



Gemeinde Köniz

Tiefbauamt des Kantons Bern –
Oberingenieurkreis II

Zufrieden mit dem neuen Zentrum?



Erfolgskontrollen Zentrumsumgestaltung Köniz und Umgestaltung Köniz-/Schwarzenburgstrasse

Synthesebericht aus:

- Wirkungsanalyse zur Zentrumsumgestaltung
- Forschungsprojekt zu fussgängerstreifenlosen Ortszentren, Teil Köniz
- Ergänzende Erhebungen

Inhalt

Vorwort	3
Die Zentrumsumgestaltung Köniz	4
Bausteine der Zentrumsumgestaltung	5
Wirkungsanalyse zur Zentrumsumgestaltung	6
Das Könizer Zentrum als Einkaufsort	7
Ein Blick auf die Kundschaft	8
Zentrumsaufwertung zu Lasten der Quartiere?	9
Das Zentrum als Aufenthalts- und Begegnungsraum	10
Zufriedenheit mit der Zentrumsumgestaltung	11
Die Umgestaltung der Köniz-/Schwarzenburgstrasse	12/13
Wirkungsanalysen zum Verkehrsablauf und zur Tempo-30-Zone	14
Das Betriebskonzept auf dem Prüfstand	15
Erkenntnisse zum öffentlichen Verkehr und zum Radverkehr	16
Die Tempo-30-Zone aus Sicht des Fussverkehrs	17
Die Tempo-30-Zone aus Sicht der Fahrzeuglenker	18
Erkenntnisse zur Verkehrssicherheit in der Tempo-30-Zone	19
Gesamtbeurteilung Verkehr	20
Erkenntnisse der Planenden und Verantwortlichen	21
Verzeichnis der Grundlagen	22

Bezugsquellen

Oberingenieurkreis II
Schermenweg 11, Postfach; 3001 Bern
T 031 634 23 40
info.tbaoik2@bve.be.ch

Verkehrsabteilung Köniz
Landorfstrasse 1, 3098 Köniz
T 031 970 93 94

Inhalt und Konzept

Daniel Matti, Interface Politikstudien,
Luzern
Marco Ghielmetti, Ingenieurbüro Ghielmetti,
Winterthur
Ueli Weber, Metron Bern AG, Bern
Suzanne Michel, Kommunikation, Bern

Text und Gestaltung

Suzanne Michel, Kommunikation, Bern

Als PDF auf der Internetseite:

www.bve.be.ch/site/index/tba/bve_tba_dok_haupt/bve_tba_dok_bernermodell.htm

Bern, Mai 2007

Geschätzte Leserinnen und Leser

Der vorliegende Bericht „Zufrieden mit dem neuen Zentrum“ fasst die Ergebnisse verschiedener Erfolgskontrollen zum Zentrumsumbau Köniz und zum neuen Könizer Verkehrsregime in einem Gesamtbild zusammen. Die Gemeinde Köniz und der Kanton Bern wollen mit diesem Bericht zum einen den involvierten oder betroffenen Kreisen – vom „Steuerzahler“ über Behörden, Amtsstellen, Gewerbe und Verkehrsorganisationen – Rechenschaft über die Auswirkungen der Zentrums- und Strassenumgestaltung geben. Zum anderen richtet sich die Publikation an die zahlreichen Fachpersonen und Behördenmitglieder aus dem In- und Ausland, welche inzwischen ein reges Interesse am Könizer Zentrum und seiner Verkehrslösung bekunden.

Das Könizer Zentrum und seine Verkehrsorganisation haben mit der Umgestaltung tief greifende Veränderungen erfahren. Die Zentrumsumgestaltung wurde von der Bevölkerung zwar als grosse Chance wahrgenommen und war deshalb politisch kaum umstritten. Mit dem Vorhaben waren aber durchaus auch Risiken verbunden. Die Gemeinde Köniz und der Obergeringenieurkreis II des kantonalen Tiefbauamtes gaben deshalb im Jahr 2000 eine Wirkungsanalyse in Auftrag. Durch Vorher-Nachher-Untersuchungen sollten die Wirkungen der Zentrumsumgestaltung und des neuen Verkehrsregimes auf Köniz als Einkaufs- und Begegnungsort und als Verkehrsdrehscheibe klar erfasst werden. Mit der Durchführung einer Wirkungsanalyse bietet sich die Chance, negative Auswirkungen durch zusätzliche Massnahmen zu mildern. Angesichts der hohen Investitionen der öffentlichen Hand versteht sich die Wirkungsanalyse aber auch als Rechenschaftsbericht. Das dritte Motiv für die Wirkungsanalyse lautet: „Lernen für die Zukunft“.

Die Wirkungsanalyse zur Seftigenstrasse in Wabern mit dem Titel „Zufrieden mit der neuen Strasse“ diente teilweise als Vorbild und Vorlage für die Erfolgskontrollen zum Zentrumsumbau Köniz. Der Namenswechsel deutet es allerdings an: Wo nicht mehr nur eine Strasse, sondern ein ganzes Zentrum von der Umgestaltung betroffen ist, werden sowohl das Projekt als auch die Evaluation seiner Auswirkungen deutlich komplexer. Das neue Könizer Verkehrsregime hat nach Fertigstellung der Bauarbeiten Anpassungen und Weiterentwicklungen erfahren. Dasselbe gilt auch für die Wirkungsanalyse: Der Vorher-Nachher-Vergleich 2001/2005 wurde im Verkehrsbereich durch Erhebungen im Rahmen eines Forschungsprojektes, eine weitere Befragung im Jahr 2006 sowie zusätzliche Messungen und Daten von Kanton und Gemeinde ergänzt. Die Erhebungen wurden so weit wie möglich aufeinander abgestimmt.

Wir hoffen, dass der vorliegende Bericht auf Sie eine ähnliche Wirkung hat wie auf uns: Er ermutigt uns, auch in Zukunft von Erfahrungen zu lernen und zusammen mit der Bevölkerung und unseren Partnern nach innovativen Lösungen zu suchen.

Fritz Kobi
Obergeringenieurkreis II, Kanton Bern

David Wetter
Verkehrsabteilung Köniz

Die Zentrumsumgestaltung Köniz

Ausgangslage

Mitte der 90er-Jahre präsentierte sich das Könizer Zentrum folgendermassen:

- Städtebaulich erweckte es den Eindruck einer anonymen Mischung aus Dorf- und Bauernhäusern, Bauten der 60er-Jahre und auffälligen, historisch wertvollen Gebäuden, welche auf dem Bläuacker an zentralster Lage den Werkhof der Gemeinde beherbergten.
- Die Kantonsstrasse zerschneidet das Zentrum. Sie hatte mit rund 18 000 Fahrzeugen pro Tag die Grenzen ihrer Belastbarkeit praktisch erreicht. Köniz trug wegen der zahlreichen Lichtsignalanlagen den Namen Ampliwil.
- Die Gemeindeverwaltung war auf zahlreiche Liegenschaften verteilt, was den Kontakt mit der Bevölkerung und zwischen den Verwaltungsabteilungen erschwerte.
- Die Migros beabsichtigte, ihr Provisorium an der Landorfstrasse durch einen Neubau zu ersetzen.

1995 zeichnete sich die Möglichkeit ab, den Werkhof aus dem Zentrum weg an die Muhlenstrasse zu verlagern. Damit eröffnete sich die Option einer Zentrumsumgestaltung im grossen Stil.

Ziele der Zentrumsumgestaltung

Die Ziele der Zentrumsumgestaltung lassen sich mit den Stichworten Aufwertung, Verdichtung und Koexistenz umreissen. Es ging darum,...

- ... das Könizer Zentrum als Einkaufs-, Identifikations- und Begegnungsort zu stärken.
- ... das Zentrum in einen attraktiven, urbanen, seiner Nutzung angemessenen Raum umzugestalten, welcher sowohl tagsüber als auch nachts belebt ist.
- ... die Verarbeitung des bestehenden Verkehrs und des durch die Nutzungsverdichtung verursachten zusätzlichen Verkehrs sicherzustellen.
- ... die Köniz-/Schwarzenburgstrasse durch eine Reduktion der Trennwirkung und bessere Bedingungen für den Langsamverkehr in den Dienst des Zentrums zu stellen.

Planung und Realisierung

Die Umgestaltung des Könizer Zentrums startete 1995 mit zwei Wettbewerbsverfahren. Den Auftakt bildete der Wettbewerb für ein neues Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungskonzept der Köniz-/Schwarzenburgstrasse. Parallel dazu erfolgte der Architekturwettbewerb zur Überbauung des Bläuackerareals.

Die Resultate aus den beiden Wettbewerbsverfahren wurden gegenseitig abgestimmt und – ergänzt mit Überlegungen zu weiteren Arealen im Zentrum – in den drei Richtplänen Nutzung, Städtebau und Verkehr festgesetzt.

1999 wurde das Gesamtkonzept unter dem Namen „Köniz Läbiz“ zur öffentlichen Mitwirkung aufgelegt. Im selben Jahr genehmigte die Stimmbevölkerung die Kredite für den Neubau der Gemeindeverwaltung und die kommunalen Teile der Strassenumgestaltung. Im Jahr 2002 genehmigte der Grosse Rat des Kantons Bern den Kredit für die Umgestaltung der Köniz-/Schwarzenburgstrasse.

Die verschiedenen Bausteine der Könizer Zentrumsumgestaltung wurden zwischen 2000 und 2004 weitgehend parallel unter dem gemeinsamen Label „Platz da!“ realisiert, was eine grosse Belastung des Zentrums mit sich brachte und einen hohen Koordinations- und Kommunikationsaufwand bedingte.

Seit 2004 wurden im Zentrum und in den zentrumsnahen Bereichen weitere Vorhaben geplant oder realisiert: die Umnutzung des Schlossareals als Kulturzentrum, die Wohnüberbauung samt Park im Dreispitz, ein grosses Dienstleistungsgebäude an der Sägestrasse und eine Neuüberbauung des Rappentöris.

Bausteine der Zentrumsumgestaltung

Das Gemeindehaus

Das neue Gemeindehaus mit der gläsernen Doppelfassade umfängt die alte Gemeindeverwaltung. Es schafft Transparenz und Kontakt. Als erstes Berner Verwaltungsgebäude erfüllt es den Minergiestandard.



Einkaufszentrum und Scherzhaus

Das neue Einkaufszentrum hat Köniz als Einkaufsort stark aufgewertet. Daneben wurde das historisch bedeutsame Scherzhaus wieder aufgebaut und trägt mit dem Bistro zur Belebung des Platzes bei.



Der Platz als Herzstück

Das Hauptmerkmal der Zentrumsumgestaltung bildet der grosszügige, urbane Bläuackerplatz. Er dient gleichzeitig als Verkehrsfläche, Begegnungsort und, im Teil mit dem Baumdach und dem Brunnen, als Erholungsraum.



Die Köniz-/Schwarzenburgstrasse

Dank Verkehrsdosierung, Mittelzone und Ersatz von Ampeln durch Kreisel hat sich der Verkehr beruhigt und verstetigt. In der Tempo-30-Zone teilen sich Fussgänger und Fahrzeuglenkende völlig selbstverständlich den Strassenraum.



Der Bläuackergraben

Die neue, unterirdische Verbindungsstrasse nimmt in den verkehrsärmeren Stunden den gesamten Verkehr zwischen den Achsen Schwarzenburg- und Sägestrasse auf und dient zugleich als Zufahrt zur Einstellhalle des Einkaufszentrums.



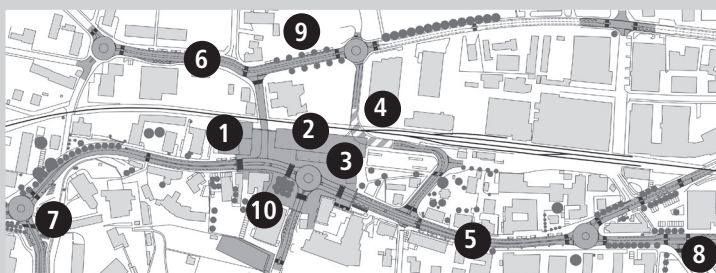
Die Landorfstrasse

Werktags in den Spitzenstunden und am Samstag dient die Landorfstrasse zwischen dem Gemeindehaus und dem Einkaufszentrum als Zentrumsumfahrung. In den übrigen Zeiten gehört sie zum Fussgängerbereich des Bläuackerplatzes.



Bausteine Zentrumsumbau Köniz 2000 – 2004

1	Gemeindehaus Landorfstrasse	15 Mio.
2	Kommerzgebäude Migros	30 Mio.
3	Scherzhaus	< 1 Mio.
4	Bläuackergraben	4 Mio.
5	Köniz-/Schwarzenburgstrasse	16 Mio.
6	Anpassungen Gemeindestrassen	4,5 Mio.



Nach 2004: 7 Schlossareal 8 Dreispitz 9 DL-Gebäude Sägestrasse 10 Überbauung Rappentöri

Wirkungsanalyse zur Zentrumsumgestaltung

Fragen der Erfolgskontrolle

Die Wirkungsanalyse zur Zentrumsumgestaltung konzentrierte sich auf vier Themenbereiche:

- Im Bereich kommerzielle Nutzungen ging es um die Frage, ob die angestrebte Attraktivierung des Zentrums als Einkaufs- und Dienstleistungsstandort gelungen ist, und welche Folgen dies auf die Nebenzentren der Gemeinde hat.
- Der Bereich soziale Interaktionen und Freizeitnutzungen untersuchte das neue Zentrum als Aufenthalts- und Begegnungsraum.
- Im Bereich Zufriedenheit interessierte die generelle Identifikation und Zufriedenheit der Bevölkerung, des Gewerbes und der Zentrumsbesucher (Kundschaft) bezüglich des umgestalteten Zentrums.
- Der Bereich Verkehr befasste sich mit den Veränderungen im Verkehr und der Zufriedenheit mit den neuen Verhältnissen.

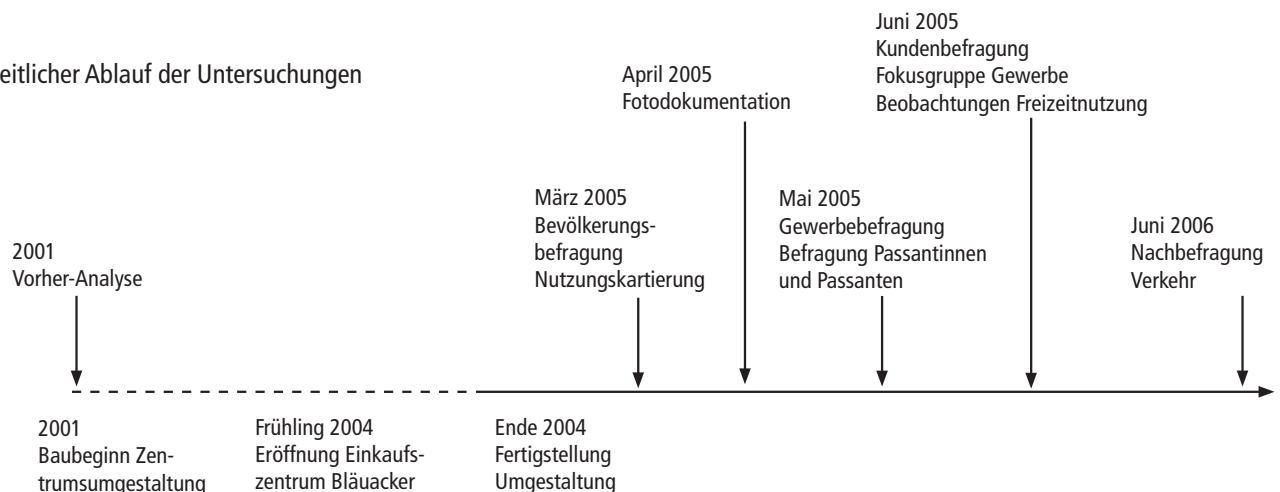
Methoden

Die Wirkungsanalyse besteht aus einem Längsschnittvergleich mit einer Vorher-Untersuchung im Jahr 2001 und einer Nachher-Untersuchung in den Jahren 2005 und 2006. Die Studie wurde durch Interface, Institut für Politikstudien Luzern, in Zusammenarbeit mit der Interfakultären Koordinationsstelle für Allgemeine Ökologie der Universität Bern ausgeführt und durch die Verkehrsabteilung Köniz begleitet.

Erhebungsmethoden:

- Schriftliche Befragungen (Bevölkerung und Gewerbe)
- Standardisierte mündliche Befragungen (Kunden/Passanten) und Fokusgruppengespräche (Gewerbe)
- Beobachtungen des Passantenverhaltens, Nutzungskartierungen und fotografische Dokumentationen

Zeitlicher Ablauf der Untersuchungen



Das Könizer Zentrum als Einkaufsort

Fragen der Erfolgskontrolle

- Wie hat sich die Ausstattung des Könizer Zentrums bezüglich Detailhandel und kommerziellen Dienstleistungen entwickelt?
- Wie wird das Angebot seitens der Kundschaft genutzt?
- Wie bewerten die Einwohnerinnen und Einwohner, die Gewerbetreibenden und die Kundschaft die Angebotsänderungen im Zentrum?

Entwicklung von Angebot und Nachfrage

Der Zentrumsumbau hat das Könizer Zentrum als Einkaufsort und Standort für kommerzielle Dienstleistungen gestärkt. Zwischen 2001 und 2005 hat die Zahl der Betriebe im Könizer Zentrum in allen Bereichen zugenommen:

Die Zahl der grösseren Anbieter von Gütern für den täglichen Bedarf ist von 5 auf 7 gestiegen. Zugenommen hat auch die Zahl der Spezialgeschäfte und der kommerziellen Dienstleistungen. Besonders spürbar ist die Angebotserweiterung im Tiefpreissegment und bei den Restaurants.

Der Zentrumsumbau hat sich aber auch auf die bestehenden Betriebe ausgewirkt. Zahlreiche Betriebe planten 2005 einen Umbau oder die Vergrößerung des Betriebs oder hatten diesen bereits vollzogen.

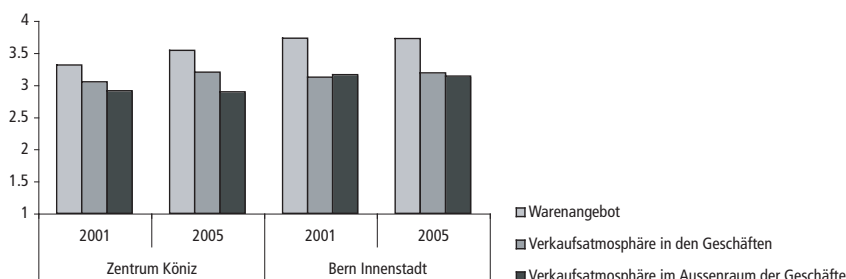
Das verbesserte Angebot hat dazu geführt, dass im Könizer Zentrum vermehrt eingekauft wird. Dies gilt besonders für Lebensmitteleinkäufe, in geringerem Masse aber auch für Güter des aperiodischen Bedarfs. Auch die Nachfrage nach finanziellen Dienstleistungen hat zugenommen.

Die Erhebung der Einkaufsbewegungen im Zentrum zeigt, dass sich die Kundinnen und Kunden vorwiegend um den Bläuackerplatz mit seinen Magneten Coop und Migros bewegen.

Beurteilung der Einkaufsattraktivität

Punkto Einkaufsattraktivität (Warenangebot und Einkaufsatmosphäre) erhielt das Könizer Zentrum bereits vor der Umgestaltung von der Bevölkerung gute bis sehr gute Noten. Diese Werte haben sich 2005 nochmals verbessert.

Bewertung der Attraktivität der Einkaufsangebote von Bern und Köniz auf einer Skala von 1 bis 4



n 2001 = 828-890

n 2005 = 555-624

Fazit

Durch die Umgestaltung ist das Könizer Zentrum – insbesondere der Bereich um den Bläuackerplatz – als Einkaufsort und Standort für kommerzielle Dienstleistungen gestärkt worden.

Ein Blick auf die Kundschaft

Fragen der Erfolgskontrolle

- Welche Veränderungen zeigen sich auf Seiten der Kundinnen und Kunden im Könizer Zentrum?
- Woher kommt die Kundschaft? Welche Verkehrsmittel werden für den Einkauf genutzt?
- Wie häufig kaufen die Kundinnen und Kunden im Zentrum ein, und welchen Einkaufsbetrag geben sie dabei aus?

Herkunft, Verkehrsmittelwahl und Einkaufsbetrag

Verschiedene Ergebnisse weisen darauf hin, dass das Könizer Zentrum seit der Umgestaltung deutlich mehr Kundschaft anzieht als zuvor: Der Anteil der Kundinnen und Kunden aus dem Fernbereich (Wabern, Wangental, obere Gemeinde, Schwarzenburg/Längenberg etc.) hat deutlich zugenommen, auch Kunden aus dem Nah- und Mittelbereich tätigen ihre Lebensmitteleinkäufe häufiger im Könizer Zentrum.

Die Verkehrsmittelwahl der Kunden aus dem Fernbereich ist mit einem Autoanteil von 69% stabil geblieben. Kunden aus dem Nahbereich hingegen kauften 2005 deutlich häufiger zu Fuss ein.

2001 konnte kein Zusammenhang zwischen dem Einkaufsbetrag und der Wahl des Verkehrsmittels festgestellt werden: Wer zu Fuss einkaufte, gab pro Einkauf zwar weniger Geld aus, kaufte aber häufiger ein. Von 2001 bis 2005 ist zum einen der vergleichbare mittlere Einkaufsbetrag deutlich von 36 auf 52 Franken gestiegen. Zum anderen ist der Einkaufsbetrag der Autokundinnen und -kunden überproportional um über die Hälfte gewachsen. Das Könizer Zentrum konnte demnach seine Attraktivität für Grosseinkäufe deutlich steigern.

Ausstrahlungskraft

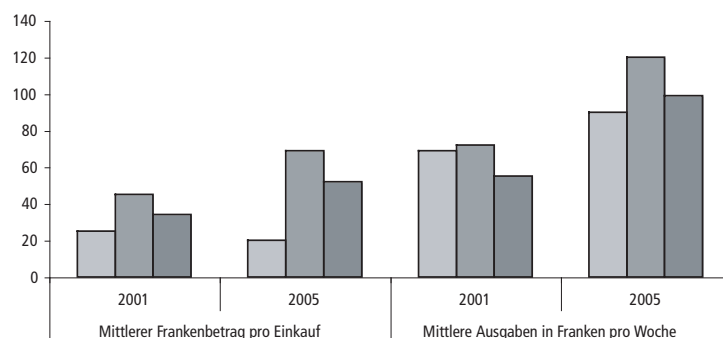
Die Anziehungskraft des Könizer Zentrums zeigt sich auch in der Frage zur Verbesserung der Einkaufssituation: Die Einkaufsattraktivität des neuen Zentrums wird von den Kundinnen und Kunden aus dem Mittel- und Fernbereich besonders positiv beurteilt.

Etwas kritischer zeigen sich die Meinungen zum Parkplatzangebot im Zentrum. In der Bevölkerungsbefragung finden nur etwas mehr als die Hälfte der befragten Personen, dass es ausreichend Parkplätze hat. Dies obschon die Zahl der öffentlichen Parkplätze von 210 auf rund 400 erhöht wurde und zu jeder Zeit im Zentrum freie Parkplätze verfügbar sind – wenn auch nicht immer am direkt gewünschten Ort.

Fazit

Seit der Umgestaltung des Könizer Zentrums hat die Kundschaft aus dem Fernbereich, welche in Köniz Grosseinkäufe tätigt, markant zugenommen und macht heute über einen Drittel der Kundschaft aus. Dieses Segment reist nach wie vor zu über zwei Dritteln mit dem Auto an.

Mittlerer Einkaufsbetrag 2001 und 2005



■ Personen, die immer zu Fuss einkaufen ■ Personen, die immer mit dem Auto einkaufen ■ Total aller Befragten

n 2001 = 103-186

n 2005 = 68-113

Zentrumsaufwertung zu Lasten der Quartiere?

Fragen der Erfolgskontrolle

- Welche Auswirkungen hat die Zentrumsumgestaltung auf die nahe gelegenen Subzentren am Neuhausplatz, in Schliern, im Spiegel und im Steinhölzli?

Entwicklung der Betriebe

Die Anzahl der Betriebe in den Bereichen Detailhandel und kommerzielle Dienstleistungen und die Vielfalt des Angebots haben sich zwischen 2001 und 2005 in den Subzentren wenig verändert. Im Steinhölzli und im Spiegel haben aber ein Viertel bis ein Drittel der Betriebe und Dienstleistungsanbieter gewechselt.

Die Betroffenheit der Betriebe in den Subzentren durch den Zentrumsumbau Köniz ist je nach Branche unterschiedlich. Der Detailhandel in den Subzentren ist mit einem deutlich stärkeren Rückgang von Umsatz, Gewinn, Kundenfrequenz und Laufkundenanteil konfrontiert als die kommerziellen Dienstleistungen. Die eher gedrückte Konsumentenstimmung im Befragungsjahr hat die Einbussen vermutlich noch verstärkt.

Zwischen 2001 und 2005 nimmt die Bedeutung aller Subzentren als Einkaufsort für Lebensmittel ab. Das Könizer Zentrum wird hingegen häufiger als Einkaufsort genannt.

Solange die Grossverteiler ihre Filialen in den Subzentren aufrechterhalten, kann der Detailhandel den Rückgang der Laufkundschaft durch Beratungsangebote, die Pflege der Stammkundschaft und die Spezialisierung auf Nischenprodukte und -dienstleistungen kompensieren. Wo der Frequenzbringer wegfällt, wie am Neuhausplatz, wird das Umfeld für die anderen Geschäfte deutlich schwieriger.

Einschätzung durch die Betriebe

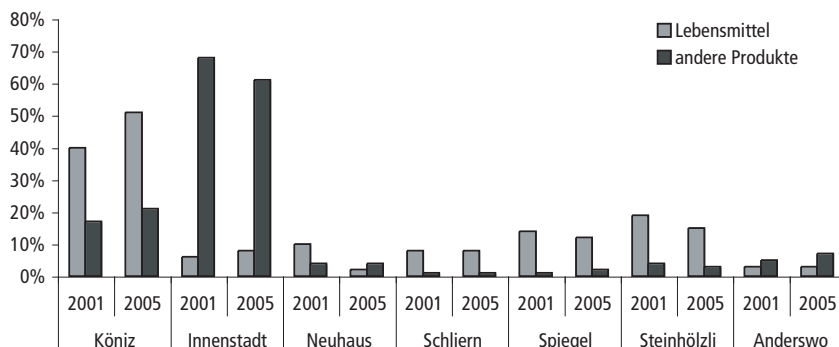
Von den 60 im Jahr 2005 befragten Betrieben sehen sich rund 20 eher als Profiteure des Zentrumsumbaus. Ebenfalls rund 20 Betriebe sehen sich eher als Verlierer. Die Restlichen stellen keine Auswirkungen fest.

Klare Differenzen in der Beurteilung zeigen sich zwischen den Betrieben im Zentrum und denjenigen in den Subzentren und zwischen den Branchen. Besonders kritisch äussert sich der Detailhandel in den Subzentren.

Fazit

Das umgestaltete Könizer Zentrum ist auch für viele Kundinnen und Kunden aus den Subzentren zum bevorzugten Ort für den Lebensmitteleinkauf geworden. Dadurch haben sich die Rahmenbedingungen für den Detailhandel in den Subzentren spürbar erschwert.

Nennung des häufigsten Einkaufsorts in % aller Befragten



n 2001 = 868-1050

n 2005 = 557-667

Das Zentrum als Aufenthalts- und Begegnungsraum

Fragen der Erfolgskontrolle

- Hat das Könizer Zentrum als Aufenthalts- und Begegnungsraum an Attraktivität gewonnen?
- Wie haben sich die entsprechenden Angebote und die Nachfrage verändert?

Fazit

Das Könizer Zentrum wurde durch die Umgestaltung nicht nur als Einkaufsort, sondern auch als Aufenthalts- und Begegnungsraum attraktiver. Bessere Parkierungsmöglichkeiten ausserhalb der Ladenöffnungszeiten und mehr Veranstaltungen könnten eine zusätzliche Belegung bewirken.

Einkehr dank Einkauf

Köniz hat mit der Umgestaltung im Zentrum einen grossen öffentlichen Platz und zusätzliche Restaurants erhalten. Die Befragung und Beobachtung der Passanten zeigen, dass vor allem der samstägliche Einkauf gerne mit dem Besuch eines Cafés oder Restaurants verbunden wird. Die Nutzung des Bläuackerplatzes als Aufenthalts- und Begegnungsraum beschränkt sich bisher allerdings stark auf die Öffnungszeiten der Geschäfte. Mit ein Grund dafür könnten die Grossverteiler sein, welche ihre Einstellhallen spätestens eine Stunde nach Ladenschluss schliessen.

Rund ein Viertel der befragten Einwohnerinnen und Einwohner sowie Passantinnen und Passanten geben an, dass sie seit der Umgestaltung mehr freie Zeit im Zentrum verbringen respektive sich vermehrt im Zentrum aufhalten. Als Hauptgrund wird das grössere Warenangebot angegeben. Die Nutzung des kulturellen Angebotes spielt daneben eine unbedeutende Rolle.

Meinungen zum öffentlichen Raum

Im Urteil der Bevölkerung ist das Zentrum auch als Aufenthalts- und Begegnungsraum attraktiver geworden. Zwei Drittel der befragten Personen finden das Zentrum heute schöner gestaltet.

Anlass zu Kritik geben die eher spärliche Möblierung, die nüchterne Architektur und die zum Zeitpunkt der Befragung noch wenig begrünten Seitenbereiche.

Heute dürfte dieses Urteil etwas milder ausfallen: Im Mai 2006 hat der baumbestandene Teil des Bläuackerplatzes Sitzbänke und einen Brunnen erhalten und wird seither rege benutzt.



Zufriedenheit mit der Zentrumsumgestaltung

Fragen der Erfolgskontrolle

- Wie zufrieden sind die Bevölkerung, das Gewerbe und die Kundschaft generell mit dem umgestalteten Zentrum?

Fazit

Die Könizerinnen und Könizer, aber auch die auswärtigen Besucherinnen und Besucher sind zufrieden mit dem neuen Könizer Zentrum. Dieses hat sich als urbaner Einkaufs-, Identifikations- und Begegnungsort etabliert. Auch wirtschaftlich hat sich der Mitteleinsatz gelohnt.

Zufrieden mit dem Zentrum

Die Gesamtbewertung der Umgestaltung des Könizer Zentrums fällt positiv aus. Die Umgestaltung brachte eine gewisse Belebung mit sich. Das grössere und vielfältigere Einkaufsangebot wird geschätzt, die neuen Restaurants und Cafés werden relativ gut besucht. Die Könizerinnen und Könizer zeigen ebenso wie die externen Besucherinnen und Besucher eine hohe Zufriedenheit mit der optischen Gestaltung des Zentrums. Zwei Drittel bis drei Viertel aller befragten Personen geben an, dass ihnen das Zentrum heute insgesamt besser gefällt als vor der Umgestaltung.

In den kommenden Jahren wird sich zeigen, ob das neue Zentrum zu einem Identität stiftenden Raum für Köniz geworden ist.



Die Umgestaltung der Köniz- / Schwarzenburgstrasse

Ziele der Umgestaltung

Mit dem neuen Verkehrskonzept wurden primär drei Ziele verfolgt:

- Verbesserung der Koexistenz der Verkehrsteilnehmenden,
- Gewährleisten der fahrplangerechten Abwicklung des Busverkehrs,
- Schaffung zusätzlicher Kapazitäten, um eine Nutzungsverdichtung im Zentrum zu ermöglichen.

Das Betriebskonzept

Folgende Merkmale prägen das neue Betriebskonzept:

- In den Spitzenzeiten steht dem Verkehr mit der parallel zur Köniz-/Schwarzenburgstrasse verlaufenden Säge-/Landorfstrasse eine Zentrumschleife zur Verfügung. In den verkehrsärmeren Zeiten ist das „Ventil“ Landorfstrasse für den motorisierten Individualverkehr geschlossen und Teil des Fussgängerbereiches auf dem Bläuackerplatz.
- Zwischen den Kreisel Bläuackerplatz und Könizstrasse gilt auf der Schwarzenburgstrasse Tempo 30. Zu Fuss quert man die Strasse – mit Hilfe der Mittelzone – wo man will. Fussgängerstreifen sind keine markiert.
- Lichtsignalanlagen zur Verkehrsdosierung beim Schloss und beim Brühlplatz stellen sicher, dass nur so viel Verkehr ins Zentrum gelangt, wie auch verarbeitet werden kann.
- Der öffentliche Verkehr verfügt dank Busspuren und steuerbaren Lichtsignalanlagen über eine bevorzugte Einfahrt ins Zentrum.
- Zur Verstärkung des Verkehrs wurden die ampelgesteuerten Knoten weitgehend durch Kreisel ersetzt. Die durchgehende Mittelzone dient als Querungs- und Abbiegehilfe.

Der Planungsprozess

Das heutige Verkehrskonzept ist einerseits das Produkt einer sorgfältigen Planung, andererseits auch eines Lern- und Optimierungsprozesses. Die Grundzüge stammen aus dem Siegerprojekt des Wettbewerbs von 1995. Das Konzept wurde in Zusammenarbeit mit einer breit abgestützten Begleitkommission weiterentwickelt. In den ersten Monaten nach der Inbetriebnahme wurde das Verkehrsregime nochmals angepasst und optimiert, indem die Betriebszeiten des „Ventils“ Landorfstrasse verlängert und nach einem Verkehrsversuch die Tempo-30-Zone eingeführt wurden.

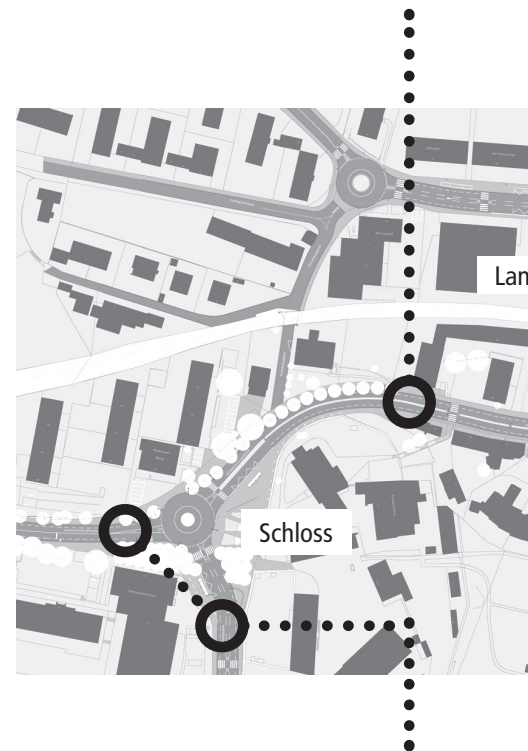
Dieses stufenweise Vorgehen hat seine Gründe:

- Das Betriebskonzept in Köniz betrifft statt einer einzelnen Achse ein Strassennetz, das den Verkehrsteilnehmern Wahlmöglichkeiten bietet. Ihre Verhaltensweisen sind nur begrenzt vorhersehbar und beeinflussbar.
- Zwischen dem Wettbewerb und der Inbetriebnahme vergingen rund 10 Jahre, in denen sich die Rahmenbedingungen merklich änderten: Seit der Eröffnung der Migros am Bläuackerplatz stieg die Zahl der querenden Fussgänger in den Spitzenstunden auf über 800 Personen. Auf Grund der Vortrittsverhältnisse auf Fussgängerstreifen brachte der kontinuierliche Fussgängerstrom zwischen Migros und Coop den Verkehr auf der Köniz-/Schwarzenburgstrasse in den Spitzenstunden fast zum Erliegen. Auch der öffentliche Verkehr blieb im Stau stecken. Das flächige Queren und die Tempo-30-Zone sind die Antwort auf die neue Situation.

Die Massnahmen

Radstreifen

Im leichten Aufstieg vom Bläuackerplatz zum Schloss wurde entlang der Schwarzenburgstrasse ein Radstreifen markiert. In der Tempo-30-Zone kann darauf verzichtet werden. Dort gilt die Koexistenz auch für die Radfahrenden.



Verkehrsdosierung

Die beiden Lichtsignalanlagen beim Schloss und beim Brühlplatz lassen nur so viel Verkehr ins Zentrum, wie verarbeitet werden kann. Im Zentrum selbst wurden die Lichtsignalanlagen durch Kreisel oder ampelfreie Kreuzungen ersetzt.

Umgestaltung Sägestrasse

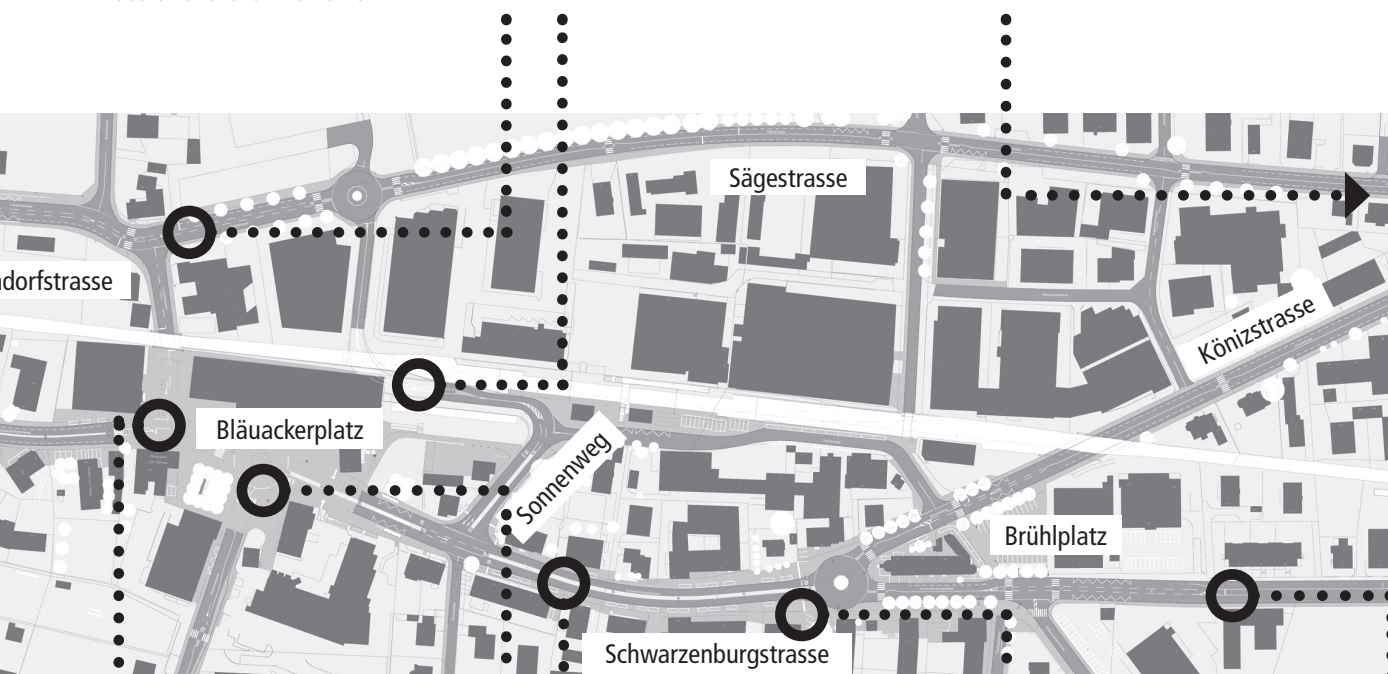
Die neu gestaltete Sägestrasse dient als rückwärtige Erschliessung des Bläuackers und als Zentrumsumfahrung. Eine neue Abbiegespur erleichtert die Zufahrt zur Landorfstrasse und verhindert Beeinträchtigungen des öffentlichen Verkehrs.

Bläuackergraben

Dank der neuen Zentrumsumfahrung Bläuackergraben kann die Landorfstrasse in den verkehrsärmeren Stunden zur Fussgängerfläche werden. Der Bläuackergraben dient gleichzeitig als Einstellhallenzufahrt.

Wechselsignale

Wechselsignale an der Landorfstrasse, der Schwarzenburgstrasse, beim Neuhausplatz und bei der Einstellhallenausfahrt des Einkaufszentrums zeigen an, ob das „Ventil“ Landorfstrasse offen oder geschlossen ist.



Versenkbare Poller

Die Freigabe der Landorfstrasse für den Individualverkehr erfolgt zu vordefinierten Zeiten. Bei starkem Verkehr wird das Ventil früher geöffnet oder länger offengehalten.

Fahrbahnbegrenzung

Der Bläuackerplatz weist nur minimale Markierungen auf. 40 cm hohe, schlanke Poller grenzen den Fussgängerbereich von der Fahrbahn ab und verhindern das Abstellen von Fahrzeugen auf dem Platz.

Freies Queren in der Tempo-30-Zone

Zwischen den Kreiseln Könizstrasse und Bläuacker sowie einem Teil des Sonnenwegs gilt Tempo 30. Die Fussgänger queren die Strassen mit Hilfe der Mittelzone, wo sie wollen. Die markante Eingangssituation mit der grossen Zahl 30 auf dem Asphalt und im Strassenraum platzierte Objekte machen auf die Tempo-30-Zone aufmerksam.

Markierungen für Sehbehinderte

Weisse Führungslinien dienen sehbehinderten Personen in der Tempo-30-Zone als Querungshilfen.

Busspuren

Die beiden Busspuren zum Schloss und zum Brühlplatz sorgen zusammen mit den Dosierungsanlagen dafür, dass die Busse unbehindert ins Könizer Zentrum einfahren können.

Wirkungsanalyse zum Verkehrsablauf und zur Tempo-30-Zone

Beteiligte Projekte

Die Ergebnisse zur Wirkung des neuen Betriebskonzeptes auf die Verkehrsabläufe stammen aus drei Quellen:

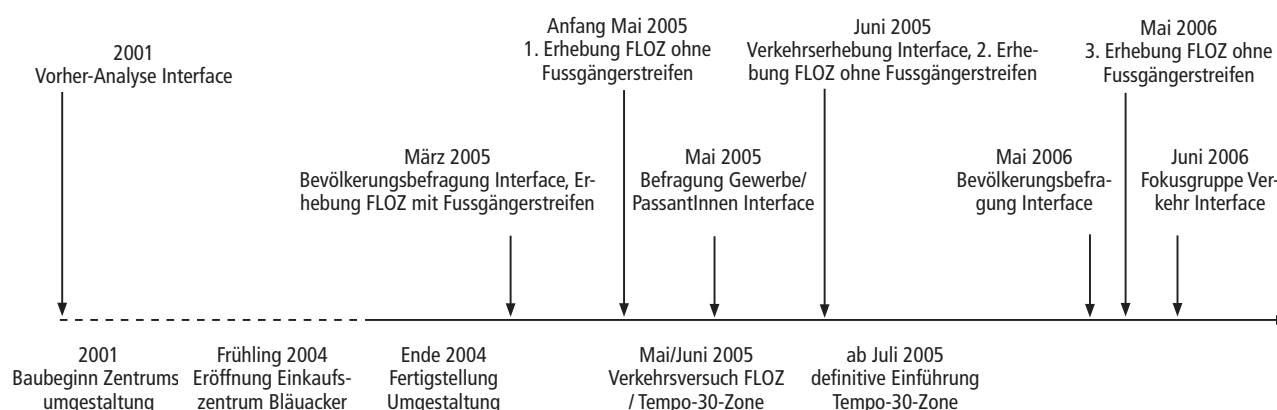
- Interface Politikstudien untersuchte in der Wirkungsanalyse 2001–2005 zur Zentrumsumgestaltung auch Verkehrsaspekte. 2006 wurde unter Berücksichtigung der Tempo-30-Zone nochmals eine Erhebung durchgeführt
- Das Nationale Forschungsprojekt „Fussgängerstreifenlose Ortszentren“ (FLOZ)* nutzte die Strassenumgestaltung zu einer vergleichenden Untersuchung mit und ohne Fussgängerstreifen. Der Zustand mit Fussgängerstreifen wurde im März 2005 vor dem Einbau des Deckbelags erhoben. Darauf folgte im Mai/Juni 2005 der Verkehrsversuch ohne Fussgängerstreifen, aber mit Tempo 30, der mit einer Informationskampagne begleitet wurde. Auf Grund der guten Erfahrungen wurde die Tempo-30-Zone definitiv eingeführt. Auch die FLOZ-Analysen wurden 2006 wiederholt.
- Ergänzend dazu haben die Gemeinde Köniz und die Metron Bern AG Daten zum Verkehrsaufkommen und zu den Unfallzahlen erhoben.

Untersuchte Aspekte und Methoden

Untersuchte Aspekte	Interface	FLOZ	Metron	Methoden
Geschwindigkeiten, Reisezeiten, Stetigkeit		•	•	Kontrollen, Messfahrzeug, Beobachtungen BERNMOBIL
Verkehrsmenge			•	Zählungen Hochrechnungen
Unfälle			•	Statistik und Beobachtungen Kantonspolizei
Fussgängerquerungen: Wartezeiten, Wege, Alterszusammensetzung		•		Beobachtungen
Kommunikation/Konflikte Fussgänger – Fahrzeuglenkende		•		Beobachtungen
Zufriedenheit mit Durchfahrt und Querungssituation	•	•		Befragungen
Beurteilung einzelner Aspekte der Tempo-30-Zone	•			Befragungen
Akzeptanz der Verkehrssituation und deren Entwicklung	•	•		Befragungen
Gründe für die Beurteilung	•			Diskussion in Fokusgruppe

* Ingenieurbüro Ghielmetti und Institut für angewandte Psychologie IAP

Zeitlicher Ablauf der Verkehrsuntersuchungen



Das Betriebskonzept auf dem Prüfstand

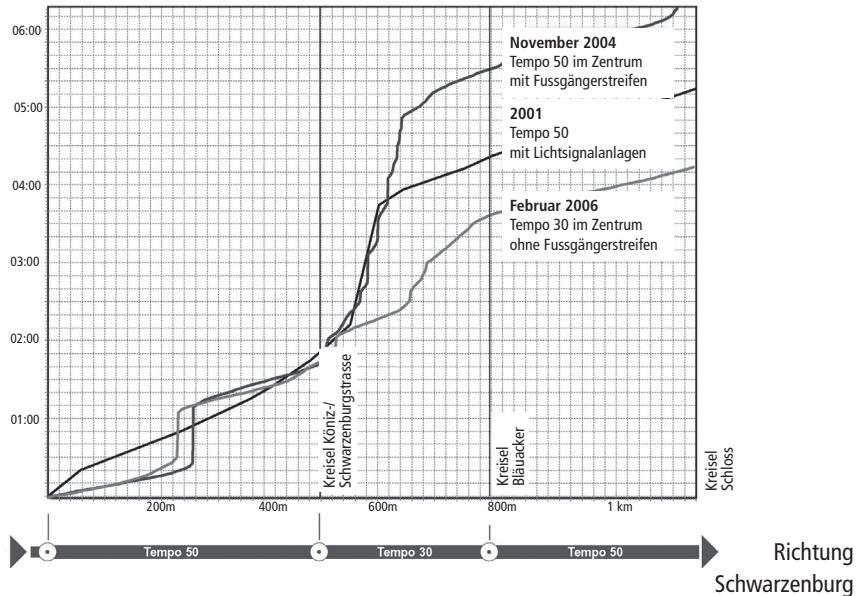
Fragen der Erfolgskontrolle

- Konnten die Ziele des neuen Betriebskonzeptes bezüglich Verkehrsverarbeitung, Reisezeiten und Stetigkeit des Verkehrs erreicht werden?

Fazit

Die Reisezeiten zur Durchquerung des Könizer Zentrums sind zurückgegangen, der Verkehrsfluss wurde stetiger. Die Verkehrsmenge hat insgesamt abgenommen.

Reisezeiten 2001, 2004 und 2006



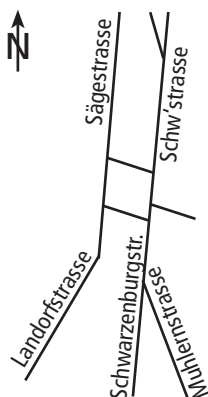
Reisezeiten und Stetigkeit

Die Messung der Reisezeiten kurz nach der Inbetriebnahme zeigte zunächst eine Verschlechterung gegenüber der Ausgangssituation. Dank der Tempo-30-Zone, der Aufhebung der Fussgängerstreifen im inneren Zentrum und der Anpassung der Betriebszeiten der Landorfstrasse hat sich die Situation seither massiv verbessert. Die mittlere Durchfahrtszeit ist gegenüber der Ausgangssituation von 2,5 Minuten auf unter 2 Minuten gesunken. Die Koexistenz in der Tempo-30-Zone bewirkt auch eindeutig eine Verstetigung des Verkehrs mit weniger Stopps und Beschleunigungen.

Verkehrsmenge

Zwischen 2000 und 2005 ist die Verkehrsmenge im Zentrum leicht zurückgegangen. Von 2005 zu 2006 hat sich dieser Trend noch verstärkt. Zu den Ursachen liegen zurzeit noch keine Daten vor. Weichen die Fahrzeuglenkenden grossräumig auf andere Routen aus oder wurde auf die öffentlichen Verkehrsmittel umgestiegen? Letzteres dürfte vor allem für die Muhlenstrasse zutreffen, wo die Buslinie 10 ausgezeichnete Verbindungen nach Bern bietet und kaum Alternativrouten zur Verfügung stehen. Der Rückgang auf der südlichen Schwarzenburgstrasse könnte einerseits durch das Umsteigen auf die S-Bahn-Linie 2, aber auch durch neue Fahrrouten via Albligen oder Mittelhäusern-Thörishaus bedingt sein.

Die besseren Verkehrsverhältnisse im Zentrum spiegeln sich auch in der Bevölkerungsbefragung: Der Anteil der Personen, welche die Verkehrssituation für Autofahrer insgesamt besser finden als vorher, ist zwischen 2005 und 2006 von rund 27% auf 56% gestiegen.



Durchschnittlicher täglicher Verkehr (Fahrten) seit 2000

Abschnitt	2000	2005	2006
Zufahrt Nord total	24 300	23 900	22 100
Sägestrasse	5700	6700	6000
Schwarzenburgstrasse	18 600	17 200	16 100
Zufahrt Süd total	25 100	24 700	24 100
Muhlenstrasse	9800	10 000	9600
Schwarzenburgstrasse	8900	8300	8000
Landorfstrasse	6400	7000	6500

Erkenntnisse zum öffentlichen Verkehr und Radverkehr

Fragen der Erfolgskontrolle

2001 erfuhr das Busangebot im Könizer Zentrum eine deutliche Verbesserung. Zwei zusätzliche Linien bedienen nun das Zentrum: die Linie 17 zwischen dem Bahnhof Bern und Köniz Weiermatt sowie die Linie 16 zwischen Gurten-Gartenstadt und Köniz Zentrum. Ausserdem wurde der Takt auf den Linien 29 und 10 verdichtet.

- Wie wird das zusätzliche Busangebot genutzt und bewertet?
- Wie wird die Situation des Radverkehrs eingeschätzt?

Öffentlicher Verkehr

Im Könizer Zentrum bedienen die Buslinien 16 und 17 zwei neue Haltestellen. Dies schlägt sich in der Zahl der im Zentrum ein- oder aussteigenden Personen nieder. Sie ist zwischen 2001 und 2005 von rund 4700 auf gut 6500 Personen gestiegen. Einzig die Haltestelle Köniz Bahnhof der Ortsbuslinie 29 weist heute rund 30% weniger Ein- und Aussteiger auf, da die Haltestelle Brühlplatz inzwischen die attraktiveren Umsteigeverhältnisse bietet.

Das neue Buskonzept erhält auch in der Bevölkerungsbefragung gute Noten. Rund 65% der befragten Personen sind der Ansicht, dass sie heute mit dem öffentlichen Verkehr besser ins Zentrum kommen als zuvor.

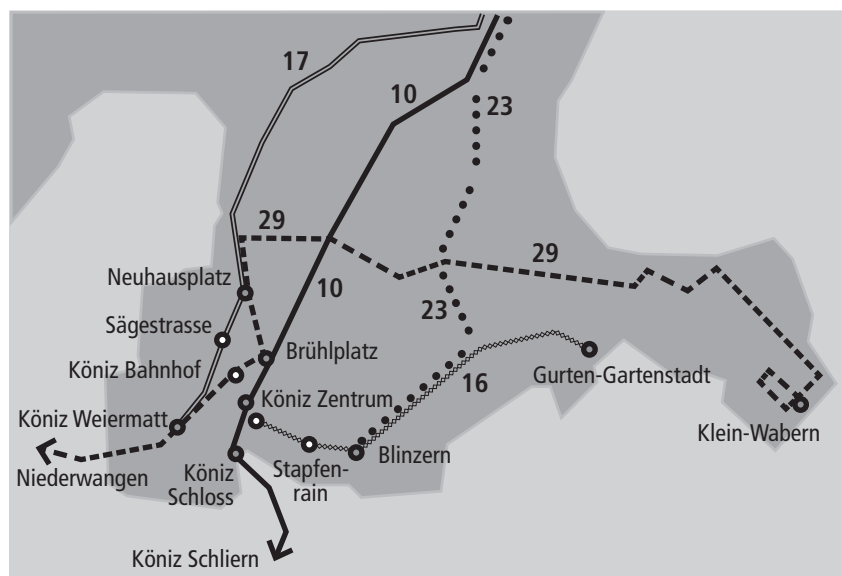


Radverkehr

Im Rahmen der Wirkungsanalyse konnte zwischen 2001 und 2005 keine signifikante Zu- oder Abnahme des Radverkehrs festgestellt werden. Neuere Daten liegen keine vor.

Seit 2005 hat sich aber die Zufriedenheit mit der Verkehrssituation für die Velofahrenden deutlich verbessert: Während 2005 nur knapp 40% der befragten Könizer und Könizerinnen eine verbesserte Situation für den Radverkehr konstatierten, teilten ein Jahr später fast 70% der Befragten diese Ansicht. Ein wichtiger Grund dafür dürfte die Tempo-30-Zone sein. Fast drei Viertel der befragten Personen sind der Ansicht, dass Tempo 30 auf der Hauptstrasse die Sicherheit für die Velofahrenden verbessert.

Buslinien und Haltestellen im Könizer Zentrum



- Neue Haltestellen im Könizer Zentrum
- Bestehende Haltestellen

Fazit

Das Busangebot ist attraktiver geworden und wird auch entsprechend genutzt. Das Velofahren im Zentrum wird heute als sicherer eingeschätzt.

Die Tempo 30-Zone aus Sicht des Fussverkehrs

Fragen der Erfolgskontrolle

Der Verzicht auf Fussgängerstreifen war zu Beginn des Verkehrsversuchs ausserordentlich umstritten.

- Welchen Einfluss haben der Verzicht auf Fussgängerstreifen und die Tempo-30-Zone auf die Zusammensetzung der Fussgängerinnen und Fussgänger?
- Wie wirken sie sich auf das Querungsverhalten und die Wartezeiten der Fussgängerinnen und Fussgänger aus?
- Wie wird die Tempo-30-Zone aus Sicht des Fussverkehrs beurteilt?

Alterszusammensetzung

Die Befürchtung, dass die Schwarzenburgstrasse durch das Entfernen der Fussgängerstreifen zu einem unüberwindbaren Hindernis für Kinder und Betagte würde, hat sich nicht erfüllt. Die Altersverteilung der querenden Personen hat sich nicht signifikant verändert.

Querungsverhalten

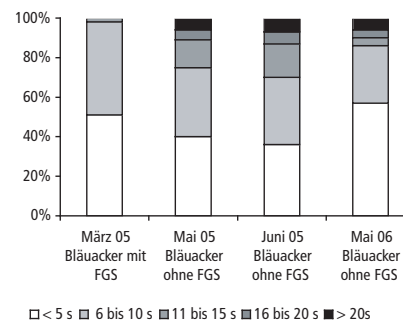
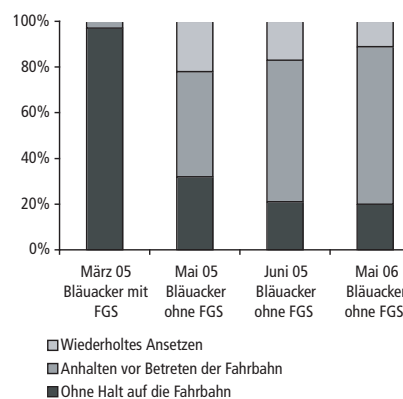
Der Anteil der Personen, welche die Fahrbahn betreten, ohne zuvor anzuhalten, ist markant zurückgegangen. Die Fussgängerinnen und Fussgänger haben aber an Selbstsicherheit gewonnen oder werden besser respektiert: Der Anteil der Personen, welche zum Queren mehrmals ansetzen, hat stetig abgenommen. Inzwischen queren rund 40% der beobachteten Personen die Schwarzenburgstrasse in schräger Richtung, um ihre Wege abzukürzen.

Wartezeiten

Die Wartezeiten der Fussgängerinnen und Fussgänger haben erwartungsgemäss zugenommen. Für 80% bis 90% der Personen liegt die Wartezeit aber unter 10 Sekunden.

Beurteilung

Im Jahr 2005 wünschten sich über 80% der zu Fuss gehenden Personen, aber nur knapp 20% der Fahrzeuglenkenden die Fussgängerstreifen oder zumindest einen davon zurück. In der Befragung 2006 zeigt sich ein verändertes Stimmungsbild: Über 60% der Befragten begrüssen das freie Queren und sehen darin kein Problem für Kinder oder ältere Personen. Erstaunlicherweise ist die Akzeptanz der Tempo-30-Zone heute bei zu Fuss Gehenden, Velofahrenden und ÖV-Kunden höher als bei den Fahrzeuglenkenden. Eine weitere Überraschung zeigen die älteren Personen. Sie schätzen das freie Queren problemloser ein als jüngere Gruppen.



Fazit

Das freie Queren ohne Fussgängerstreifen wird heute auch von schwächeren Fussgängerinnen und Fussgängern selbstverständlich praktiziert. Die Akzeptanz hat sich deutlich verbessert. Die Fussgänger sind sicherer geworden und treten selbstbewusster auf.

Die Tempo-30-Zone aus Sicht der Fahrzeuglenkenden

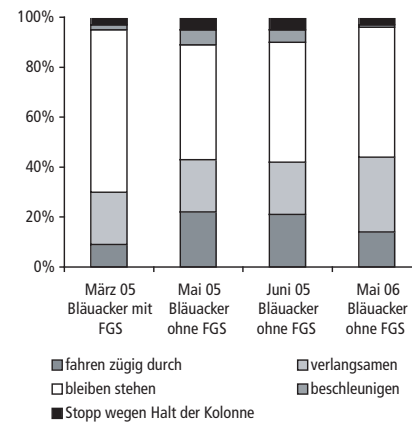
Fragen der Erfolgskontrolle

- Welche Auswirkungen haben die Tempo-30-Zone und das flächige Queren der Fussgängerinnen und Fussgänger auf die Stetigkeit (anhalten, abbremsen, durchfahren) des Verkehrs?
- Wie haben sich die Fahrgeschwindigkeiten verändert? Wie gut wird Tempo 30 respektiert?
- Geben die Fahrzeuglenkenden Handzeichen?
- Wie wird das Verhalten der Fahrzeuglenkenden in der Bevölkerungsbefragung beurteilt?

Stetigkeit und Rücksichtnahme

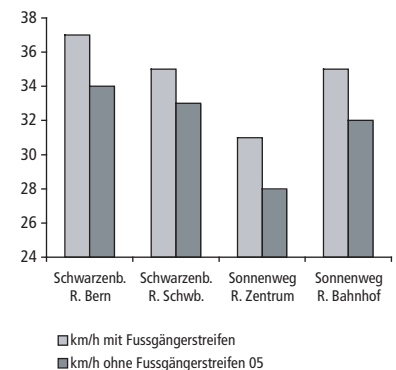
Die Fahrweise der Fahrzeuglenkenden hat sich merklich verändert. Vollständiges Anhalten ist seltener geworden. Ein Jahr nach der Einführung von Tempo 30 wird aber auch rücksichtsvoller gefahren: Zügiges Durchfahren findet seltener statt, man bremst vermehrt ab.

Auch in der Bevölkerungsbefragung erhalten die Fahrzeuglenkenden gute Noten: Fast 90% der Befragten sind ganz oder mehrheitlich der Ansicht, dass die Fahrzeuglenkenden auf ein Zeichen anhalten.



Fahrgeschwindigkeiten

Angesichts der hohen Fussgängerdichte waren die durchschnittlichen Fahrgeschwindigkeiten auch bei der Tempolimit 50 vergleichsweise tief. Mit der Einführung von Tempo 30 ist die Geschwindigkeit, welche von 85% der Fahrzeuge eingehalten wird, um rund 2,5 km/h zurückgegangen.



Handzeichen

Vor Einführung der Tempo-30-Zone setzten nicht einmal 5% der Fahrzeuglenkenden Handzeichen ein. Dieser Wert ist – je nach Messstelle – auf 10 bis 20% gestiegen, wobei Handzeichen eher in der Schwarzenburgstrasse und im Sonnenweg eingesetzt werden, wo etwas zügiger gefahren wird. Auf dem Bläuackerplatz erfolgt die Kommunikation offenbar vor allem mittels Blickkontakt.

Fazit

Das Verhalten der Fahrzeuglenkenden ist umsichtiger und rücksichtsvoller geworden. Das Vortrittsrecht, das grundsätzlich bei den Fahrzeuglenkenden liegt, wird von ihnen nicht einfach durchgesetzt. Die Fussgängerinnen und Fussgänger schätzen und würdigen diese Rücksichtnahme.

Erkenntnisse zur Verkehrssicherheit in der Tempo-30-Zone

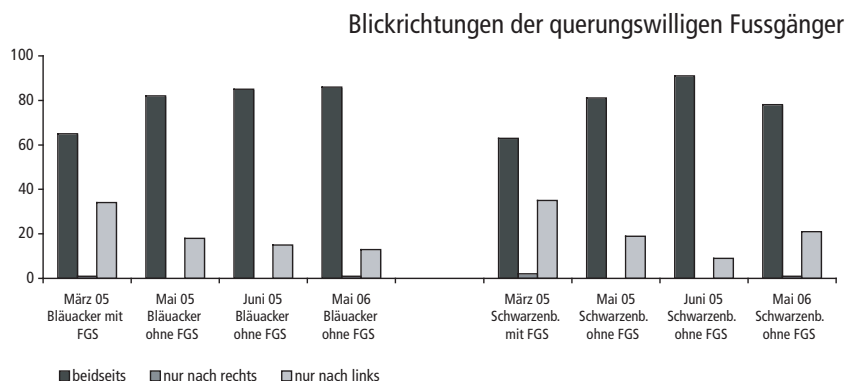
Fragen der Erfolgskontrolle

Fussgängerstreifen gelten als Inbegriff der Verkehrssicherheit. Im Vorfeld des Verkehrsversuchs zum fussgängerstreifenlosen Ortszentrum befürchteten viele Personen eine Zunahme der Verkehrsunfälle. Ein Leserbrief brachte die Skepsis auf den Punkt: „Muet fassere-seckle-hoffe statt lose-luegeloufe.“

- Wie hat sich das Kommunikationsverhalten zwischen den Verkehrsteilnehmenden geändert?
- Haben potenzielle Unfälle in Form konflikthafter Konfrontationen zugenommen?
- Wie wird die Verkehrssicherheit heute wahrgenommen?
- Wie haben sich die Unfallzahlen effektiv entwickelt?

Fazit

Die Tempo-30-Zone hat die Verkehrssicherheit verbessert. Der Effekt ist nach dem Abschluss der Informationskampagne nicht abgeflaut. Die Verkehrskultur hat sich nachhaltig in Richtung mehr Rücksichtnahme verändert.



Kommunikationsverhalten

Während Handzeichen bei den Fahrzeuglenkenden leicht zugenommen haben, zeigen die Fussgängerinnen und Fussgänger eine viel aktivere Kommunikation. Sie nehmen häufiger Blickkontakt auf, zeigen eine deutlichere Körpersprache und winken auch mal Fahrzeuge durch.

Konflikthafte Konfrontationen

Beim Bläuackerplatz wurden im Zustand mit dem Fussgängerstreifen von rund 380 beobachteten Interaktionen zwischen zu Fuss Gehenden und Fahrzeuglenkenden deren 12 als konflikthafte Konfrontationen gewertet. Sie lösten entweder eine Notbremsung (9) oder das Zurückspringen des Fussgängers (3) aus. Im Juni 2005 wurden ohne Fussgängerstreifen bei einer vergleichbaren Anzahl Beobachtungen nur 4 potenzielle Konfliktsituationen registriert. Auch auf der Schwarzenburgstrasse und in geringerem Umfang im Sonnenweg gingen die konflikthafter Konfrontationen zurück.

Als von Tempo 30 unabhängige Gefahrenstelle erwies sich die Bushaltestelle, wo vor dem Bus querende Personen von den überholenden Fahrzeuglenkenden erst spät wahrgenommen werden. Zudem befuhren rechts abbiegende Fahrzeuglenkende im Sonnenweg häufig das Trottoir. Beide Gefahrenstellen wurden inzwischen entschärft. Dazu trägt auch Tempo 30 bei.

Einschätzung Verkehrssicherheit

Nach anfänglicher Skepsis kommt die Verbesserung der Verkehrssicherheit nun auch in der Bevölkerungsbefragung von 2006 zum Ausdruck. Über 85% der befragten Personen stimmten der Aussage ganz oder weitgehend zu, dass die Tempo-30-Zone die Fussgängersicherheit verbessert. Fast 75% der Befragten konstatieren auch eine verbesserte Sicherheit für die Velofahrenden. Generell zeigt sich, dass Fahrzeuglenkende die Verkehrssicherheit kritischer beurteilen als die übrigen Verkehrsteilnehmenden.

Unfallzahlen

Zur Beurteilung der Unfallzahlen wurden die Jahre 2005/2006 mit den Jahren 1999/2000 vor Beginn der Umgestaltung verglichen.

Im Bereich der Tempo-30-Zone zeigt sich keine wesentliche Änderung. In der Periode 1999/2000 wurden 8 Unfälle mit 4 Verletzten registriert, 2005/2006 waren es 8 Unfälle mit 3 Verletzten.

Ausserhalb der Tempo-30-Zone zeigt das Unfallgeschehen im Könizer Zentrum ein heterogenes Bild: 1999/2000 wurden 68 Unfälle mit 16 Verletzten verzeichnet. 2005/2006 gingen zwar die Unfälle auf 64 zurück. 16 Personen wurden verletzt. Zugleich ereignete sich an der Sägestrasse ein tödlicher Fussgängerunfall.

Gesamtbeurteilung Verkehr

Fragen

In der Bevölkerungsbefragung 2005, welche kurz vor dem Verkehrsversuch durchgeführt wurde, erhielt das neue Betriebskonzept eher schlechte Noten. Die Erwartungen, welche die Bevölkerung an die Umgestaltung der Köniz-/Schwarzenburgstrasse stellte, wurden offensichtlich nicht erfüllt. Verglichen mit der Zentrumsumgestaltung waren die Zufriedenheitswerte relativ tief.

- Wie hat sich die Zufriedenheit mit der Verkehrssituation zwischen 2005 und 2006 entwickelt?
- Auf welche Akzeptanz stösst die Tempo-30-Zone?
- Welche Kritikpunkte bleiben bestehen?
- Welche Wünsche werden an eine Weiterentwicklung gestellt?

Fazit

Das neue Betriebskonzept und die Tempo-30-Zone geniessen heute in der Könizer Bevölkerung eine hohe Akzeptanz.

Veränderung der Zufriedenheit

Frage in der Bevölkerungsbefragung (n 2005 = 313-552, n 2006 = 175-243)	Zustimmung* 2005	Zustimmung* 2006
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%
Im Zentrum stehen ausreichend Autoparkplätze zur Verfügung	55%	85%

* Als Zustimmung gelten die Antworten „stimme sehr zu“ und „stimme eher zu“

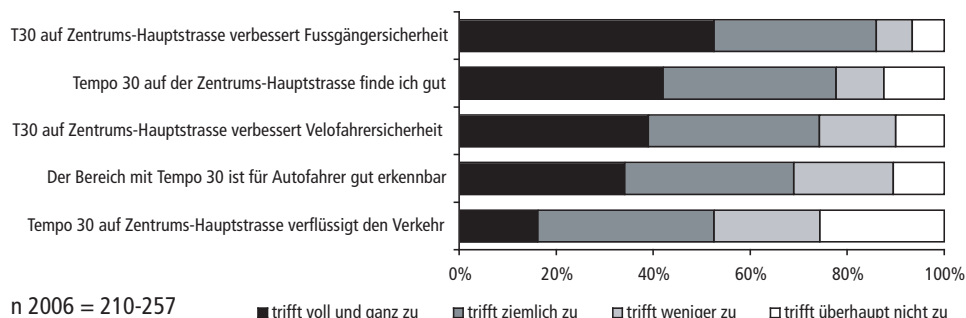
Akzeptanz der Tempo-30-Zone

Die Tempo-30-Zone, welche zu Beginn des Verkehrsversuchs grosse Skepsis auslöste, geniesst heute eine breite Akzeptanz, wobei die Zustimmung zu den einzelnen Fragen bei den Fahrzeuglenkenden tiefer ist als bei den anderen Verkehrsteilnehmenden. Zu Beginn des Verkehrsversuchs waren es vor allem die Fahrzeuglenkenden, welche den Verzicht auf die Fussgängerstreifen begrüssten.

Kritikpunkte – Weiterentwicklung

In einer Fokusgruppe wurde die allgemeine Zufriedenheit geteilt, es wurden aber auch Kritikpunkte geäussert, welche die Fahrbahnbegrenzung auf dem Bläuackerplatz, dessen nüchterne Gestaltung, die Einmündungsverhältnisse beim Sonnenweg und die Signalisation und Übersichtlichkeit der Tempo-30-Zone betreffen. Das Queren bei der Bushaltestelle Köniz Zentrum wird trotz Verbesserungsmassnahmen als heikel erachtet.

Die Fokusgruppe schlug eine Ausdehnung der Tempo-30-Zone vor.



Erkenntnisse der Planenden und Verantwortlichen

Tempo 30 und flächiges Queren

In Köniz ist es auf der stark befahrenen Kantonsstrasse im Zentrum gelungen, einen neuen, zukunftsgerichteten Ansatz für eine hohe Aufenthalts-, Einkaufs- und Lebensqualität zu entwickeln. Die Lösung ist im täglichen Betrieb erfolgreich. Sie verstärkt das Image von Köniz als fortschrittliche Gemeinde und weist nach anfänglicher grosser Skepsis der Bevölkerung heute eine hohe Akzeptanz auf. Aus der persönlichen Sicht der Planenden und Verantwortlichen haben folgende Erfolgsfaktoren die Könizer Tempo-30-Zone möglich gemacht:

- Die Partnerschaft, die Offenheit und das gegenseitige Vertrauen zwischen den verantwortlichen Personen bei Kanton, der Gemeinde und dem Bearbeitungsteam, verbunden mit einer zukunftsgerichteten Denk- und Handlungsweise. Im vorliegenden Fall ist die hohe Zusammenarbeitskultur aller Beteiligten während annähernd zwanzig Jahren in verschiedenen Projekten organisch gewachsen.
- Die Könizer Verkehrslösung ist Ausdruck einer langjährigen Entwicklung im Umgang mit stark befahrenen Kantonsstrassen innerorts in der Region Bern. Diese Entwicklung begann Ende der 80er-Jahre mit der Umgestaltung der Bernstrasse in Zollikofen und führte über weitere Vorhaben hin zu Köniz. Dank Projekten wie Könizstrasse/Neuhausplatz und Seftigenstrasse Wabern waren die Akteure in der Gemeinde mit der Philosophie der Koexistenz vertraut.
- Tempo 30 und das flächige Queren im Zentrum Köniz sind das Resultat systematischer Wirkungsanalysen zu realisierten Projekten und der Integration der jeweiligen Erkenntnisse in Folgeprojekte. Beispiele dafür sind die Bernstrasse in Zolli-

kofen, der Neuhausplatz in Köniz/Liebefeld, die Seftigenstrasse in Wabern, die Kantonsstrasse im Dorfzentrum Neuenegg. Wichtige Impulse vermittelte auch der offene Projektwettbewerb für die Ortsdurchfahrt Münsingen. Die Weiterentwicklung erfolgte nie sprunghaft und abrupt, sondern Schritt für Schritt.

- Das Tun der Menschen basiert auf der Erfahrung. Diese fehlt bei neuen Entwicklungen. Ängste und Befürchtungen der Bevölkerung sind deshalb etwas Selbstverständliches. Darauf muss eingegangen werden. Das Beispiel Köniz zeigt, dass die Leute mit einem ehrlichen und offen kommunizierten Verkehrsversuch Erfahrungen sammeln und Ängste abbauen können. Die Bevölkerung zeigte sich bereit, ihre anfängliche Skepsis in eine positive Beurteilung zu ändern.
- Der Verkehrsversuch FLOZ war wirklich ein Versuch und keine Einführung durch die Hintertüre. Im Vorfeld wurden eine klar begrenzte Versuchsdauer, der Zeitpunkt für eine erste Zwischenbilanz, Kriterien für einen allfälligen Abbruch und einige Kommunikationsregeln für den Krisenfall definiert. Diese klaren Rahmenbedingungen erleichterten es, der anfänglichen Kritik standzuhalten.
- Zwingend erforderlich ist eine offene, transparente und professionelle Kommunikation. Die Kommunikationsverantwortlichen müssen dabei in beide Richtungen Informationen zwischen der Bevölkerung und den Verantwortlichen bei Kanton und Gemeinde vermitteln. Wo der direkte Dialog nicht immer möglich ist, sollen sie quasi in die Rolle der Ombudsfrau, des Ombudsmannes schlüpfen dürfen und können.

Nachhaltige Siedlungsentwicklung

- Das Zentrum von Köniz leistet einen Beitrag für die nachhaltige Siedlungsentwicklung. Seit den 90er-Jahren setzt die Gemeinde Köniz in ihrem Zentrum auf einen geschickten Nutzungssplitt und die Entwicklung von Brachen. Mit dem Richtplan Zentrum Köniz wurden Nutzungen, Städtebau und Verkehr aufeinander abgestimmt und behördenverbindlich festgelegt. Dieses Instrument entfaltet bis heute seine Wirkung, beispielsweise bei der Seniorensiedlung, dem Stadtpark und grösseren Wohnüberbauungen.
- Das urbanere Umfeld beginnt sich auch auf das Mobilitätsverhalten auszuwirken. Die Resultate der Wirkungsanalyse zeigen eine Tendenz zu steigender ÖV-Benutzung und zu leicht sinkenden MIV-Frequenzen. Das ganzheitliche Konzept zur Abstimmung von Siedlung und Verkehr, in Kombination mit dem Ausbau des ÖV und mit nachfragebeeinflussenden Massnahmen wie Dosierungen und Durchfahrtswidderständen, trägt dazu bei, Verkehr zu vermeiden, zu verlagern und verträglicher zu gestalten.

Verzeichnis der Grundlagen

- Ingenieurbüro Ghielmetti, Winterthur, Institut für angewandte Psychologie IAP, Zürich (2006): Fussgängerstreifenlose Ortszentren. Forschungsauftrag der Vereinigung Schweizerischer Verkehrsingenieure SVI 2002/001.
- Metron Bern AG, Ingenieurbüro Ghielmetti, Winterthur, Institut für angewandte Psychologie IAP, Zürich (2005): Fussgängerstreifenloses Ortszentrum Köniz. Auswertung Verkehrsversuch. Bericht zu Handen des Gemeinderates Köniz.
- Küttel B., Pulfer S., Staubesand I., Stocker B., Sulger Ph., Zumbrunn A. (2005): Teilbericht der Wirkungsanalyse Zentrumsumgestaltung Köniz. Studentische Arbeiten Nr. 42/2005. Schriftenreihe der Interfakultären Koordinationsstelle für Allgemeine Ökologie der Universität Bern.
Download: http://www.ikaoe.unibe.ch/publikationen/SR_Studentische_Arbeiten_42.pdf
- Matti D., Haefeli U., Fässler S. (2006): Wirkungsanalyse Umgestaltung Zentrum Köniz, Nach-Untersuchung Akzeptanz Verkehrssituation 2006. Ergänzungsbericht zu Handen der Verkehrsabteilung der Gemeinde Köniz und des Tiefbauamtes des Kantons Bern.
Download: http://www.bve.be.ch/site/bve_tba_dok_bernermodell_wirkungsanalyse_koeniz_06.pdf
- Matti D., Müller, F., Haefeli U. (2005): Umgestaltung Zentrum Köniz: Wirkungsanalyse. Kommerzielle Nutzungen, Freizeitnutzung und soziale Interaktion, Verkehrssituation. Schlussbericht zu Handen der Verkehrsabteilung der Gemeinde Köniz und des Tiefbauamtes des Kantons Bern. Interface Politikstudien, Luzern.
Download: http://www.interface-politikstudien.ch/downloads/deutsch/Be_Umgestaltung_Koeniz.pdf
- 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.

