

Postulat

2889 Haudenschild, Spiegel (GB)

Weitere Unterschriften: 10

Eingereicht am: 21.06.2005

Sichere Fussgängerverbindungen in stark befahrenen Ortszentren

Der Regierungsrat wird eingeladen zu prüfen, welche Gemeinden im Kanton sich – trotz starkem Verkehr im Ortszentrum – für ein Koexistenzmodell eignen würden. Im Rahmen entsprechender Projekte und in Zusammenarbeit mit der Gemeinde soll der Regierungsrat dabei Gemeinden in ihrem Bestreben unterstützen, lebendige und attraktive Ortszentren zu erhalten, in denen das Nebeneinander zwischen allen Verkehrsteilnehmenden möglich ist. Das bedeutet vor allem, dass auf die Bedürfnisse der schwächsten VerkehrsteilnehmerInnen, den zu Fuss gehenden, Rücksicht genommen wird, indem ein attraktives, flächiges Queren von Fahrbahnen möglich und die Sicherheit trotzdem gewährleistet ist. Mit einer Temporeduktion und mit einer guten, klaren Kennzeichnung (beispielsweise einer flächig eingefärbten Fahrbahn im ganzen Perimeter) soll auf die besondere Situation hingewiesen werden.

Begründung:

Das Einführen eines Koexistenzmodells kann nicht aufgrund eines übergeordneten Konzeptes, sondern nur im Rahmen entsprechender Projekte und in Zusammenarbeit mit der Gemeinde erfolgen. Ein solches Modell muss wachsen und in der bestimmten Situation überzeugen. Eine Lücke besteht heute in stark befahrenen Ortszentren. Hier gilt es, eine Lösung zu finden und die Lücke zu schliessen.

Beim aktuell laufenden Verkehrsversuch in Köniz und dem Entfernen der Fussgängerstreifen im Könizer Ortszentrum sind die Emotionen hoch gegangen. Markierungen gibt es nur noch für die Fahrzeuge, die FussgängerInnen haben keine besondere Markierung, so als würden sie nicht existieren. Wer zu Fuss die Schwarzenburgstrasse überqueren will, fühlt sich ein Stück weit "illegal". Mit gut 20'000 Fahrzeugen pro Tag ist der Verkehrsfluss zu dicht, als dass die Strasse noch als für Fussgänger durchlässig erlebt würde.

Es gibt keine Markierungen oder besondere Kennzeichnungen auf der Strasse, welche ortsunkundigen VerkehrsteilnehmernInnen zeigen würden, dass hier besondere Regeln gelten. Die Beflaggung ist dafür ungenügend und ungeeignet. Sowohl zu Fuss gehende als auch Fahrzeuglenkende sind verunsichert. Zwar haben mit der aktuellen Regelung die Fahrzeuge Vortritt gegenüber den Fussgängern, bei einem Unfall dürfte die Haftungsfrage trotzdem unklar sein.

Für Kinder, welche Distanzen nachweislich schlecht einschätzen können, für ältere Menschen sowie auch für geh- und sehbehinderte Menschen ist die aktuelle Situation unhaltbar und schränkt deren Bewegungsfreiheit ein.

Im Wissen darum, dass viele FussgängerInnen gerade in Ortszentren die Fahrbahn queren, ohne dass sie die Fussgängerstreifen benutzen, scheint es mir trotzdem wichtig, dass mit

einem Versuch das Ziel verfolgt wird, die Sicherheit der FussgängerInnen grösstmöglich zu gewährleisten und ihnen doch ein attraktives Queren zu ermöglichen.

Auf die besondere Situation in fussgängerstreifenlosen Ortszentren kann beispielsweise mit einer auffälligen und flächig eingefärbten Fahrbahn hin gewiesen und in diesem Bereich die Fahrgeschwindigkeiten gesenkt werden. Eine Koexistenz der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden wäre so möglich.

Damit sich Einkaufszentren an der Peripherie nicht immer mehr als Konkurrenz zu Ortszentren entwickeln, müssen Ortszentren für FussgängerInnen attraktiv und sicher bleiben, zum Verweilen und Flanieren anregen und so zu einem lebendigen Raum werden.

Antwort des Regierungsrates

Die Erhaltung und die Stärkung lebendiger und attraktiver Ortszentren sind für den Regierungsrat sehr wichtig. Die Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion (BVE) hat daher dem Verkehrsversuch im Zentrum von Köniz im Rahmen der nationalen Studie zu Ortszentren ohne Fussgängerstreifen mit grossem Interesse zugestimmt.

Je länger je mehr zeigt sich, dass die Fussgängerinnen und Fussgänger in den Kernbereichen von Ortschaften die Strassen überall und auf direktem Weg queren wollen und dies auch tun. Das flächige Queren bietet Vorteile für das Einkaufen und das Verweilen in Ortszentren und erhöht deren Attraktivität. Die Regelungen im heutigen Strassenverkehrsrecht werden solchen Kernbereichen mit Ziel- und Quellverkehr, einem wesentlichen Anteil Durchgangsverkehr und einem beträchtlichen Aufkommen von zu Fuss Gehenden nicht gerecht. Den Bedürfnissen solcher Kernbereiche genügen weder die Begegnungszone mit fast ausschliesslich Ziel- und Quellverkehr wie in Burgdorf, noch die „klassische Durchgangsstrasse“ mit Tempo 50 und wenigen konzentrierten Querungsbedürfnissen wie z.B. in der Viehweid in Belp. Gefragt ist eine neue Regelung, welche den gewandelten Bedürfnissen und Verhaltensweisen der FussgängerInnen bei gleichzeitigem Sicherstellen einer hohen Verkehrssicherheit Rechnung trägt. Diese Voraussetzungen könnte die „Koexistenzzone“ bieten, wie der Versuch in Köniz gezeigt hat.

Der Versuch in Köniz lief anfangs Juli aus. Der Gemeinderat von Köniz beschloss, gestützt auf die Untersuchungsergebnisse, die definitive Einführung der „Koexistenzzone“ im Zentrum. Angesichts der positiven Erfahrungen und ermutigenden Resultate vertritt der Regierungsrat die Auffassung, dass die „Koexistenzzone“ auch für weitere stark befahrene Ortskerne mit Zentrumsfunktion ein Lösungsmodell sein könnte. Bevor ein solches Modell jedoch eine grössere Verbreitung finden kann, gilt es, am Beispiel von Köniz eine definitive Ausgestaltung zu finden. Eine „Koexistenzzone“ dient in erster Linie der Gemeinde selbst. Deshalb werden der Wunsch und das Engagement der Gemeinden für die Einführung weiterer solcher Zonen ausschlaggebend sein. Da Tempo 30 auf stark befahrenen Kantonsstrassen zudem eine Lärmreduktion bewirkt, kann eine „Koexistenzzone“ gleichzeitig im Interesse des Kantons liegen, weil sie zu einer Reduktion aufwändiger Lärmschutzmassnahmen beiträgt.

Mit dem Verkehrsversuch im Könizer Zentrum konnte aufgezeigt werden, dass das flächige Queren kombiniert mit Tempo 30 auf einer stark befahrenen Strasse funktioniert:

Die FussgängerInnen warten zwar im Durchschnitt etwas länger, bis sie die Strasse queren können. Die Wartezeit beträgt aber nur für 15 % der Personen länger als 10 Sekunden. Zudem benützen viele FussgängerInnen die Mittelzone zum diagonalen Queren der Strasse, um so möglichst direkt ans Ziel zu gelangen. In Köniz wurde die Mittelzone im Hinblick auf den Versuch mit einer hellgrauen Farbschicht klar vom Fahrbahnbereich abgehoben.

Durch das Ermöglichen des flächigen Querens wickelt sich der Verkehr in Köniz leicht flüssiger ab. Beim Fussgängerstreifen Coop - Migros mussten vorher rund 95 % der Autos anhalten oder abbremsen, heute tun dies noch 60 %. Die Automobilistinnen und Automobilisten zeigen von sich aus eine sehr hohe Bereitschaft, den FussgängerInnen den Vortritt

zu gewähren und ihnen das Queren der Strasse zu erleichtern. Die Verkehrsmenge, die in den Spitzenzeiten Köniz durchfahren kann, sowie die dazu benötigte Fahrzeit sind etwa gleich geblieben wie vor dem Versuch. Dies, obwohl die Fussgängerfrequenzen zwischen Migros und Coop seit Ende 2004 deutlich zugenommen haben.

Der Verkehrsversuch hat zu Beginn bei den Verkehrsteilnehmenden eine gewisse Verunsicherung ausgelöst. Wer das Geschehen heute im Könizer Zentrum beobachtet, staunt aber, mit welcher Selbstverständlichkeit sich die FussgängerInnen mit den Automobilistinnen und Automobilisten verständigen und die Strasse queren. Die Schwarzenburgstrasse ist trotz oder dank dieser „Verunsicherung“ tendenziell sicherer geworden. In den Untersuchungen wurde festgestellt, dass vor dem Versuch auf den Fussgängerstreifen annähernd jede fünfte Person die Strasse, ohne nach links oder nach rechts zu blicken, querte. Heute tun dies weniger als 5 %. Die Aufmerksamkeit hat somit deutlich zugenommen. Die Zahl der beobachteten Konfliktsituationen ist entsprechend von 4 % auf 1 % zurückgegangen. Seit Beginn des Versuches gab es keinen Unfall mit Fussgängerbeteiligung.

Gemäss Strassenverkehrsgesetz (Art. 33 Abs. 1) und Verkehrsregelverordnung (Art. 6 Abs. 3 und 4) ist den FussgängerInnen das Queren der Fahrbahn in angemessener Weise zu ermöglichen. Auf Strassen ohne Fussgängerstreifen hat der Fahrzeugführer im Kolonnenverkehr nötigenfalls zu halten, wenn FussgängerInnen oder BenützerInnen von fahrzeugähnlichen Geräten darauf warten, die Strasse zu überqueren. Unbegleiteten Blinden ist der Vortritt stets zu gewähren, wenn sie durch Hochhalten des weissen Stockes anzeigen, dass sie die Fahrbahn überqueren wollen.

Die befürchtete Einschränkung der Bewegungsfreiheit von Kindern und älteren Personen konnte in der Studie nicht nachgewiesen werden. Nur als Hinweis sei angemerkt, dass bereits vor dem Umbau der Schwarzenburgstrasse im Bereich Coop viele Seniorinnen und Senioren bis zu fünf Fahrstreifen ausserhalb der Fussgängerstreifen gequert haben.

Der Versuchsbereich in Köniz wurde bewusst mit einfachen und kostengünstigen Mitteln gekennzeichnet (Fahnen, Wortbildmarken, begleitende Öffentlichkeitsarbeit). Mit der definitiven Einführung der „Koexistenzzone“ gilt es nun, diese provisorischen Massnahmen durch eine markantere Signalisation, Markierung und Gestaltung des betroffenen Strassenabschnittes abzulösen. Tagsüber während der Ladenöffnungszeiten wird Tempo 30 sehr gut eingehalten. Nachts hingegen liegt die Geschwindigkeit, welche von 85 % der Autofahrenden eingehalten wird, bei 45 km/h. Dies zeigt, dass eine bessere Wirkung erzielt werden muss. Zusammen mit der Gemeinde Köniz und weiteren Stellen (u.a. Bund, bfu, BERNMOBIL, Fussverkehr Schweiz, Behindertenorganisationen) werden in nächster Zeit entsprechende, wirksame und kostengünstige Lösungsansätze erarbeitet. Die ergänzenden Massnahmen sollen bis Herbst 2005 umgesetzt werden. Aus Kosten- und Unterhaltsgründen nicht im Vordergrund stehen dürften grossflächige Einfärbungen des Belages.

Der Regierungsrat wird die Einführung von Koexistenzmodellen im Rahmen von im Strassenbauprogramm enthaltenen konkreten Unterhalts- und Ausbauprojekten befürworten, wenn es verkehrstechnisch sinnvoll ist und sofern die Massnahme von den betroffenen Gemeinden unterstützt wird. Auf eine Überprüfung und Auflistung allfällig für das Koexistenzmodell geeigneter Gemeinden will der Regierungsrat verzichten.

Der Regierungsrat beantragt, das Postulat im Sinne der gemachten Ausführungen anzunehmen.

Antrag: Annahme des Postulates

An den Grossen Rat