt, dass die Akzeptanz einer allfälligen Zonenverlängerung bei Autofahrern unsicher wäre.

4.1 GESAMTBEURTEILUNG BEVÖLKERUNGSBEFRAGUNG

In der Umfrage von 2006 wurde die Könizer Bevölkerung bilanzierend gefragt, ob ihr das Könizer Zentrum insgesamt besser gefalle als vor der Umgestaltung. Da dieselbe Frage auch 2005 gestellt wurde, können die Antworten der beiden Umfragen miteinander verglichen werden (Darstellung D 4.1).

D 4.1: ZUFRIEDENHEIT MIT DEM ZENTRUM INSGESAMT

Bevölkerungsbefragung Köniz 2005 (n=628) und 2006 (n=245)



Die Abweichung der Antworten von 2006 gegenüber 2005 ist statistisch signifikant auf 95%-Niveau.

Der Anteil der mit der neuen Situation zufriedenen Befragten ist zwischen 2005 und 2006 um 13 Prozent gestiegen: Verglichen mit 69 Prozent in der Bevölkerungsbefragung 2005, stimmten in der diesjährigen Umfrage 82 Prozent der Befragten der Aussage sehr oder eher zu, dass ihnen das Zentrum insgesamt besser gefällt als vor der Neugestaltung. Der Anteil der „sehr“ Zustimmenden hat sich verdoppelt.

4.2 FAZIT DER WIRKUNGSANALYSE VERKEHR

In diesem letzten Berichtsabschnitt werden die Ergebnisse der Bevölkerungsbefragung und der Fokusgruppe Verkehr sowie diejenigen der Wirkungsanalyse 2005 zu einem kurzen Fazit zusammengefasst und interpretiert.

- Die Auswertungen der Bevölkerungsbefragung und der Fokusgruppe zeigen, dass der Gedanke der Koexistenz im Verkehr bei der Mehrheit der Befragten Fuss gefasst hat und auf Akzeptanz gestossen zu sein scheint.
Die Befragten ziehen mehrheitlich eine positive Gesamtbilanz der Verkehrssituation im Könizer Zentrum. Zusätzlich wägen sie die einzelnen Bereiche ab, wobei auch kritische Punkte (etwa die Durchquerungsdauer des Zentrums mit dem Auto) zu verzeichnen sind. Die Vorteile anderer Verkehrs- (etwa Mittelbereich oder Kreisel) oder Umgestaltungsmassnahmen (etwa Einkaufsmöglichkeiten oder Gestaltung) vermögen aber offensichtlich diese Nachteile mehr als aufzuwiegen.

- Die Ausgangssituation im Zentrum von Köniz ist der Mehrheit der Befragten noch in markanter Erinnerung und galt allgemein als unbefriedigend. Besonders die Verkehrssituation vermochte den Anforderungen nicht mehr gerecht zu werden. Wohl nicht zufällig tauchte gelegentlich in der Bevölkerung und der Presse der Name „Ampliwil“ als Synonym für Köniz auf. Basierend auf einem gewissen Leidensdruck fast aller Beteiligten und Betroffenen bestand schon im Voraus eine reale Chance, dass das nun verwirklichte Projekt als Verbesserung betrachtet werden würde.¹¹
- Wichtig war das rasche Reagieren der Verantwortlichen auf die unbefriedigende Situation für den motorisierten Durchgangsverkehr unmittelbar nach Beendigung der Umgestaltung. Indem nach kurzer Zeit bereits nach einer neuen Lösung gesucht wurde, hat die Projektleitung den Betroffenen schnell signalisieren können, dass ihre Probleme auf- und ernst genommen werden. Im Winter/Frühling 2004/05 hätte sich die Stimmung der Könizer Bevölkerung gegenüber dem Projekt auch längerfristig verschlechtern können, wenn die Verantwortlichen nicht entschlossen gehandelt hätten.
- Die Deklaration des fussgängerstreifenlosen Ortszentrums als „Verkehrsversuch“ war entscheidend für die spätere Akzeptanz. Sie dämpfte die Befürchtung, dass eine möglicherweise unbefriedigende Lösung durch die Hintertür zum Definitivum werden könnte. Während der Versuchsphase konnten positive Erfahrungen gesammelt und die anfänglich weit verbreitete Skepsis reduziert werden.
- Die Ergebnisse der aktuellen Bevölkerungsbefragung sowie der Fokusgruppe Verkehr zeigen eine gesamthaft hohe Akzeptanz des fussgängerstreifenlosen Ortszentrums in Kombination mit der Tempo-30-Zone auf der Hauptachse.
- Erstaunlicherweise hielt sich die Kritik an einem anderen Element des Verkehrssystems im Rahmen. Kritik an der Ventil-Lösung mit der temporären Sperrung der Landorfstrasse wurde zwar vorgebracht (und wird teilweise noch immer geäussert), jedoch weniger vehement als diejenige an der Durchfahrts- und Querungssituation auf der Hauptachse. Die Gründe hierfür sind nicht ganz klar, könnten aber an der Dominanz des fussgängerstreifenlosen Ortszentrums liegen, welches die lokale und mediale Diskussion weitgehend bestimmte.
- Die langfristig und projektbegleitend durchgeführten Kommunikations- und Informationsmassnahmen scheinen sich auszubezahlt zu haben. Auch die Entscheidung, ab Beginn des Projekts eine wissenschaftliche Wirkungsanalyse in Auftrag zu geben, dürfte bei zahlreichen Beteiligten und Betroffenen das Vertrauen in die Fairness der neuen Massnahmen erhöht haben. Damit, aber auch dank der von Anfang an breiten Projektpartizipation, konnte die Projektleitung das Vertrauen aller Beteiligten und Betroffenen gewinnen und erhalten.¹²

¹¹ Der frühere, hohe Problemdruck wird auch durch die sehr hohe Zustimmung der Befragten zur Aussage, dass sich die Gestaltung verbessert und das Zentrum belebt habe, verdeutlicht (siehe Abschnitt 2.4).

¹² Das breite und ab Projektstart durchgeführte partizipative Vorgehen in der Könizer Verkehrsplanung wurde bereits in der Evaluation der Umgestaltung Seftigenstrasse Wabern als wesentlicher Faktor zum Gelingen und zur Akzeptanz des Projekts identifiziert (Tiefbauamt des Kantons Bern, Gemeinde Köniz (2000)).

LITERATUR

Ghielmetti Ingenieurbüro, Institut für angewandte Psychologie IAP der Universität Zürich, Metron Bern AG (2005a): Fussgängerstreifenloses Ortszentrum Köniz. Auswertung Verkehrsversuch, 27. Juni 2005. Gemeinde Köniz, Oberingenieurkreis II.

Ghielmetti Ingenieurbüro, Institut für angewandte Psychologie IAP der Universität Zürich (2005b): Fussgängerstreifenlose Ortszentren. Forschungsauftrag der Vereinigung Schweizerischer Verkehrsingenieure SVI 2002/001. In Bearbeitung.

Küttel B., Pulfer S., Staubesand I., Stocker B., Sulger Ph., Zumbrunn A. (2005): Wirkungsanalyse Zentrumsumgestaltung Köniz. Eine Nachher-Untersuchung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum und des kommerziellen Angebots. Interdisziplinäre Projektarbeit in Allgemeiner Ökologie. Universität Bern, Interfakultäre Koordinationsstelle für Allgemeine Ökologie. Bern. In Bearbeitung.

Matti D., Haefeli U., Stucki A. (2002): Wirkungsanalyse Umgestaltung Zentrum Köniz, Vorher-Untersuchung: Verkehrsverhalten, Einkaufsverhalten, Nutzungen, Modul 2 der Vorher-Nachher-Untersuchung. Interfakultäre Koordinationsstelle für Allgemeine Ökologie der Universität Bern.

Matti D., Müller F., Haefeli U. (2005): Umgestaltung Zentrum Köniz: Wirkungsanalyse. Kommerzielle Nutzungen, Freizeitnutzungen und soziale Interaktionen, Verkehrssituation. Schlussbericht zuhanden der Verkehrsabteilung der Gemeinde Köniz und des Tiefbauamtes des Kantons Bern.

Tiefbauamt des Kantons Bern, Gemeinde Köniz (2000): Zufrieden mit der neuen Strasse? Erfolgskontrolle Seftigenstrasse Wabern. Synthesebericht der Untersuchungen zur Sanierung und Umgestaltung der Seftigenstrasse in Wabern, Gemeinde Köniz bei Bern. Bearbeitung: Bearbeitung: Interfakultäre Koordinationsstelle für Allgemeine Ökologie der Universität Bern (Ueli Haefeli, Daniel Matti, Ulrich Seewer), Planungsbüro Dietiker (Jürg Dietiker, Pascal Regli), Künzler Bossert & Partner GmbH (Peter Künzler, Ursula Waber).

ANHANG

Fragebogen der Bevölkerungsbefragung 2006
(Original: zwei Seiten A4, Darstellung leicht verkleinert)

Umfrage zur Verkehrssituation im Könizer Zentrum
nach Abschluss der Umgestaltungen 2001-2005

Der Begriff „**Könizer Zentrum**“ bezeichnet das Gebiet **vom Schloss/von der Kirche bis zum Brühlplatz** (McDonalds/Otto's).

1 Besitzen Sie eines oder mehrere der folgenden Verkehrsmittel?

1	Velo / Mofa	☐
2	Motorrad / Scooter	☐
3	Auto	☐
4	keines der genannten Verkehrsmittel	☐

2 Wie oft benutzen Sie die folgenden Verkehrsmittel für Ihre Einkäufe im Zentrum von Köniz?

	immer	häufig	selten	nie	weiss nicht
1 ... zu Fuss	☐	☐	☐	☐	☐
2 ... mit Velo / Mofa	☐	☐	☐	☐	☐
3 ... mit Motorrad / Scooter	☐	☐	☐	☐	☐
4 ... mit Bus / Bahn	☐	☐	☐	☐	☐
5 ... mit Auto	☐	☐	☐	☐	☐

3 Wie stark treffen die folgenden Aussagen zum Könizer Zentrum Ihrer Meinung nach auf Sie zu?
Bitte beurteilen Sie die **heutige** Situation in Köniz.

		trifft überhaupt nicht zu	trifft weniger zu	trifft ziemlich zu	trifft voll und ganz zu	weiss nicht
1	Ich finde es gut, dass die Fussgänger im Zentrum Köniz die Hauptstrasse überall queren dürfen	☐	☐	☐	☐	☐
2	Die Automobilisten halten an, wenn ich ihnen anzeige, dass ich die Hauptstrasse queren will	☐	☐	☐	☐	☐
3	Kinder und ältere Leute können die Hauptstrasse im Zentrum problemlos überqueren	☐	☐	☐	☐	☐
4	Die Fussgängerzone zwischen Gemeindeverwaltung und Migros ausserhalb der Hauptverkehrszeit finde ich gut	☐	☐	☐	☐	☐
5	Tempo-30 auf der Hauptstrasse in Köniz verbessert die Sicherheit der zu Fuss Gehenden	☐	☐	☐	☐	☐
6	Tempo-30 auf der Hauptstrasse in Köniz verbessert die Sicherheit der Velofahrenden	☐	☐	☐	☐	☐
7	Tempo-30 auf der Hauptstrasse in Köniz führt zu einem flüssigeren Verkehr	☐	☐	☐	☐	☐
8	Tempo-30 auf der Hauptstrasse im Könizer Ortszentrum finde ich gut	☐	☐	☐	☐	☐
9	Der Bereich mit Tempo-30 im Zentrum von Köniz ist für Autofahrende gut erkennbar	☐	☐	☐	☐	☐
10	Ihre Bemerkungen?					
						
						

4 Kannten Sie die Situation im Zentrum Köniz **vor** der Umgestaltung, also vor 2004?

1	☐ ja	☐ nein → weiter zu Frage 6	☐ weiss nicht
---	-----------------------------	---	--------------------------------------

5 Wie stark stimmen Sie mit den folgenden Aussagen zum Könizer Zentrum überein?
Bitte beurteilen Sie die heutige Situation **im Vergleich zur Situation vor 2004**.

Seit der Umgestaltung...	stimme gar nicht zu	stimme eher nicht zu	stimme eher zu	stimme sehr zu	weiss nicht
1 ... entstanden sichere und komfortable Fussgängerwege	☐	☐	☐	☐	☐
2 ... hat sich für FussgängerInnen die Verkehrssituation im Zentrum Köniz insgesamt verbessert	☐	☐	☐	☐	☐
3 ... hat sich für Velofahrende die Verkehrssituation im Zentrum Köniz insgesamt verbessert	☐	☐	☐	☐	☐
4 ... brauche ich mit dem Auto weniger Zeit, um das Zentrum Köniz zu durchqueren	☐	☐	☐	☐	☐
5 ... stehen ausreichend Auto-Parkplätze zur Verfügung	☐	☐	☐	☐	☐
6 ... hat sich für AutomobilistInnen die Verkehrssituation im Zentrum Köniz insgesamt verbessert	☐	☐	☐	☐	☐
7 ... ist das Zentrum Köniz insgesamt schöner gestaltet	☐	☐	☐	☐	☐
8 ... sind die Vorplätze und Plätze im Zentrum von Köniz belebter	☐	☐	☐	☐	☐
9 ... gefällt mir das Zentrum Köniz insgesamt besser als vorher	☐	☐	☐	☐	☐
10 Ihre Bemerkungen?					
.....					
.....					

6 Zum Schluss bitten wir Sie noch, einige Angaben zu Ihrer Person zu machen

1 Geschlecht	☐ männlich	☐ weiblich
2 Ihr Jahrgang	Jahrgang 19	

7 Weitere Bemerkungen?

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

Herzlichen Dank für Ihre wertvolle Mitarbeit!

Bitte verwenden Sie das beiliegende, pauschalfrankierte Rückantwortcouvert.

Seite 2

IMPRESSUM

DANIEL MATTI, LIC.PHIL.NAT., NDS EVALUATION

Daniel Matti ist Geograph und seit 2002 als wissenschaftlicher Mitarbeiter bei Interface tätig. Seine Arbeitsschwerpunkte sind die Bereiche Verkehr, Umwelt und Regionalpolitik. Daniel Matti übte mehrere Jahre an der Universität Bern einen Lehrauftrag in der Betreuung von Umwelt- und Verkehrsprojekten aus. Berufsbegleitend schloss er anfangs 2006 den Nachdiplomstudiengang Evaluation erfolgreich ab. Er hat langjährige Erfahrungen in der wissenschaftlichen Evaluation von Umgestaltungen von Strassenräumen.

UELI HAEFELI, DR. PHIL.HIST.

Dr. phil. Ueli Haefeli ist seit 2001 Mitglied des Interface Teams und leitet den Bereich Verkehr, Umwelt & Energie. Von 1990 bis 2002 arbeitete er bei der Interfakultären Koordinationsstelle für Allgemeine Ökologie (IKAÖ) der Universität Bern, ab 1998 als Leitungsmitglied und Verantwortlicher für den Aufbau der Forschungsgruppe. Er ist Lehrbeauftragter an der Universität Bern und an der Fachhochschule für Wirtschaft in Luzern und führt seit mehreren Jahren im Auftrag der Universität Bern einen Weiterbildungskurs zur nachhaltigen Mobilität durch.

SARAH FÄSSLER, LIC. ES SCIENCES SOCIALES & DEA
SCIENCES POL.

Sarah Fässler studierte Sozialwissenschaft in Lausanne und absolvierte an den Universitäten Genf und Lausanne ein DEA in Politologie. Als Forschungsassistentin an der Universität Lausanne, beteiligte sie sich an einem Projekt zur Einführung der Bachelor- und Masterstudiengänge in den Sozialwissenschaften. Seit April 2006 ist sie als wissenschaftliche Praktikantin bei Interface tätig.

WEITERE INFORMATIONEN

INTERFACE

Institut für Politikstudien

Seidenhofstrasse 12

CH-6003 Luzern

Tel. +41 (0)41 412 07 12

Fax +41 (0)41 410 51 82

www.interface-politikstudien.ch

PROJEKTPREFERENZ

Luzern, 10. August 2006

Projektnummer: P06-04KoenizII