

SVI-Fachtagung Köniz

Neue Verkehrskultur in Ortszentren – Erfahrungen mit „Shared Space“

Dienstag 27. Mai 2008 9.20 – 16.00 Uhr,
Aula Oberstufenzentrum Köniz

Tagungsdokumentation:

- Programm
- ReferentInnen- und Teilnehmerliste
- Zusammenfassungen Referate Morgen
- Zusammenfassungen Referate Nachmittag

Zusätzliche Informationen zum Projekt „Schwarzenburgstrasse in Köniz“
sind auf der Website des Tiefbauamtes des Kantons Bern zu finden

- Prospekt Schwarzenburgstrasse aus der Dokumentationsmappe zum Berner Modell
- Synthesebericht der Untersuchungen
- Erfolgskontrolle
- Kurzfilm zum Berner Modell am Beispiel Köniz

www.tba.bve.be.ch → Berner Modell

SVI-Fachtagung, 27. Mai 2008, Köniz – Liste der Referentinnen und Referenten

Frau					
Regierungsrätin	Barbara	Egger-Jenzer	Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion Kt. Bern	3007	Bern
Herr	Benno	Singer	Präsident SVI	8307	Effretikon
Herr	Jürg	Dietiker	Verkehrs- und Raumplaner SVI	5200	Brugg
Herr	Fritz	Kobi	Kreisoberingenieur, Kanton Bern	3001	Bern
Herr	Ueli	Weber	Metron Bern AG	3001	Bern
Herr	Urs	Wilk	Gemeinderat Köniz	3098	Köniz
Herr	Peter	Friedli	Bundesamt für Strassen ASTRA	3003	Bern
Frau	Eva	Schmidt	Schw. Fachstelle für behindertengerechtes Bauen	8004	Zürich
Herr	Sergio	Rizzoli	BERNMOBIL	3001	Bern
Herr	Willem	Foorthuis	Kenning Instituut	NL	Groningen
Herr	Hans-Kaspar	Schiesser	Verband Öffentlicher Verkehr VÖV	3001	Bern
Organisation					
Frau	Suzanne	Michel	Kommunikationsberatung	3012	Bern
Herr	Daniel	Schöbi	Geschäftsführer SVI	9001	St. Gallen
Frau	Susanne	Schär	Geschäftsstelle SVI	9001	St. Gallen

Teilnehmerliste SVI-Fachtagung, 27. Mai 2008, Köniz

Rudi	Alge	Energieinstitut Vorarlberg	6850	Dornbirn
Francesco	Allievi	Studio d'ingegneria	6612	Ascona
Emil	Amacher	AM-Plan	6374	Buochs
Marc	Amgwerd	Stadt Wil	9500	Wil SG
Olivier	Amstutz	SDI Biel-Bienne SA	2503	Biel/Bienne
Ueli	Anderfuhren	Einwohnergemeinde	9053	Teufen AR
Erich	Bächli	Sennhauser, Werner & Rauch AG	8953	Dietikon
Karl	Bachmann	Bauamt	8820	Wädenswil
Martin	Baggenstoss	VD Kt. Zürich / VIS / P+R	8152	Glattbrugg
Julian	Baker	Büro für Mobilität AG	3011	Bern
Pierre	Ballmann	Tiefbauamt Kt. Bern	3001	Bern
Daniel	Bärlocher	Rudolf Keller & Partner	4152	MuttENZ
Ulrich	Bärtsch	Kantonspolizei SG	9001	St. Gallen
Katrin	Bauer	Gemeinde Reinach	4153	Reinach BL
Peter	Baumann	Oberingenieurkreis II	3011	Bern
Rolf	Beeler	Gemeinde Baar, Verkehrskommission	6341	Baar
Franco	Bencivinni	Taxomex AG	8005	Zürich
Cédric	Berberat	OPC III Arrondissement	2605	Sonceboz-Sombeval
Ernst	Berger	Verkehrsbetriebe Zürich	8048	Zürich
Virginie	Berthollet	Service de la mobilité	1014	Lausanne Adm cant VD
Michael	Beyeler	Roduner BSB+Partner AG	3098	Schliern
Walter	Bill	bfu	3008	Bern
Markus	Birchler	Birchler & Wicki	8005	Zürich
Manfred	Bischof	Energieinstitut Vorarlberg	6850	Dornbirn
Patrice	Blanc	Service des ponts et chaussées	2001	Neuchâtel
Yvan	Bohanes	Robert-Grandpierre et Rapp SA	1227	Carouge GE
Bruno	Bopp	Gemeinde Russikon	8332	Russikon

Wernher	Brucks	Dienstabteilung Verkehr	8021	Zürich
Bruno	Bucher	Bucher & Partner AG	6210	Sursee
Urs	Büchler	Tiefbauamt Stadt St. Gallen	9001	St. Gallen
Marcel	Büeler	Stadtverwaltung Sursee	6210	Sursee
Bruno	Bulgheroni	TBA Kt. St. Gallen	9001	St. Gallen
Norbert	Bürge	Bauamt Horgen	8810	Horgen
René	Buri	Gruner Ingenieure AG	4600	Olten
Alain	Bützberger	Swisstraffic AG	3063	Ittigen
Evi	Cajacob	Pro Velo Schaffhausen	8201	Schaffhausen
Eliane	Castelberg	TBA des Kt. Bern	3011	Bern
Martino	Colombo	Dipartimento del territorio	6502	Bellinzona
Paolo	Cristofalo	Studio d'Ingegneria	6612	Ascona
Lorenzo	Custer	Officina della Costruzione SAGL	6988	Ponte Tresa
Christiane	Dasen	Volkswirtschaftsdirektion Kt. ZH	8090	Zürich Amtsstellen Kt ZH
Claudio	De Cambio	Gemeinde Schmerikon	8716	Schmerikon
Roger	Deflorin	Bauamt Stansstad	6362	Stansstad
Rinaldo	Deganello	Näf & Partner AG	9320	Arbon
Stéphane	Delaloye	Commune de Sierre	3960	Sierre
René	Dietrich	Tiefbauamt Stadt St. Gallen	9030	Abtwil SG
Felix	Dudler	Büro Dudler	2502	Biel/Bienne
Luc	Ebinger	B + S AG	3000	Bern
Schmid	Enrico	VD/VIS/P+R	8152	Glattbrugg
Marianne	Fässler	Pro Velo Schweiz	3001	Bern
Hansjörg	Fischer	Tiefbauamt des Kantons Bern	3001	Bern
Peter	Flury	Kantonspolizei Bern, Finanzdienst	3001	Bern
Marcel	Frei	Stadt Wil	9500	Wil SG
Hansjörg	Frey	Berner Fachhochschule	3400	Burgdorf
Ruedi	Frey	Gemeinde Lyss, Bauabteilung	3250	Lyss
Claude	Friedli	OPC III Arrondissement	2605	Sonceboz-Sombeval
Dieter	Fuchs	Stadt Illnau-Effretikon	8307	Effretikon
Anton	Gächter	Besch und Partner	6800	Feldkirch
Angelika	Gallati	ASA AG	8640	Rapperswil SG
Peter	Gamma	Einwohnergemeinde Baar	6341	Baar
Andreas	Gauer	Marty + Partner AG	8702	Zollikon
Sonja	Gäumann	Stadt Uster	8610	Uster
Marc	Genilloud	MGI Partenaires	1618	Châtel-St-Denis
Thomas	Gerber	Gemeinde Russikon	8332	Russikon
Gabriele	Gsponer	ASTRA, Bereich Langsamverkehr	3003	Bern
Georg	Gübeli	Kantonspolizei SG	9001	St. Gallen
Nicole	Güdel	Baudepartement Münsingen	3110	Münsingen
Adrian	Gugger	Oberingenieurkreis II	3001	Bern
Martin	Guggi	Dienstabteilung Verkehr	8021	Zürich
Hugo	Gwerder	André Rotzetter + Partner	6430	Schwyz
Adrian	Gygli	Obering. Kreis II	3001	Bern
Rolf	Haas	Kantonspolizei Bern, Finanzen	3001	Bern
Thomas	Hablützel	ewp AG Effretikon	8307	Effretikon
Ueli	Haefeli	Interface-Politikstudien	6003	Luzern
Ruedi	Häfliger	Metron AG	5200	Brugg
Dietmar	Haller	Energieinstitut Vorarlberg	6850	Dornbirn
Peter	Hänsenberger	Baudirektion Burgdorf	3401	Burgdorf
Andreas	Hegg	Gemeinde Lyss, Bauabteilung	3250	Lyss
Robert	Hegglin	Bauverwaltung	5442	Fislisbach
Saskia	Hermans	Stadt Winterthur	8402	Winterthur

Martin	Hofer	Stadtbauamt	4410	Liestal
Reinhard	Hofmann	Bauverwaltung Romanshorn	8590	Romanshorn
Hans-Ruedi	Hottiger	Stadtverwaltung Zofingen	4800	Zofingen
Christian Ary	Huber	bfu	3001	Bern
Jürg	Hunziker	DBA-OIK 3	2501	Biel/Bienne
Thomas	Hunziker	Gemeinde Bonstetten	8906	Bonstetten
Stefan	Huonder	ASTRA	3003	Bern
Franz	Hürlimann	Stadtverwaltung Sursee	6210	Sursee
Jean	Imfeld	MGI Partenaires	1618	Châtel-St-Denis
Hermann	Jordan	BV Stadt Arbon	9320	Arbon
Armin	Jordi	SNZ Ingenieure und Planer AG	8050	Zürich
Christian	Jost	Kantonspolizei Bern, Finanzen	3001	Bern
Stefan	Juch	Stadt Zug	6305	Zug
Hanspeter	Jungi	Stadtverwaltung Nidau	2560	Nidau
Stefan	Kaiser	Riesen & Stettler AG	3322	Schönbühl-Urtenen
Catherine	Karsky	ecoptima ag	3001	Bern
Bernhard	Kathrein	Energieinstitut Vorarlberg	6850	Dornbirn
Simon	Kettner	Rapp Trans AG	4018	Basel
Stephan	Knobel	Steiner Gemeinde & Buschor AG	3400	Burgdorf
Lisbeth	Koch	Gemeinde Stansstad	6362	Stansstad
Hansruedi	Kocher	Sutter Ing.-und Planungsbüro AG	4424	Arboldswil
Raymond	König	VD/VIS/P+R	8152	Glattbrugg
Stefanie	Kraus	ewp AG Effretikon	8307	Effretikon
François	Kuonen	Stadtplanung Urbanisme	2502	Biel/Bienne
Paul	Kurer	Bauverwaltung	8212	Neuhausen am Rheinflall
Christian	Kurt	Stadtpolizei Uster, bfu	8610	Uster
Ivo	Kuster	Remund + Kuster, Raumplanung	8808	Pfäffikon SZ
Andreas	Lehmann	Beco Kt. Bern	3011	Bern
Michael	Liebi	Metron Bern AG	3001	Bern
Christoph	Lippuner	Ernst Basler + Partner AG	8032	Zürich
Marcel	Lippuner	Stadt Zürich, Tiefbauamt	8001	Zürich
Hans	Loeliger	Gemeinde Russikon, Bauen	8332	Russikon
Xavier	Lonfat	DMP conseil S.à.r.l.	1094	Paudex
Ibolyka	Lütolf	Einwohnergemeinde Cham	6330	Cham
Stefan	Macciacchini	Gemeinde Zollikon	8702	Zollikon
Karin	Magnollay	Office de la mobilité, Ville de Nyon	1260	Nyon
Heinz	Meier	M. Wiesendanger AG	8620	Wetzikon ZH
Rolf	Meier	Stadtpolizei Winterthur	8402	Winterthur
Roger	Mella	Gemeinde Bonstetten	8906	Bonstetten
François	Menthonnex	Ville de Nyon	1260	Nyon
Oscar	Merlo	TEAMverkehr	6330	Cham
Andreas	Michel	TCS Landesteil Bern-Mittelland	3006	Bern
Antonio	Milone	Einwohnergemeinde Cham	6330	Cham
Markus	Minder	Bauamt Stans	6371	Stans
Lilli	Monteventi-Weber	Commune de Morges	1110	Morges
Stephan	Moser	Verkehrsplanung Bern	3001	Bern
Daniel	Muhlemann	TCS, Sécurité routière	1214	Vernier
Thomas	Müller	Stadt Frauenfeld, Tiefbauamt	8501	Frauenfeld
Thomas	Muzi	Robert-Grandpierre et Rapp SA	1227	Carouge GE
Patrick	Neuhaus	Stadtkanzlei Wetzikon	8622	Wetzikon ZH
Remigi	Niederberger	Baudepartement Tiefbau	6048	Horw
Patrik	Nikler	Transports Publics Région Lausannoise	1020	Renens VD
Stephan	Ochsenbein	Stadtverwaltung Nidau	2560	Nidau

Lukas	Ostermayr	SNZ Ingenieure und Planer AG	8050	Zürich
Kristiina	Peter	Bauabteilung Münsingen	3110	Münsingen
Andreas	Petermann	Sennhauser, Werner & Rauch AG	8953	Dietikon
Martin	Pfister	Einwohnergemeinde Belp	3123	Belp
Beat	Planzer	Tiefbauamt Kt. Uri	6460	Altdorf UR
Alexandre	Prina	Ville de Genève, Service de la mobilité	1204	Genève
Charly	Quinodoz	Transportplan SA	3960	Sierre
Peter	Ramseyer	Tiefbauamt des Kantons Zug	6301	Zug
Gerardo	Ranieri	SNZ	8050	Zürich
Pascal	Regli	Fussverkehr Schweiz	8032	Zürich
Martin	Reis	Energieinstitut Vorarlberg	6850	Dornbirn
Aline	Renard	Transitec SA	1010	Lausanne
Fredy	Rey	Verkehr und Infrastruktur	6010	Kriens
Hans-Jürg	Riesen	Gemeinde Burgdorf	3400	Burgdorf
Paul	Riesen	Kantonspolizei Bern, Finanzdienst	3001	Bern
Peter	Rinderknecht	Gemeinde Thalwil	8800	Thalwil
Stefan	Roana	Tiefbauamt BL	4410	Liestal
Michel	Roduit	Moret et Associés SA	1920	Martigny
Ernst	Rohrer	Gemeinde Baar, Baukommission	6341	Baar
Hans Peter	Rohrer	Kant. Tiefbauamt Appenzell A. Rh.	9102	Herisau
Norbert	Rohrer	Gemeinde Stansstad	6362	Stansstad
Thomas	Röthlisberger	Kissling + Zbinden AG	3000	Bern
Denise	Roth-Zeltner	Zeltner + Partner AG	3123	Belp
Christoph	Rotzetter	Service des Ponts et Chaussées	1700	Fribourg
Daniel	Rudin	Stadtentwicklung Aarau	5000	Aarau
Martin	Ruff	Energieinstitut Vorarlberg	6850	Dornbirn
Patrick	Ruggli	Ernst Basler + Partner AG	8032	Zürich
Marino	Sansoni	LP Ingenieure AG	3000	Bern
André	Schenker	Tiefbauamt BL	4410	Liestal
Peter	Schick	Stadt Freiburg	79106	Freiburg
Elke	Schimmel	Energieinstitut Vorarlberg	6850	Dornbirn
Rolf	Schlumpf	Sutter Ing.- und Planungsbüro AG	4424	Arboldswil
Ernst	Schmid	Kriens Verkehr und Infrastruktur	6010	Kriens
Heinz	Schmid	Zwicker + Schmid	8032	Zürich
Jonas	Schmid	Stadtplanung Biel	2502	Biel/Bienne
Karen	Schmid	ertec sa	1052	Le Mont-sur-Lausanne
Thomas	Schmid	Oberingenieurkreis II	3001	Bern
Paul	Schnyder	Kantonspolizei Glarus	8750	Glarus
Kurt	Schürch	Tiefbauamt Kt. Bern	2501	Biel/Bienne
Fabian	Schwab	Service de la mobilité	1014	Lausanne Adm cant VD
Beat	Schweizer	Tiefbauamt Kt. Bern	3011	Bern
Drangu	Sehu	BAFU Bundesamt für Umwelt	3003	Bern
Georg	Sele	VCL	9490	Vaduz
Matthias	Senn	Senn + Partner AG	6048	Horw
Benno	Singer	ewp AG	8307	Effretikon
Andri	Sinzig	Gemeinde Köniz	3098	Köniz
François	Spring	Riesen & Stettler AG	3322	Schönbühl-Urtenen
Adrian	Stäheli	Gemeinde Köniz	3098	Köniz
Andreas	Stäheli	Pestalozzi & Stäheli Ingenieurbüro	4052	Basel
Bernhard	Staiger	Verkehr und Infrastruktur	6010	Kriens
Peter	Staub	Tiefbauamt Kanton Thurgau	8500	Frauenfeld
Thomas	Staudenmann	Kantonspolizei Bern, Finanzdienst	3001	Bern
Christian	Steger-Vonmetz	Energieinstitut Vorarlberg	6850	Dornbirn

Rolf	Steiner	verkehrsteiner	3008	Bern
Ulrich	Steiner	Baudirektion Burgdorf	3401	Burgdorf
Indermühle	Stephan	Gemeindeverwaltung Regensdorf	8105	Regensdorf
Christoph	Streit	Baudirektion Burgdorf	3401	Burgdorf
Stefan	Studer	Tiefbauamt des Kantons Bern	3011	Bern
Gregor	Stutz	Henauer Gugler AG	6300	Zug
Heinz	Theus	Bauverwaltung	8280	Kreuzlingen
Jörg	Thiemann-Linden	Büro Thiemann-Linden	5113	Köln
Albi	Thrier	Gemeinde Künsnacht	8700	Künsnacht ZH
Götz Andreas	Timcke	Baudepartement des Kt. Aargau	5000	Aarau
Natalie	Triebel	Energieinstitut Vorarlberg	6850	Dornbirn
Patrizia	Truniger	Basler + Hofmann AG	8032	Zürich
Britta	Van Aartsen	Kt. Aargau / Verkehrsplanung	5001	Aarau
Cesare	Varetta	Signal AG	3294	Büren an der Aare
Jean-Michel	Vetter	Katnon Bern AGR	3011	Bern
Erich	Vokinger	Tiefbauamt Kt. Schwyz	6431	Schwyz
Dominique	Von der Mühl	EPFL-ENAC-Chôros	1015	Lausanne
Thomas	von Känel	Metron Bern AG	3001	Bern
Jérôme	Vonarburg	AM-Plan	6374	Buochs
Philipp	Wälchli	Gemeinde Riehen	4125	Riehen
Urs	Waldvogel	Volkswirtschaftsdirektion Kt. ZH	8090	Zürich Amtsstellen Kt ZH
Markus	Wälti	Kissling + Zbinden AG	3000	Bern
Urs	Wassmer	Infrastruktur Tiefbau	2501	Biel/Bienne
Pascal	Weber	weber + brönnimann ag	3007	Bern
Marcel	Wegmann	Bauverwaltung Wohlen	5610	Wohlen AG
Jan	Wenzel	ASA AG	8640	Rapperswil SG
Harry	Widmer	Bauverwaltung	5070	Frick
Peter	Widmer	Gemeinde Regensdorf	8105	Regensdorf
Reto	Wild	Suter von Känel Wild AG	8050	Zürich
Erich	Willi	Stadt Zürich, Tiefbauamt	8021	Zürich
Lotti	Winzeler	Stadt Schaffhausen	8200	Schaffhausen
Hans	Wirz	Raumplanungsbüro	4051	Basel
Robert	Wissmann	Signal AG	3294	Büren an der Aare
Harald	Woermann	Kanton Obwalden	6060	Sarnen
Marco	Zumkehr	Ribi + Blum AG	8590	Romanshorn

AUFNAHMEGESUCH FÜR SVI-EINZELMITGLIEDER

Einsenden an: SVI Geschäftsstelle, Vadianstrasse 37, 9001 St. Gallen

(inkl. Beilagen: ausgefülltes Formular 'Nachweis der Praxis' sowie Fotokopien Diplom und besuchte höhere Lehranstalt)

Name: _____ Vorname: _____

Privatadresse : _____ PLZ: _____ Wohnort: _____

Tel.Privat: _____/_____ E-Mail Privat: _____

Geb.Datum: _____ . _____ .19 _____ Heimatort: _____

Gegenwärtige Stellung bei: _____ seit: _____

Geschäftsadresse: _____

PLZ: _____ Ort: _____ Tel.G.: _____/_____ Fax G.: _____/_____

E-Mail Geschäft: _____ Internet-Adresse: www. _____

Frühere Stellungen: _____ von: _____ bis: _____

_____ von: _____ bis: _____

Referenzen: _____

—

Besuchte höhere Lehranstalten: _____ Dauer: _____

_____ Dauer: _____

Diplom: _____ Diplomfach: _____ Jahr: _____

Andere Zeugnisse oder Ausweise über Ausbildung: _____

Mitgliedschaft in anderen Berufsvereinigungen: _____

Ich wünsche die Zustellung der Unterlagen wie folgt (Zutreffendes bitte ankreuzen):

Privat

Geschäft

deutsch

französisch

DAS GESUCH UNTERSTÜTZEN FOLGENDE SVI-MITGLIEDER (bitte in Druckschrift):

Name: _____ Vorname: _____

Ort, Datum: _____ Unterschrift: _____

Name: _____ Vorname: _____

Ort, Datum: _____ Unterschrift: _____

Ort, Datum: _____ Unterschrift des Gesuchstellers: _____

Vom Vorstand befürwortet und aufgenommen am: _____ . _____ .02 _____ Der Aktuar: _____

NACHWEIS DER PRAXIS (Beilage zum Aufnahmegesuch für Einzelmitglieder)

Name des/der Bewerber(s)/in: _____

Als Verkehrsingenieur tätig seit: _____

Unterschrift des SVI-Einzelmitgliedes, welches diese Bewerbung unterstützt: _____

Ort und Datum: _____

Gebiete	tätig ja/nein	Tätigkeit
Grundlagenforschung		
Verkehrsuntersuchungen		
Verkehrsplanung		
Projektierung		
Verkehrstechnik		
Betrieb		

UND DER MENSCH HEISST MENSCH, WEIL ER ...

VERKEHRLÖSUNGEN ALS SPIEGEL GESELLSCHAFTLICHER ENTWICKLUNGEN

Jürg Dietiker, Verkehrs- und Raumplaner SVI, MAE, Dozent Zürcher Hochschule für angewandte Wissenschaften

Innerörtliche Hauptstrassen...

... waren seit jeher wichtige öffentliche Lebensräume. Dem Zeitgeist entsprechend – Fortschritt, Entwicklung, Mobilität – wurden sie in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts vielerorts massiv ausgebaut. Dabei standen die wachsenden verkehrlichen Bedürfnisse im Vordergrund, das räumliche Erscheinungsbild und die übrigen Nutzungen wurde kaum in die Projekte miteinbezogen. Ursprünglich multifunktionale Siedlungsräume wurden so zu monofunktionalen Strassenbändern ohne Bezug zu den gewachsenen baulichen und nutzungsmässigen Strukturen.

Dies hat Folgen...

... der Autoverkehr dominiert, die Verträglichkeit mit den örtlichen Strukturen ist nicht mehr gegeben. Andere Nutzungen und schwächere Verkehrsteilnehmer werden verdrängt. Ortskerne veröden, Gebäude entlang der Strassen werden nicht mehr unterhalten, die Menschen bleiben fern.

Als Reaktion darauf...

... wird heute ein veränderter Umgang mit dem Verkehr in Stadt und Dörfern gesucht. Verbesserungen können erreicht werden, wenn es gelingt, durch einen Dominanzabbau des Autoverkehrs wieder bessere Bedingungen für die Koexistenz aller Benutzer zu schaffen.

Das Ziel heisst...

... langsamer, aufmerksamer, rücksichtsvoller. Damit rückt der Mensch in den Mittelpunkt des Interesses. Denn hinter jedem Steuerrad, auf jedem Velosattel sitzt, in jedem Schuh steckt ein Mensch. Nicht die Maschine, dieser Mensch bestimmt mit seinem Verhalten das Verkehrsklima. Deshalb ist er das Objekt jeder verkehrsplanerischen Tätigkeit. Ihn müssen wir kennenlernen.

Menschen...

... sagen uns die Verhaltensforscher, verhalten sich grundsätzlich immer vernünftig - bezogen auf ihren individuellen Nutzen. Sie reagieren auf die Bilder, die sich ihnen als „Botschaft“ der Strassenräume präsentieren. Eine breite gerade Fahrbahn signalisiert, dass sie für zügiges Fahren gemacht wurde. Also nimmt man sie auch dafür in Anspruch. Wenn man Koexistenz will, müssen die Strassenräume deshalb so erscheinen, dass koexistenzielles Verhalten – langsamer, aufmerksamer, rücksichtsvoller – eindeutig vernünftig ist. Verunsicherung schafft Sicherheit für die Koexistenz.

Auf der Basis dieser Erkenntnisse...

... sind in den letzten Jahren wichtige Projekte entwickelt worden, die zeigen, wie Koexistenz erreicht werden kann. Diese Projekte sind nicht unumstritten. Denn sie gehen über das hinaus, was bisher dem gesellschaftlichen und planerischen Konsens entsprach. Sie konnten realisiert werden, weil es gelang, in breit angelegten partizipativen Prozessen eine tragfähige Akzeptanzbasis für neues aufzubauen.

Diese zukunftstauglichen Projekte...

... gehen über das hinaus, was als Erfahrung aus der Vergangenheit in den Strassenbaunormen kodifiziert worden ist. Nur so können Lösungen für die neuen Probleme gefunden werden. Trotzdem sind Normen wichtig. Denn sie machen gute Erfahrungen für die weitere Praxis nutzbar. Doch sie wurzeln in der Vergangenheit und enthalten nur, was man bereits kennt und erprobt hat. Normen sind definitionsgemäss konservierend und stehen bei unkritischer und buchstabenge treuer Auslegung jedem Fortschritt entgegen.

Nur mit Normverstössen...

... wird Entwicklung möglich. Neues muss gewagt, auf die Herausforderungen der Zukunft reagiert werden. Planen heisst deshalb, auf der Basis fundierter Normenkenntnis wo immer nötig verantwortungsbewusst und bedacht dagegen zu verstossen.

VERKEHRSLÖSUNGEN ALS SPIEGEL GESELLSCHAFTLICHER ENTWICKLUNGEN

Jürg Dietiker, Verkehrs- und Raumplaner SVI, MAE, Dozent Zürcher Hochschule für angewandte Wissenschaften



Das Erscheinungsbild des Strassenraumes ist eine Botschaft



Wie reagieren Menschen auf diese Botschaften?

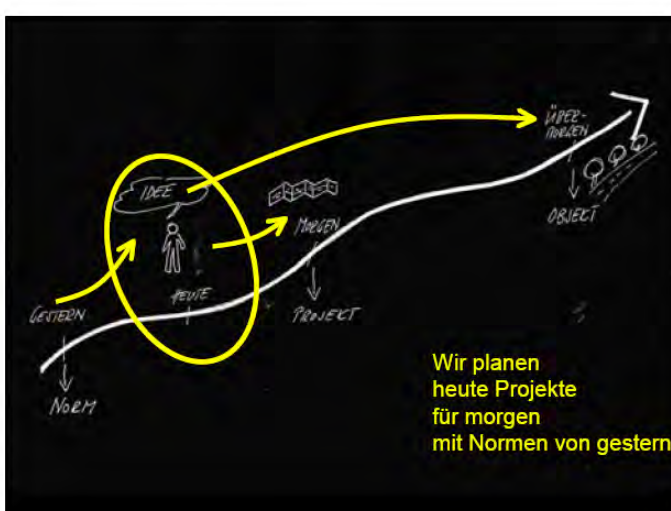


Hypothese 2:
Menschen verhalten sich immer vernünftig...

Wenn er auf sein Tun Widerstand erfährt, sucht der verkehrsteilnehmende Mensch neue vernünftige Verhaltensweisen



Fazit:
Das innerörtliche Strassenraumbild muss die neue Vernunft zum Tragen bringen –
Verunsicherung schafft Sicherheit für die Koexistenz



Wir planen heute Projekte für morgen mit Normen von gestern

FAZIT

1. Unterwegs sind Menschen. Sie sind unser Zielpublikum.
2. Diese Menschen verhalten sich immer vernünftig... (bezogen auf ihren individuellen Nutzen)
3. Ihr Verhalten orientiert sich an den Botschaften, die ihnen Strassenraumbilder vermitteln
4. Deshalb müssen wir innerörtliche Strassenräume so gestalten, dass koexistenzielles Verhalten selbstverständlich vernünftig ist
5. Normen kodifizieren Erfahrungen von gestern. Projekte für morgen brauchen neue Ideen
6. Fortschritt entsteht aus verantwortungsbewussten und sorgfältig bedachten Normenverstößen.

Von Zollikofen bis Köniz: Lernen aus der Erfahrung

Fritz Kobi, Tiefbauamt des Kantons Bern, Kreisoberingenieur

Umwege und Niveaudifferenzen schätzen Fussgängerinnen und Fussgänger nicht. Anstelle der Fussgängerstreifen und von Unter- oder Überführungen wird die direkte Linie als kürzeste Verbindung gewählt. An Lichtsignalanlagen wird die Strasse bei Rot gequert. Wenn sich Fussgängerinnen und Fussgänger nicht mehr an die hergebrachten Regeln sowie strassenverkehrsrechtlichen Vorschriften halten und Strassen ohne Umweg direkt queren, dann haben die zuständigen Behörden zwei Handlungsmöglichkeiten: Das gewünschte Verhalten wird mittels baulichen Massnahmen erzwungen, allenfalls ergänzt durch polizeiliche Kontrollen. Der zweite Handlungsansatz besteht in einem neuen Umgang mit unseren Strassen und in der Weiterentwicklung der Projektierungselemente.

Der Kanton Bern hat den zweiten Handlungsansatz gewählt. Jüngstes Beispiel ist das Zentrum von Köniz. Die Kantonsstrasse mit täglich 17'000 Autos und mehreren Buslinien – eine davon mit einem 4-Minuten-Intervall in den Spitzenzeiten – quert quasi die „Mall“ des neuen Shoppingcenters „Zentrum Köniz“. Die 300m lange Kantonsstrassenstrecke ist in die Tempo-30 Zonen der umliegenden Gemeindestrassen integriert. Die FussgängerInnen dürfen die Strasse an jeder Stelle queren. Keine Fussgängerstreifen zwingen sie zu Umwegen. Keine Lichtsignalanlagen bewirken lange Wartezeiten, die letztlich zu Rotlichtmissachtungen führen. Das gemeinsame Nutzen der Verkehrsfläche mit einer hohen Koexistenz war das Ziel. Ein begleitender Forschungsauftrag der SVI (1), eine Wirkungsanalyse mit Vorher-Nachher- Beurteilungen (vgl.2) sowie Befragungen und Beobachtungen vor Ort zeigen deutlich: Das neue Regime funktioniert ausgezeichnet! Es funktioniert sogar weit besser als der herkömmliche Ansatz mit Fussgängerstreifen, Radstreifen und Lichtsignalanlagen.

Die Lösung auf der Schwarzenburgstrasse ist der derzeitige Stand einer jahrelangen Entwicklung. Partizipative Projektprozesse entsprechend dem Berner Modell (2), eigene Beobachtungen und Wirkungsanalysen mit Anwendung des Prinzips „Lernen aus der Erfahrung“ führten ab den 80er-Jahren mit der Umgestaltung der Bernstrasse in Zollikofen weiter über Projekte wie den Neuhausplatz in Liebefeld/Köniz, die Seftigenstrasse in Wabern und die Ortsdurchfahrt von Neuenegg hin zum Zentrum von Köniz (vgl. dazu 2).

In Zollikofen konnte bereits 1992 festgestellt werden, dass nach dem Anbringen einer provisorischen Fussgängerschutzinsel sich die Zahl der die Strasse auf dem fraglichen Fussgängerstreifen querenden Leute verdoppelte. Die Folge davon war jedoch eine Verdoppelung der Stopps beim Autoverkehr, was sich negativ auf die Luftbelastung auswirkte. Dies war die bernische Geburtsstunde des so genannten Mehrzweckstreifens in der Strassenmitte. Letzterer erlaubte den FussgängerInnen wieder, die Strasse unter Ausnutzung von Lücken im Strom der täglich 20'000 Fahrzeugen zu queren. Weniger Stopps und damit eine Reduktion der Schadstoffbelastung der Luft von 20 bis 25 % waren die gewünschten positiven Auswirkungen der in verschiedenen Etappen bis 1998 erfolgten Umgestaltung.

Beim Kreis Neuhausplatz in Liebefeld / Köniz (1995 / rund 14'000 Fz. auf dem Ast Richtung Bern), der ersten Platzgestaltung in Köniz, konnte der Wert und die Auswirkungen einer sorgfältigen Platzgestaltung des Strassenraumes auf die Aufenthaltsattraktivität für die FussgängerInnen beobachtet werden. Der Platz begann zu leben.

Nach der Umgestaltung der Seftigenstrasse in Wabern (1997 / 21'000 Fz / Tag) wurde im Rahmen einer Diplomarbeit an einer Fachhochschule das Fussgängerverhalten im Zentrum untersucht. Keine Umwege, keine langen Wartezeiten und direktes Queren lautete das Resultat, auch für ältere Mitmenschen. Und dies trotz der Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Denn tagsüber sank das durchschnittliche Tempo auf rund 35 km/h. Der erste Impuls für eine denkbare Weiterentwicklung.

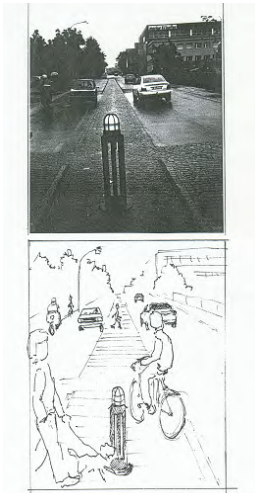
In Neuenegg erstellten die Gemeinde und ein Grossverteiler zwischen dem neuen Ladenzentrum und der Kantonstrasse (6000 Fz. / Tag, Tempo 50 generell) einen Platz von 80m Länge. Dieser führte zwangsläufig zu einer dispersen Verteilung der FussgängerInnen. Ein einzelner Fussgängerstreifen kann solchen Querungsbedürfnissen nicht gerecht werden. Deshalb einmal mehr: Versuch mit dem Verzicht auf Fussgängerstreifen, begleitet durch eine Wirkungsanalyse. Die Strasse wurde jedoch durch Schulwege gequert. Daraus resultierte eine enge Zusammenarbeit mit der Schule und dem Verkehrsinstruktor. Die Lösung bewährt sich nun seit 2003.

Beim Wettbewerb zur Sanierung der Kantonsstrasse in Münsingen (2001) erwarteten der Kanton und die Gemeinde bewusst Vorschläge für die Weiterentwicklung im Umgang mit Ortsdurchfahrten. Die Jury wählte einen zukunftsweisenden Projektvorschlag, welcher Tempo 30 und Querungsbereiche auf der Grundlage einer hohen Koexistenz beinhaltet. Nach den positiven Reaktionen im Mitwirkungsverfahren war einmal mehr die Durchführung eines Versuches angezeigt. Der Auftrag für die Wirkungsanalyse war bereits formuliert. Die Dynamik im Zentrum von Köniz führte in der Folge zu einem Wechsel des Versuchsobjektes (vgl. Referat Ueli Weber). Lernen aus der Erfahrung: Nur auf Grund der Folgerungen aus den erwähnten Wirkungsanalysen war der Versuch in Köniz überhaupt verantwortbar. Ausgegangen werden konnte ganz klar von einer positiven Versuchshypothese. Ein nächster Entwicklungsschritt steht an. Zusammen mit den entsprechenden Organisationen sind in einem partizipativen Prozess Lösungen für das Sicherstellen der Behindertengerechtigkeit zu entwickeln.

Fazit

Es ist gelungen, für die stark befahrenen Kantonsstrassen in Zentren von Ortschaften einen neuen zukunftsgerichteten Ansatz für eine hohe Aufenthalts-, Verkehrs-, Einkaufs- und Lebensqualität zu entwickeln. Ausgehend von der Bernstrasse in Zollikofen wurde schrittweise das Umgehen mit den Kantonsstrassen innerorts und speziell in den Ortszentren weiter entwickelt. Basis für den nächsten Schritt bildeten dabei immer wieder die Ergebnisse der Vorher-Nachher-Untersuchungen zu den vorangehenden Projekten. Dabei zeigte sich deutlich, dass im angesprochenen Belastungsbereich bis rund 25'000 Fahrzeuge pro Tag der Schlüssel zu mehr Sicherheit, besserer Verkehrsabwicklung und höherer Verträglichkeit in erster Linie die Geschwindigkeit und nicht die Verkehrsmenge ist. Erforderlich ist selbstverständlich eine entsprechende Gestaltung des Strassenraumes. Tiefere Geschwindigkeiten und gegenseitige Rücksichtnahme ersetzen eine hohe Regelungs- und Signaldichte. Die Selbstverantwortung steigt, „man“ schaut wieder aufeinander, was einerseits bezüglich Verkehrskultur zusehends stimmig ist und andererseits einen wichtigen Beitrag zu einer höheren Verkehrssicherheit leistet. Das Ziel ist erreicht, wie in der Reklame: Alle Strassen sollten so sicher sein wie ein Fussgängerstreifen“.

- (1) Fussgängerstreifenlose Ortszentren, Forschungsauftrag SVI 2002/001 auf Antrag der Vereinigung Schweizerischer Verkehrsingenieure, Bundesamt für Strassen, Bern, November 2006
- (2) Homepage des Tiefbauamtes des Kantons Bern: www.bve.be.ch -> Tiefbauamt -> Berner Modell



Bernstrasse Zollikofen



Neuhausplatz Liebefeld Köniz



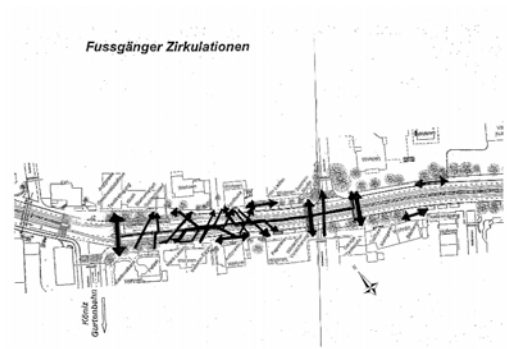
Dorfstrasse Neuenegg



Münsingen Querungsbereiche



Seftigenstrasse Wabern



Seftigenstrasse Wabern: Fussgängerzirkulation



Köniz: Die Kantonsstrasse quert die Mall „Köniz Zentrum“



Alle Strassen sollten so sicher sein wie ein Fussgängerstreifen sein

Zusammenfassung des Forschungsberichts

Marco Ghielmetti dipl. Ing. ETH/SIA/SVI

Viele Ortszentren weisen stark belastete Strassen auf, welche die Umfeldnutzungen und die Aufenthaltsqualität beeinträchtigen. Um die Attraktivität der Zentren zu erhöhen gilt es, die Trennwirkung der Strassen für querende FussgängerInnen herabzusetzen und den fahrenden Verkehr auf tiefem Geschwindigkeitsniveau stetig zirkulieren zu lassen.

Fussgängerstreifen sind zu benützen, wenn FussgängerInnen die Strasse bis zu einem Abstand von 50 m queren wollen, was vielfach mit Umwegen verbunden ist. Wegen des Fussgängervortritts führen Fussgängerstreifen aus der Sicht des fahrenden Verkehrs zu unerwünschten Fahrtunterbrüchen mit Auswirkungen auf Fahrzeit und Immissionen. Die Forschungsarbeit untersucht die Zweckmässigkeit des Ansatzes, bei verkehrsorientierten Strassen mit tiefem Geschwindigkeitsniveau in Ortszentren auf Fussgängerstreifen zu verzichten.

Die Forschungsarbeit umfasste 5 Stufen: Literaturrecherche, Formulieren von Thesen, Auswahl geeigneter Beispiele von Ortszentren, verkehrstechnische und verkehrspsychologische Untersuchung der Beispiele, Prüfen der Thesen und Formulieren von Empfehlungen.

In 5 Ortszentren verschiedener Grösse wurden Situationen mit und ohne Fussgängerstreifen analysiert. Diese umfassen einstreifige und zweistreifige Fahrbahnquerschnitte mit und ohne Mehrzweckstreifen in Fahrbahnmitte. Bei einem Ortszentrum liess sich die Situation mit und ohne Fussgängerstreifen im selben Strassenraum testen. Die untersuchten Beispiele weisen Strassen mit einem durchschnittlichen täglichen Verkehr zwischen 5'300 und 17'300 Fahrzeugen und Geschwindigkeiten $v_{85\%}$ im Bereich von 30 bis 44 km/h auf. Die Menge der in einem Abschnitt von 30 bis 150 m Länge querenden FussgängerInnen variiert zwischen 100 und 730 pro Stunde. Die signalisierte Höchstgeschwindigkeit beträgt im allgemeinen 50 und in einem Fall 30 km/h. Mit Ausnahme eines Falles wurde kein grösserer Anteil besonderer Benutzergruppen wie Kinder und SeniorInnen registriert. Bei der Suche nach Beispielen zeigte sich, dass fussgängerstreifenlose Bereiche meistens im Rahmen von Strassenumgestaltungen und begleitet von einer intensiven Informationskampagne realisiert werden.

Bei Situationen ohne Fussgängerstreifen treten im allgemeinen weniger konflikthafte Konfrontationen zwischen FussgängerInnen und Autolenkenden, ein umsichtigeres Orientierungsverhalten der FussgängerInnen und eine intensivere Kommunikation zwischen allen Beteiligten auf. Die Stetigkeit des fahrenden Verkehrs nimmt aufgrund von Beobachtungen des Zusammentreffens von querenden Personen und Fahrzeugen bei Situationen ohne Fussgängerstreifen zu. Mit Messfahrten konnte diese Aussage auch für hohe Verkehrsaufkommen bestätigt werden. Bei Situationen ohne Fussgängerstreifen ist ein geringer Anstieg der mittleren Wartezeit für querende FussgängerInnen zu beobachten. Eine eindeutige Abhängigkeit von der Menge des fahrenden Verkehrs konnte jedoch nicht nachgewiesen werden.

Die Befragung der FussgängerInnen ergab, dass Fussgängerstreifen im allgemeinen als sichere Überquerungsmöglichkeiten gelten und diese mehrheitlich auch in Bereichen ohne Fussgängerstreifen wünschbar sind. Die Verbände des Fussverkehrs und der Behinderten vertreten die Meinung, fussgängerstreifenlose Ortszentren würden bei hohen Verkehrsmengen keine geeignete Lösung darstellen, da Kinder, ältere Leute und Behinderte Mühe hätten, die Fahrbahn zu überqueren. Die Fahrzeuglenkenden sind überwiegend der Ansicht, Fussgängerstreifen seien nicht unfallverhütend und in den untersuchten Bereichen nicht notwendig.

Fussgängerstreifenlose Ortszentren sind als zweckmässige Anlageform zu beurteilen, wenn flächige Querungsbedürfnisse der FussgängerInnen vorhanden sind, kein erhöhter Anteil spezieller Benutzergruppen auftritt und ein tiefes Geschwindigkeitsniveau des fahrenden Verkehrs gewährleistet ist. Sie können einen Beitrag zu attraktiveren Ortszentren leisten, indem sie die Trennwirkung der Fahrbahn reduzieren, die Wege für querende FussgängerInnen verkürzen, zu einer höheren Stetigkeit des fahrenden Verkehrs führen und das Verkehrsklima positiv beeinflussen ohne die objektive Verkehrssicherheit zu beeinträchtigen.



Löwenstrasse Zürich



Bahnhofstrasse Buchs



Dorfstrasse Neuenegg



Bahnhofstrasse Weinfelden

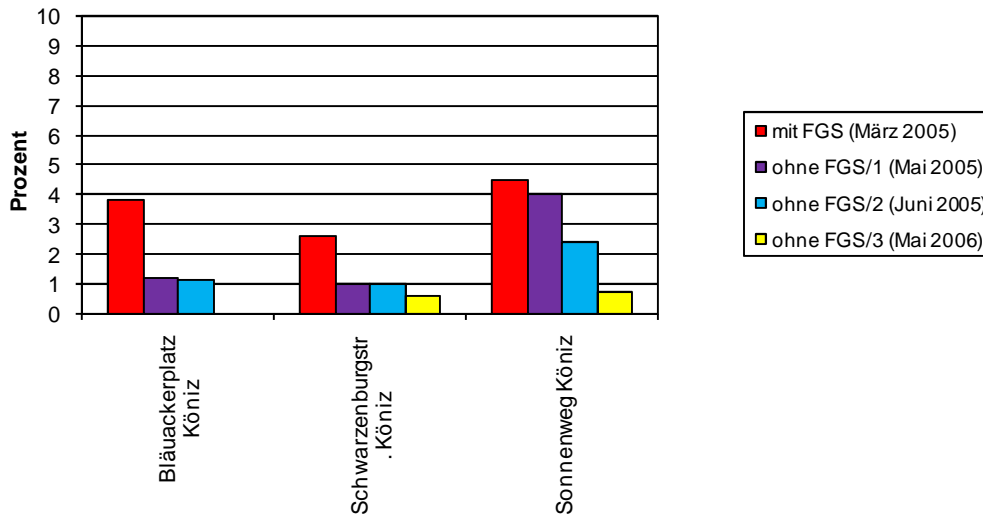


Bläuacker Köniz vorher

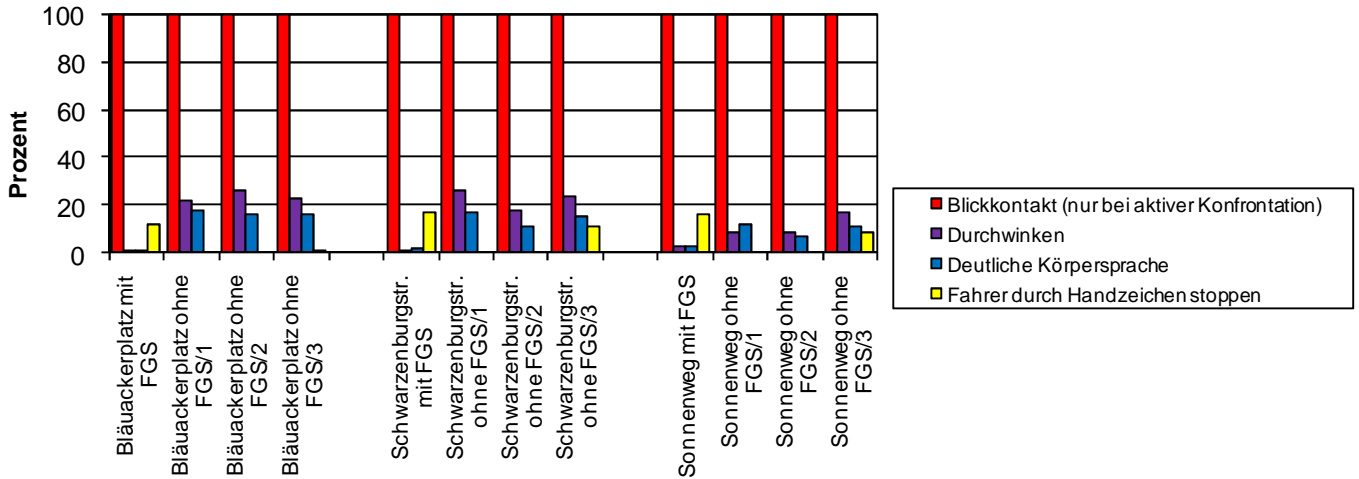


Bläuacker Köniz nachher

Konfliktvolle Konfrontationen in Köniz



Kommunikationsverhalten der FG in Köniz



Neue Verkehrskultur im Zentrum von Köniz

Ueli Weber, Verkehrsplaner SVI, Metron Bern AG

Mitte der 90er Jahre präsentierte sich die Ortsdurchfahrt Köniz als eine vom Verkehr dominierte, identitätslose Einfallsachse mit einer Belastung von annähernd 19'000 Fahrzeugen pro Tag. Das Ortszentrum von Köniz – mit 38'000 Einwohnern die viertgrösste Berner Gemeinde – war geprägt von brachliegenden Flächen, vernachlässigten und schlecht genutzten Gebäuden und einem durch Lichtsignalanlagen dominierten Strassenbild. Das Betriebskonzept mit den Lichtsignalanlagen im Grüne-Welle-Prinzip führte dazu, dass die Zufussgehenden an den Rand gedrängt wurden und unattraktive Querungsverhältnisse vorfanden. Die Folge davon: Viele „wilde“ Querungen über breite Strassenquerschnitte. Kurzum: Kein Zentrum, auf welches die Gemeinde stolz sein konnte.

Im Rahmen der Arbeiten zur Ortsplanungsrevision wurde von der Gemeinde das Ziel formuliert, die brachliegenden Gebiete so zu nutzen, dass ein gut durchmischtes, lebendiges und attraktives Zentrum mit einer neuen Identität entsteht. Um dieses Ziel zu erreichen, war ein Gesamtverkehrskonzept für den motorisierten Individualverkehr, den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr nötig. Das neue Betriebs- und Gestaltungskonzept für die Kantonsstrasse basierte auf den Zielen der Koexistenz der Verkehrsteilnehmenden. Die wichtigsten Elemente sind:

- Im Zentrumsbereich der Ersatz der Lichtsignalanlagen durch Kreisel und unregelmässige Knoten,
- bedarfsgesteuerte Lichtsignalanlagen bei den Einfahrten in den Zentrumsbereich zur Busbevorzugung und zur Dosierung des motorisierten Verkehrs,
- eine neue Bahnunterführung für den motorisierten und öffentlichen Verkehr, die sowohl als Parkhauszufahrt wie auch als neue wichtige Verbindung im Strassennetz dient,
- eine flexibel nutzbare Strassenverbindung vor dem Verwaltungszentrum, die tagsüber den Zufussgehenden und dem Veloverkehr dient, in den Verkehrsspitzen aber dem motorisierten Individualverkehr eine Umfahrung des Zentrumsbereiches erlaubt,
- eine im Zentrum durchgehende, gestaltete Mittelzone, die den Zufussgehenden das Queren der Strasse in Etappen ermöglicht,
- eine Gestaltung des Strassenraumes, welche die vielfältigen Nutzungen verdeutlicht und im Zentrum mit der flächigen Platzgestaltung auf die Bedeutung der querenden Zufussgehenden aufmerksam macht.

Nach der Umgestaltung der Strassen mit dem neuen Betriebskonzept und der Eröffnung der Migros drohte das Könizer Zentrum zum Opfer des eigenen Erfolgs zu werden: Die Kantonsstrasse zwischen Coop und Migros wurde von grossen Passantenströmen frequentiert und dadurch sozusagen zu einer „Shopping Mall“. Das Verkehrsregime – Fussgängerstreifen mit Vortritt – führte in den Spitzenstunden zu sehr tiefen Reisezeiten, sprich stockendem Kolonnenverkehr. Die Busse der Linie 10, welche in den Spitzenzeiten im 3 Minutentakt durch das Zentrum fahren, konnten ihren Fahrplan nicht mehr einhalten: Ein untolerierbarer Zustand.

Das Tiefbauamt des Kantons Bern und die Gemeinde Köniz beschlossen, im Rahmen der Forschungsarbeiten der SVI, auf der Schwarzenburgstrasse und dem angrenzenden Sonnenweg einen Verkehrsversuch mit Tempo 30 und freien Querungsmöglichkeiten für die Zufussgehenden zu starten. Die bestehende Mittelzone bot sich im ganzen Perimeter als Querungshilfe an. Die Fussgängerstreifen wurden entfernt. Der Verkehrsversuch wurde mit einer Informationskampagne begleitet und durch das nationale Forschungsprojekt zu fussgängerstreifenlosen Ortszentren wissenschaftlich ausgewertet. Dank dem Forschungsprojekt und der Wirksamkeitsanalyse zur Zentrumsumgestaltung konnten durch Untersuchungen vor, kurz nach und 1 Jahr nach dem Verkehrsversuch wichtige Erkenntnisse gewonnen werden.

Die wichtigsten Resultate:

- Wartezeiten der Zufussgehenden beim Queren – keine wesentlichen Verschlechterungen ohne Fussgängerstreifen. 90% queren die Strasse mit weniger als 10 Sekunden Wartezeit, da sich die Automobilisten zuvorkommend zeigen. 1 Jahr nach dem Versuch waren die Wartezeiten eher noch kürzer.
- Eine deutlich bessere Kommunikation zwischen den Verkehrsteilnehmenden und eine höhere Aufmerksamkeit verringern konflikthafte Konfrontationen. Das Weglassen der Fussgängerstreifen hat zu

keiner Verschlechterung der Sicherheit geführt. Die erhobenen Parameter deuten tendenziell auf eine Verbesserung hin.

- Die Möglichkeit die Strasse flächig zu queren, wird von immer mehr Zufussgehenden genutzt, sei dies um ihre Wege zu optimieren aber auch um Zeitlücken zu nutzen und den rollenden Verkehr nicht zu behindern.
- Die gefahrenen Geschwindigkeiten des MIV liegen trotz der noch immer stark verkehrsorientierten und breiten Strassenräume innerhalb der Toleranzwerte für Tempo 30-Zonen und bilden die Voraussetzung, dass die Koexistenzlösung gut funktioniert. Das Geschwindigkeitsregime wird von den Automobilisten gut akzeptiert.
- Das Weglassen der Fussgängerstreifen hat zu keiner wahrnehmbaren Verdrängung von schwächeren Verkehrsteilnehmenden geführt. Die heutige Lösung wird von überraschend vielen älteren Mitmenschen als sehr gut beurteilt.
- Die stockenden Kolonnen konnten deutlich reduziert werden, die Reisezeiten haben sich verbessert. Das Tempo 30 Regime ohne Fussgängerstreifen hat sich als das Betriebskonzept mit den besten Reisezeiten für den rollenden Verkehr erwiesen. Der öffentliche Verkehr kann seinen Fahrplan weitgehend einhalten.
- Einzige Einschränkung: Den Sehbehinderten fehlt der taktil wahrnehmbare Fahrbahnrand. Zusammen mit Fussverkehr Schweiz fordern sie weiterhin Fussgängerstreifen.
- In Köniz wollen die Bevölkerung, die Gewerbetreibenden, die Autofahrenden und die öffentlichen Verkehrsbetriebe kein Zurück mehr. Die vorliegende Lösung hat sich als ausgewogener Kompromiss zwischen den unterschiedlichen Benutzern mit ihren Anforderungen herausgestellt. Sie alle stehen hinter dem flächigen Queren mit Tempo 30.

Erkenntnisse aus dem Projekt Köniz: Ein neues Image und eine neue Verkehrskultur!

Entstanden ist ein Ortszentrum mit einem breiten Einkaufsangebot und einem fussgängerfreundlichen Image. Der attraktive Strassenraum mit Läden, Cafés und Restaurants lädt zum Flanieren ein. Die Verkehrsflächen können einfach und überall gequert werden und ermöglichen dadurch direkte Zugänge zu Läden und zu den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs. Das Könizer Zentrum wurde als Einkaufsort und als Treffpunkt spürbar aufgewertet und stellt mit der neuen Verkehrskultur eine städtische Alternative dar, zu einem Einkaufszentrum auf der grünen Wiese.

Dank der Umnutzungen beleben deutlich mehr Fussgängerinnen und Fussgänger das Könizer Zentrum. Zusammen mit der Gestaltung und dem Abbau der starren Regelung für den rollenden Verkehr führt dies dazu, dass die Aufmerksamkeit und gegenseitige Rücksichtnahme aller am Verkehrsgeschehen Beteiligten zugenommen hat. Diese Verkehrskultur ermöglicht sowohl einen stetigeren Verkehrsablauf und gleichzeitig eine tendenziell verbesserte Sicherheit. Eine sogenannte Win Win Situation ist entstanden.

Ein weiterer Erfolgsfaktor in Köniz ist das Verhalten der Automobilisten. Sie sind sehr zuvorkommend und vernünftig. Trotz der Vortrittsberechtigung bremsen sie freiwillig ab und lassen die Zufussgehenden die Strasse queren. Tempo 30 wird gut respektiert. Die oft formulierten Negativmeinungen über Automobilisten mit Bleifussmentalität und Rowdytum stimmen hier nicht. Eine Verkehrskultur auf der Basis der Koexistenz funktioniert!

Das Ziel, die Hauptverkehrsachse in Ortszentrum gleichzeitig als Einkaufsmeile mit hoher Aufenthaltsqualität zur Verfügung zu stellen, lässt sich durch eine vermehrte, gemeinsame Nutzung des Strassenraumes erreichen. Nutzungsmischungen erfordern ein Verhalten der gegenseitigen Rücksichtnahme und den Abbau von Ängsten. Argumente haben hier einen schweren Stand. Man glaubt erst, dass es funktioniert, wenn man es erlebt hat. Der Weg über den Verkehrsversuch hat die Akzeptanz für diese Verkehrslösung ermöglicht. Bei einem herkömmlichen Planungsprozess wäre das Projekt wahrscheinlich an einem breiten Widerstand gescheitert.

Bilder

Vorher Nachher



Neue Verkehrskultur in Köniz

Wie lässt sich die Bevölkerung für eine solche Lösung gewinnen?

Kurzfassung

Referat Urs Wilk, Gemeinderat Köniz

Wieso und unter welchen Bedingungen hat sich die Gemeinde Köniz auf den Verkehrsversuch eingelassen?

Das neu gestaltete Zentrum von Köniz war von Beginn weg derart erfolgreich, dass es an sich selber zu ersticken drohte. Für die Behörden von Köniz bestand dringender Handlungsbedarf. Das Mitspracherecht in der Organisation sowie das klar definierte Abbruchszenario erleichterten der Behörde der Versuchsordnung zuzustimmen. Wichtigste ausgehandelte Bedingung war die mit dem Versuch eingeführte Tempo-30-Zone

Wie wurde der Verkehrsversuch kommuniziert?

In der Umsetzung einer Verkehrsmassnahme wie der vorliegenden kommt der Kommunikation höchste Bedeutung zu. In Köniz erfolgte die Kommunikation via Medien (Presse, Lokalradio, Lokalfernsehen), mittels Flugblätter, Plakaten, aber auch durch visuelle Massnahmen im Zentrum selber. Sehr wertvoll in der Kommunikationsarbeit war eine während der gesamten Bauzeit eingesetzte Kommission aus Bevölkerungsvertretern. Für die unmittelbare Unterstützung vor allem der zu Fuss gehenden wurden in den Starttagen des Versuchs Verkehrshelfer eingesetzt.

Wie haben Bevölkerung und Medien auf die Ankündigung und den Start des Verkehrsversuches reagiert?

Die Reaktionen auf die Versuchsordnung waren zu Beginn äusserst harsch. Interessant war, wie sich die Schlagzeilen in der Tagespresse während des Versuchs veränderten: Zu Beginn war die Rede von „Schildbürgerstreich“, „Krieg auf der Strasse“ und „Behörden basteln eine Zentrum“, gegen Ende der Versuchsphase lautete das Credo „kein Grauen am Strassenrand“ und „der Verkehrsversuch ergab keine besonderen Gefährdungen“. Im Herbst 2005, vier Monate nach dem Start des Versuches durften wir durchaus positive Schlagzeilen zu Kenntnis nehmen: „Die Aufregung ist der Zufriedenheit gewichen“, „Nur wenige vermissen die Streifen“ und „Die Entfernung der Zebrastrifen im Zentrum von Köniz bewährt sich“

Hätte man die T30-Zone auch über ein normales Planungsverfahren einführen können oder brauchte es dazu den Verkehrsversuch?

Die Antwort lautet eindeutig nein. Einerseits hätte der ordentliche Weg über Mitwirkung, öffentliche Auflage, Einspracheverhandlungen, Entscheid der Behörde und Rekursmöglichkeiten der Einsprechenden viel zu viel Zeit beansprucht um die anstehenden Probleme für Köniz zu lösen, andererseits hätte der Prozess die Versuchsordnung mit Sicherheit derart zerzaust, dass das zur Umsetzung freigegebene Resultat nichts mehr mit dem nun erfolgreich eingeführten Regime gemein gehabt hätte.

Wie steht Köniz heute zur Lösung?

Das Verkehrsregime hat sich etabliert, die überwiegende Mehrheit der Benutzer steht hinter der gefundenen Lösung.

Obstergemeinschaft | Tiefbauamt Kanton Bern | Gemeinde Köniz

Vergleich

- Fußgängerzonen
- Tempo 30
- 'Vorritt' Fußgängerinnen

„Klassisch“

Erhebung März 05

Klassische Zone

↔

- Flächiges Querungsangebot
- Tempo 30
- 'Vorritt' MIV

„Konsistenzprinzip“

Erhebungen anfangs Mai und Mitte Juni 05

Tempo 30-Zone

Verkehrsvorversuch flächiges Querens / Tempo 30-Zone

Obstergemeinschaft | Tiefbauamt Kanton Bern | Gemeinde Köniz

Kommunikation

- Starke Wortbildmarke
- Medienkonferenz zur Ankündigung: 30. März
- Beitrag im Köniz Innerorts
- Flugblatt an alle Haushalte zwischen Köniz und Schwarzenburg
- Infoveranstaltungen für Senioren, Schulen und Gemeindefunktionäre
- Start: Hilfspersonen 2.-4. Mai mit Informationskarten
- Fahnen und Plakate im Strassenraum
- Schulung für Senioren
- Medienarbeit zu Zwischenbilanz und Entscheid

danke

Verkehrsvorversuch flächiges Querens / Tempo 30-Zone

Vergleich Vorher - Nachher

Kommunikationsmassnahmen

danke

So ist ein flächiges Querens in Fußgängerzonen ein Kennzeichen für ein angenehmes Leben in der Stadt.

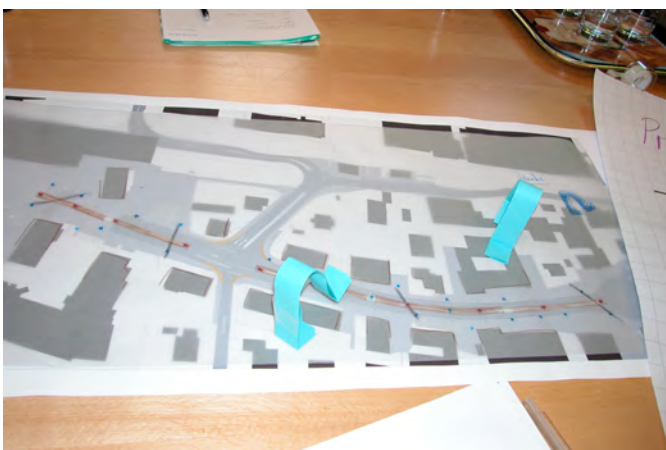
Die Gemeinde Köniz ist ein Ort, der sich durch seine geschichtliche Bedeutung und seine hervorragende Lage am Rande der Stadt Kanton Bern auszeichnet. In diesem Zusammenhang ist die Frage nach der Gestaltung des öffentlichen Raums ein zentrales Thema. Ein flächiges Querens ist ein Kennzeichen für ein angenehmes Leben in der Stadt. Es ist ein Zeichen für eine hohe Lebensqualität und eine hohe Attraktivität. Ein flächiges Querens ist ein Kennzeichen für ein angenehmes Leben in der Stadt. Es ist ein Zeichen für eine hohe Lebensqualität und eine hohe Attraktivität.

Ein flächiges Querens ist ein Kennzeichen für ein angenehmes Leben in der Stadt. Es ist ein Zeichen für eine hohe Lebensqualität und eine hohe Attraktivität. Ein flächiges Querens ist ein Kennzeichen für ein angenehmes Leben in der Stadt. Es ist ein Zeichen für eine hohe Lebensqualität und eine hohe Attraktivität.



Flugblatt zum Verkehrsversuch

Fahnen als Zeichen im Strassenraum



Workshop zur definitiven Gestaltung

Eingangssituation heute

Rahmenbedingungen für Tempo 30 auf Hauptstrassen

Peter Friedli, lic.iur. Bundesamt für Strassen, Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation

1. Voraussetzungen für alle Abweichungen von der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit nach Art. 108 SSV *

- in allgemeiner Weise nach Absatz 1
 - zur Vermeidung oder Verminderung besondere Gefahren
 - zur Reduktion einer übermässigen Umweltbelastung
 - zur Verbesserung des Verkehrsablaufs
- detailliert und abschliessend nach Absatz 2, wenn
 - eine Gefahr nur schwer oder nicht rechtzeitig erkennbar ist
 - bestimmte Strassenbenützer eines besonderen Schutzes bedürfen
 - auf Strecken mit grosser Verkehrsbelastung der Verkehrsablauf verbessert werden kann
 - übermässige Umweltbelastung vermindert werden kann
 - aufgezeigt wird, dass Massnahme nötig, zweck- und verhältnismässig ist

2. Tempo 30 als lokale oder als Zonen-Massnahme



- als lokale Massnahme auf Haupt- und Nebenstrassen



- als Zone in der Regel auf Nebenstrassen
 - als Zone ausnahmsweise auf Hauptstrassen nach Art. 2a Abs. 6 SSV
 - wenn in den angrenzenden Gebiete Tempo-30-Zonen bestehen und auf dem Hauptstrassenabschnitt die Voraussetzungen für eine Reduktion des Tempos auf 30 km/h ebenfalls gegeben sind, z.B. in Ortszentren, Altstadtgebiet
- In diesem Fall bleibt der gesetzliche Rechtsvortritt aufgehoben

3. Neue Entwicklungstendenzen in der Rechtsetzung betr. Tempo-30-Zonen?

Mit dem Entscheid des Bundesgerichts (Kesselhalden St. Gallen) wurde 2006 klargestellt, dass Kantone und Gemeinden tiefere Tempolimiten nur gestützt auf die lex specialis von Art. 108 SSV und 32 SVG**, nicht jedoch unmittelbar auf die sehr allgemeine Regelung von Art. 3 Abs. 4 SVG, anordnen können.

Ein im Anschluss an den BGE eingereicher parlamentarischer Vorstoss verlangte, die rechtlichen Voraussetzungen zur Einführung von Tempozonen insb. in Wohnquartieren zu vereinfachen. Der Bundesrat lehnte die Motion ab. Im Zusammenhang mit dem Einbezug von Hauptstrassen in Ortszentren sind ebenfalls keine Änderungen geplant.

Im Weiteren hängt es u.a. von der Reaktion auf die geplante Via-Sicura-Vernehmlassung ab, ob und wie weit Rechtsänderungen im Bereich von Tempomassnahmen erforderlich werden.

* Signalisationsverordnung vom 5.9.1979 (SR 741.21)

** Strassenverkehrsregeln vom 10.12.1959 (SR 741.21)

SVI Fachtagung, Dienstag 27. Mai 2008
Neue Verkehrskultur in Ortszentren – Erfahrungen mit „Shared Space“

Werden behinderte Personen ausgegrenzt?

Referat Eva Schmidt, dipl. Arch. ETH

Aufgrund des Behindertengleichstellungsgesetzes BehiG müssen Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen bei Zugang und Benutzung von Bauten und Anlagen vermieden oder beseitigt werden. Der Strassenraum als öffentlich zugängliche Anlage fällt in den Geltungsbereich des BehiG.

Fussgängerinnen und Fussgänger bringen je nach Alter und persönlichen körperlichen und geistigen Eigenheiten unterschiedliche Fähigkeiten mit.

Insbesondere sehbehinderte, blinde und gehbehinderte Personen, ältere Menschen, aber auch Kinder und Personen mit Kinderwagen oder Gepäck sind in ihrer Wahrnehmungs- und/oder Reaktionsfähigkeit eingeschränkt. Die Reduktion der Verkehrsgeschwindigkeit hat eine positive Wirkung im Bezug auf die Reaktionsfähigkeit dieser Benutzergruppen. Für ein konfliktfreies Miteinander nach den Grundsätzen von „Shared Space“ ausschlaggebend sind aber auch Kommunikation und gegenseitige Rücksichtnahme.

Ältere Menschen sind häufig von körperlichen und kognitiven Einschränkungen betroffen. Die Auswirkungen entsprechen jenen der entsprechenden Behinderungsarten und können sich kumulieren.

Kindern können Gefahren, Entfernungen und Geschwindigkeiten nicht einschätzen und sich nicht auf mehrere Dinge gleichzeitig konzentrieren. Ihr Blickfeld ist noch nicht voll entwickelt. Menschen mit geistiger Behinderung sind von den gleichen Einschränkungen betroffen. Werden im Rahmen von Shared Space sämtliche gebauten Strukturen und bekannten Regeln aufgehoben, fehlen ihnen die notwendigen Fähigkeiten für eine sichere Verhaltensweise.

Gehbehinderte benötigen mehr Zeit um eine Fahrbahn zu queren und fühlen sich daher sicherer wenn sie vortrittsberechtigt sind. Vortrittsberechtigte Querung, kurze Wege und ein gut ablesbares Verkehrsgeschehen sind für ihre Sicherheit wichtige Faktoren.

Hörbehinderte können Fahrzeuge ausserhalb ihres Blickfeldes nicht wahrnehmen, ebenso ein Klingeln, Hupen, Bremsen oder Rufen. Da ihre Behinderung für andere nicht erkennbar ist, können sie nicht davon ausgehen, dass auf ihre Hörbehinderung Rücksicht genommen wird.

Sehbehinderte haben keinen Überblick über das Verkehrsgeschehen. Sie können sich weder über Blickkontakt mit anderen Verkehrsteilnehmenden verständigen noch erkennen, wenn andere Verkehrsteilnehmende sie nicht beachten oder sich regelwidrig verhalten. Verkehrslücken im langsam rollenden Verkehr sind für sie akustisch nicht wahrnehmbar und auch Velos können sie nicht hören. Andererseits müssen sie gemäss Verkehrsregelverordnung am Fahrbahnrand durch Hochhalten des weissen Stocks anzeigen dass sie die Fahrbahn queren wollen und dann anhand der Verkehrsgeräusche den geeigneten Zeitpunkt für die Querung eruieren.

Der Strassenraum muss auch bei einer „neuen Verkehrskultur“ so gestaltet sein, dass sich Menschen mit Sinnesbehinderung, Gehbehinderte, ältere Menschen und Kinder eigenverantwortlich und regelkonform fortbewegen können.

Die ertastbare Abgrenzung der Fahrbahn darf nicht aufgehoben werden. Versteht man unter „Shared Space“ eine uniforme Fläche ohne visuell und taktile erkennbare Fahrbahn, besteht eine Unvereinbarkeit mit dem Behindertengleichstellungsgesetz.

Der Fussgängervortritt muss entweder flächig (Begegnungszone) oder punktuell (Fussgängerstreifen, Trottoirüberfahrt) gewährleistet sein.

Ziele für alle Benutzergruppen	Anforderungen
Orientierung und Sicherheit	ertastbare Fahrbahnränder
	ertastbare Mittelinseln
Flächige Querung gewährleisten	„Shared Space“ nur auf kurzen überschaubaren Strecken
	niedrige Randabschlüsse
Vortrittsberechtigige Querung ohne Umwege	keine Parkierung entlang der Fahrbahn
	Signalisation Begegnungszone
	Trottoirüberfahrt oder Fussgängerstreifen beim Beginn des „Shared Space“-Bereichs
	Punktuelle Fussgängerstreifen z.B. bei Haltestellen, wichtigen Querungen, ...

Beispiel Köniz:

Die folgenden Punkte entsprechen nicht den Anforderungen von Menschen mit Behinderung



ertastbarer Fahrbahnrand fehlt



Pfosten visuell und taktil nicht erkennbar



keine vortrittsberechtigige Querung



Gefahr durch überholende Fahrzeuge



Mittelinsel nicht ertastbar



Kreisverkehr akustisch nicht erfassbar

Bern, 9. Mai 2008

SVI-Tagung Köniz 27.05.2008 – Kurzfassung Referat „Alles paletti für den Bus?“

Koexistenz in Ortszentren: Voraussetzungen aus Sicht des öffentlichen Verkehrs

Bei der Einführung von Koexistenz-Lösungen in Ortszentren wird aus Sicht des öffentlichen Verkehrs vorausgesetzt, dass einige wichtige Kriterien erfüllt sind:

Verkehrssicherheit für Fahrgäste im Fahrzeug wie für Fahrgäste im Strassenraum

Bei einer neuen Verkehrsanlage muss eine echte Kultur der Koexistenz gelebt werden, auf keinen Fall darf eine Kultur der Konkurrenz unter Verkehrsteilnehmern entstehen. Nur so lassen sich gefährliche Notbremsungen durch Busse vermeiden, welche immer wieder zu Sturzverletzungen im Fahrzeug führen. Zudem muss die Sicherheit für Fahrgäste im Bereich der Haltestellen ebenfalls gewährleistet sein.

Effizienz des öffentlichen Verkehrs

Die gesamthafte Reisegeschwindigkeit der Linien des ÖV muss erhalten bleiben. Da in Koexistenz-Abschnitten – vor allem bei Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 oder 20 km/h – tiefere Fahrgeschwindigkeiten herrschen, verliert der ÖV in der Regel etwas Zeit. Dieser Verlust muss wiederum durch Massnahmen zur ÖV-Beschleunigung in den benachbarten Linienabschnitten kompensiert werden. Nur so kann die Reisegeschwindigkeit und somit die Attraktivität des ÖV erhalten bleiben. Zudem dürfen Koexistenz-Abschnitte nicht allzu lang werden, weil die darin verlorene Zeit sonst nicht mehr wettgemacht werden kann.

Zuverlässigkeit des öffentlichen Verkehrs

In Koexistenz-Abschnitten mit öffentlichen Verkehrslinien darf es selbst in Spitzenstunden nicht zum Verkehrskollaps kommen. Tramzüge und Busse, welche im Stau stecken, können den Auftrag zur Personenbeförderung nicht mehr erfüllen.

Auswirkungen des Projekts Schwarzenburgstrasse Köniz auf den öffentlichen Verkehr

Bezüglich der oben erwähnten Kriterien kann das Projekt Schwarzenburgstrasse Köniz folgendermassen beurteilt werden:

Verkehrssicherheit

Die Koexistenz-Idee kommt hier offensichtlich zum Tragen: Es wird generell langsam gefahren, vor allem aber aufeinander Rücksicht genommen. **Es werden Zeichen gegeben, zwischen den Verkehrsteilnehmern findet Kommunikation statt.** Überraschende, gefährliche Situationen und damit verbundene Notbremsungen sind eher selten, was zur Verkehrssicherheit im ÖV beiträgt. Ebenfalls positiv ist die Tatsache, dass Linienbusse dank dem gewählten Strassenquerschnitt auch langsame Velofahrer konflikt- und stressfrei überholen können. Einziger Wermuthstropfen bezüglich der Verkehrssicherheit: Der Strassenquerschnitt lässt das Überholen von Bussen an der Bushaltestelle „Zentrum“ zu, was immer wieder zu Konflikten mit vor dem Bus querenden Fahrgästen führt.

Effizienz

Die Tempo-30-Zone auf der Schwarzenburgstrasse ist relativ kurz, d.h. die Buslinie 10 verliert hier in der Tat auch nicht allzu viel Zeit. Vor allem aber befinden sich in beiden benachbarten Abschnitten grosszügig ausgebaute Busspuren mit Pfortneranlage, **wodurch** der Busverkehr wesentlich beschleunigt wird. Die gesamthafte Reisegeschwindigkeit ist somit insgesamt unverändert geblieben.

Zuverlässigkeit

Das neue Verkehrssystem ist in der Lage, auch Spitzenbelastungen zu brechen. Dies primär dank dem Einsatz der Poller an der Landorfstrasse, welche eine entscheidende Wirkung auf den Verkehrsfluss innerhalb des Verkehrssystems haben. Die damit verbundene Entschärfung der Stausituationen leistet einen wichtigen Beitrag zur Zuverlässigkeit des ÖV.

BERNMOBIL

Linie 10 Schliern - Bahnhof

Durchschnittliche
Geschwindigkeit SOLL 23 km/h

Durchschnittliche
Geschwindigkeit SOLL 16 km/h

Durchschnittliche
Geschwindigkeit SOLL 34 km/h

Bern Bahnhof

ÖV - Spur

ÖV - Spur

ÖV - Spur

Zone 30 Köniz Zentrum

ÖV - Spur

Endstation Schliern



Shared Space – Geteilter Platz ist doppelter Platz

*Eine sichere Strasse ist eine Strasse, die uns über
Vergangenes, Heutiges und Zukünftiges ihrer Bewohner erzählt.*

Shared Space – So heisst ein neuer Ansatz zur Raumplanung. Unsere Strassen, Wege und Plätze sollen als Raum für Menschen eingerichtet werden, so dass dort ein sozialer, zwischenmenschlicher Umgang miteinander zur Selbstverständlichkeit wird. Unser Verhalten sollte also nicht mehr über Verkehrsschilder, Fussgängerinseln, Ampeln und andere Barrieren geregelt werden, sondern durch eine bessere Verständigung. Die verschiedenen Strassenbenutzer werden nicht voneinander getrennt, sondern teilen sich die Strasse, wobei sich die Autofahrer rücksichtsvoll ins menschliche Miteinander von Fussgängern, Radfahrern und spielenden Kindern einfügen.

Shared Space bedeutet aber nicht nur neue Entwürfe, sondern auch neue Planungs- und Entscheidungsprozesse, an denen alle beteiligten Parteien von Anfang an mitarbeiten.

Der Shared Space-Gedanke entstand in den Niederlanden und wurde im Zuge des europäischen Projektes Shared Space weiter ausgearbeitet. Es läuft bis Juni 2008 und wird von 7 Partnern durchgeführt: die Gemeinden Haren und Emmen sowie die Provinz Fryslân in den Niederlanden, die Städte Oostende in Belgien, Bohmte in Deutschland, Ejby in Dänemark und Ipswich in England. Das Projekt wird vom europäischen Interreg IIIB North Sea Programme gefördert.

Was ist Shared Space?

Autos werden wohl noch eine ganze Weile ein Bestandteil unseres modernen Lebens bleiben. Shared Space ist daher auch nicht der Versuch, die Menschen aus dem Auto zu jagen, sondern ein Ansatz, unsere Strassen, Plätze und Wege so einzurichten, dass dort Platz für jeden ist: dass sich Fussgänger, Radfahrer und Autofahrer miteinander den Platz teilen und sich untereinander verständigen. Shared Space vereint dabei Fachkenntnisse von Raumordnern und Städteplanern, von Verkehrsplanern, von Kulturgeschichtlern, von Architekten und Landschaftsarchitekten, von Psychologen und Soziologen und natürlich nicht an letzter Stelle von uns allen als Bewohnern und Strassenbenutzern.

Der öffentliche Raum: Fenster und Spiegel der Gesellschaft

Shared Space sieht den öffentlichen Raum als unser aller tagtägliche Umgebung. Hier halten wir uns auf, treffen wir andere Menschen, beobachten sie, unternehmen etwas, allein oder mit anderen, entspannen und erholen uns. Wir erfahren etwas über die Welt, in der wir leben und über unsere Mitmenschen, aus dem wie sie sich uns zeigen und wie sie ihre eigene Umgebung, ihr Haus, ihren Garten gestalten. Die Weise, wie wir den öffentlichen Raum nutzen und gestalten, erzählt uns etwas über uns die Art unseres Zusammenlebens. Wie gehen wir miteinander um, wie sieht unser tägliches Leben aus, was verbindet uns, was ist uns wichtig? Kurzum: die Umgebung ist Fenster und Spiegel der Gesellschaft.

Öffentlicher Raum ist Raum für Menschen

Shared Space sieht den öffentlichen Raum an erster Stelle als Raum für Menschen. Hier müssen Menschen in ihrem Menschsein unterstützt und nicht eingeschränkt werden. Die Gestaltung des öffentlichen Raums muss darum den unterschiedlichen Ansprüchen entsprechen, die Menschen an diesen Raum stellen. Die Funktion als Verkehrsraum ist dabei nur eine der vielen möglichen Funktionen, hat jedoch in den letzten Jahrzehnten die Gestaltung unserer Umgebung entscheidend geprägt.

Verbleib und Verkehr

Shared Space zielt auf eine Gestaltung des öffentlichen Raums, in dem Verkehr, Verweilen und andere räumliche Funktionen miteinander im Gleichgewicht sind. Im Hinblick auf die Gestaltung macht Shared Space einen klaren Unterschied zwischen Verbleib und Verkehr. Ein Raum zum Verbleiben dient dem zwischenmenschlichen Kontakt. Er ist ein Raum für Menschen und fordert zu sozialem Verhalten von Mensch zu Mensch auf. Das gilt auch für diejenigen, die sich auf der Durchfahrt befinden und diesen Raum

nur durchkreuzen. Dient ein Raum hingegen dem Verkehr, gelten andere Regeln, sowohl für das Verhalten als für die Gestaltung, denn ein Verkehrsraum sorgt für eine möglichst schnelle Überbrückung von längeren Abständen.

Die Entscheidung: Raum für Menschen oder für Verkehr?

Die Unterschiede zwischen Verbleibs- und Verkehrsverhalten und die möglichen Missverständnisse auf Grund beider Verhaltensweisen im selben Raum sind der Grund dafür, dass man sich bei der Gestaltung eines Ortes oder Gebietes entscheiden sollte: was hier hier dominant, Verweilen oder Verkehr? Und welches Verhalten sollte hier gelten, soziales Verhalten oder Verkehrsverhalten? Es ist Sache der Politik, eine Perspektive auf Mensch und Gesellschaft zu entwickeln, und aus dieser Perspektive heraus auch den Lebensraum der Bürger zu gestalten, deren Interessen sie vertritt. Die Entscheidung zwischen Menschenraum oder Verkehrsraum ist also eine politische.

Ist die Entscheidung einmal gefallen, muss die Umgebung so aussehen, dass klar ist wie man sich hier verhalten soll, als Mensch oder als Verkehrsteilnehmer. Der Entwurf und die Gestaltungsmittel sollten dann zum Wesen der Umgebung passen. Menschenräume laden zum Verweilen ein, was mit einer Verstärkung der landschaftlich-räumlichen Elemente erreicht werden kann. Verkehrsmassregeln gehören nicht hierher, die werden vielmehr dort eingesetzt, wo diszipliniertes Verkehrsverhalten erwünscht ist.

Der öffentliche Raum geht jeden etwas an

Shared Space geht davon aus, das menschliches Verhalten, also auch das im Verkehr, viel mehr von der Ausstrahlung eines Ortes oder Gebietes beeinflusst wird, als von Geboten und Verboten. So hat zum Beispiel eine gut sichtbare Schule mit spielenden Kindern einen viel stärkeren Effekt auf das Verhalten und das Tempo von Autofahrern, als ein Schild, das auf überquerende Kinder hinweist, ohne dass weit und breit eines zu sehen ist.

Unsere Strassen sollten schliesslich keine anonymen und sinnentleerten Räume sein, sondern Gebiete, die wir alle nutzen und für die wir alle mitverantwortlich sind. Deshalb ist es auch unerlässlich, dass unsere Politik uns darin unterstützt. Sie sollte eine Entscheidung über die Nutzung eines Gebietes fällen, und es danach in enger Zusammenarbeit mit Bürgern, Nutzern und verschiedenen Fachexperten gestalten lassen. Im Idealfall führt das zu einer Qualitätsverbesserung im öffentlichen Raum führen. Zudem können auf diese Art Platz und Geld eingespart werden, das wir vielleicht lieber für andere Vorhaben verwenden.

Die Strasse erzählt ihre Geschichte

Shared Space will die Aussagekraft unserer Strassen wiederherstellen. Bei der Gestaltung der Strassen und ihrer Umgebung sollte man so viel wie möglich auf die unverwechselbaren Umgebungselemente, und so wenig wie möglich auf verkehrstechnische Massnahmen zurückgreifen, um das gewünschte Verhalten zu fördern.

Die besonderen Merkmale einer Umgebung beruhen immer auf ihrem kulturhistorischen und landschaftlichen Kontext. Wenn Städteplaner, Historiker, Architekten, Landschaftplaner, Soziologen und Verkehrsplaner ihr Wissen bündeln, kann jeder sein Spezialkenntnisse einsetzen. Teamarbeit führt zu einer ausgewogenen Gestaltung, die uns etwas über die Umgebung erzählt und gleichzeitig unser Verhalten in die gewünschte Richtung lenkt.

Weniger Regeln – mehr Verständigung

Fehlende Interaktionen sind der Grund vieler Unfälle. Sie hätten durch eine bessere Verständigung verhindert werden können. Das beweisen auch die Unfallstatistiken. 60 bis 70 Prozent aller Unfälle entstehen durch Nichtbeachtung der Vorfahrt. An Stellen, wo ein Verhalten von Mensch zu Mensch stimuliert werden soll, sollten wir die Vorfahrtsregel durch zwischenmenschliche Verständigung ersetzen. Wenn nicht mehr klar ist, wer hier Vorfahrt hat, treten die informellen Regeln menschlicher Höflichkeit in Kraft. Es ist vielleicht zunächst etwas ungewohnt, aber es wirkt. Wo die gewohnten Verkehrsschilder und -zeichen fehlen, greifen wir auf zwischenmenschliche Formen der Verständigung zurück.

Menschen wollen, können und müssen immer mehr Entscheidungen selber treffen. Dann ist es nur folgerichtig, dass sie sich im Umgang miteinander auf passende Weise verständigen. Und es ist auch mehr als folgerichtig, dass sie an Entscheidungs- und Ausführungsprozessen teilnehmen.

Shared Space

Menschenwelt

Haren, NL



Drachten, NL



Verkehrswelt

