

## Parlamentssitzung vom 12. Februar 2007

Beantwortung 0622

### Interpellation der SP betr. Erweiterung der Tempo 30 Zone im Zentrum Köniz

---

#### Text der Interpellation

Seit über einem Jahr gilt Tempo 30 im Könizer Zentrum. Damit ist Köniz eine Pioniergemeinde. Die wissenschaftliche Auswertung hat gezeigt, dass sich diese Regelung bewährt und von einer überwiegenden Mehrheit der Bevölkerung geschätzt und akzeptiert wird. Eine Optimierung und angemessene Erweiterung der Zone scheint uns deshalb angebracht. Diese würde das Zentrum als Einkaufs- und Begegnungszone noch einmal zusätzlich verbessern.

Wir haben an den Gemeinderat folgende Fragen:

- Wie bewertet der Gemeinderat „die Wirkungsanalyse Umgestaltung Zentrum Köniz – Nachuntersuchung Akzeptanz Verkehrssituation 2006“ der Firma Interface und welche Schlüsse zieht er daraus?
- Ist der Gemeinderat bereit, sich beim Kanton für eine Ausdehnung der Tempo 30 Zone einzusetzen, wie dies in der Wirkungsanalyse der Firma Interface angeregt wird? Es betrifft dies:
  - Schwarzenburgstrasse und Könizstrasse bis Höhe „Ottos Warenposten
  - Schwarzenburgstrasse bis Höhe Gemeindehaus/Restaurant Traube
- Ist der Gemeinderat bereit, die Einführung von Tempo 30 Zonen in angrenzenden Strassenabschnitten des Zentrums zu prüfen und allenfalls umzusetzen? Beispielsweise:
  - Stapfenstrasse bis Höhe katholische Kirche
  - Landorfstrasse bis Bahnübergang, evtl. bis Kreisel bei der Abzweigung Dorf-bachstrasse
- Gibt es weitere Strassenabschnitte im Zentrum, für die der Gemeinderat die Einführung von Tempo 30 als sinnvoll erachtet?
- Wie beurteilt er Tempo 30 beim Kindergarten Stapfenstrasse als Beitrag zur Schulwegsicherung? Müssten noch weitere Massnahmen zur Schulwegsicherung an diesem Ort getroffen werden?
- Ist der Gemeinderat bereit, auch in anderen Zentren oder geeigneten Strassenabschnitten der Gemeinde, wie beispielsweise in Wabern, die Einführung von Tempo 30 Zonen zu prüfen und dem Kanton vorzuschlagen, wo dieser zuständig ist?
- In welchem Zeitrahmen könnten diese verschiedenen Massnahmen umgesetzt werden?

Eingereicht am 23. Oktober 2006

**Christoph Salzmann**, Hermann Schmid, Annemarie Berlinger-Staub, Stephanie Staub-Muheim, Anna Mäder, Hugo Staub, Rita Sidler, Claudia Egli, Elsbeth Troxler, Alfred Arm, Hansueli Pestalozzi, Liz Fischli-Giesser, Urs Maibach, Martin Graber (14)

## Antwort des Gemeinderates

Wie im Vorstoss angemerkt, gilt Köniz als Pioniergemeinde im Bereich der zentrumsorientierten Tempo 30 Zonen. Fachleute, Politiker/Politikerinnen und Interessierte aus dem In- und Ausland reisen nach Köniz und schauen sich das Zentrum und insbesondere die Verkehrslösung an. Dieser Erfolg ist nur dank dem ausgewogenen Mix verschiedener Faktoren möglich. Die Ausdehnung der bestehenden Zone oder die Einführung weiterer gleichartiger Zonen in anderen Ortsteilen muss daher sorgfältig überlegt erfolgen.

### Zu Punkt 1, Bewertung und Schlüsse aus der Wirkungsanalyse

Der Gemeinderat hat mit Genugtuung zur Kenntnis genommen, dass die Akzeptanz im Verkehrsbereich Zentrum Köniz innerhalb von einem Jahr wesentlich verbessert werden konnte. Die bei der Einführung umstrittene Zone Tempo 30 hat die Abläufe für alle Verkehrsteilnehmenden verbessert. Dies wurde von der Bevölkerung zum grossen Teil auch wahrgenommen und spiegelt sich in der folgenden Übersicht (aus dem Bericht Interface, Nachuntersuchung Akzeptanz Verkehrssituation vom 10. August 2006, Seite 13):

#### D 2.7: VERÄNDERUNG DER ZUFRIEDENHEIT GEGENÜBER 2005

Frage (Vergleich mit Situation vor der Zentrumsumgestaltung)	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 %*
Ausreichend Auto-Parkplätze zur Verfügung im Zentrum	55 %	59 %
Das Zentrum ist insgesamt schöner gestaltet	70 %	85 %*
Die Plätze im Zentrum sind belebter	(nicht befragt)	85 %

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

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

Speziell die Velofahrenden haben die neuen Freiheiten des durchlässigen Pollersystems entdeckt und drücken dies mit einem markanten Zustimmungssprung von 28 % aus.

Nur mit einem klaren Ziel und etwas Durchsetzungsvermögen ist Köniz, in enger Zusammenarbeit mit dem Kanton, in diesem Bereich zur Pioniergemeinde geworden. Trotz teilweiser Kritik fühlt sich der Gemeinderat darin bestärkt, auch in Zukunft an innovativen und fundierten Verkehrslösungen im Interesse **aller** Verkehrsteilnehmenden zu arbeiten.

### Zum Punkt 2 + 3, Ausdehnung des Zonenperimeters in Zentrum und angrenzenden Strassenabschnitten

Um die Tempo 30 Zonen auszudehnen, müssten folgende Bedingungen erfüllt sein, damit die erforderliche Akzeptanz bei allen Verkehrsteilnehmenden erreicht werden kann:

- Genügendes Verkehrsaufkommen auf der Strasse, welches die Geschwindigkeiten auf einem niedrigen Niveau hält.
- Genügend Fussverkehr, damit die Fahrbahnbenützenden häufig mit querenden Personen zu rechnen haben.
- Eine gesicherte und genügend breite Mittelzone ist Voraussetzung, was eine minimale

Gesamtfahrbahnbreite voraussetzt.

- Die Wunschlinien des Fussgängerverkehrs müssen unterschiedlich sein. Das heisst, es sollte keine eindeutige Ort zu Ort Zielbeziehung geben.
- Eine Haltestelle des öffentlichen Verkehrs im Perimeter (im Zentrum ist es die Haltestelle der Linie 10 und Postauto) wirkt verkehrsberuhigend. Ist keine vorhanden, sind Alternativen zu prüfen.
- Visuelle Massnahmen zur Gestaltung des Erscheinungsbildes sollen ergänzend und wo nötig eingesetzt werden.

Die Lösung funktioniert nur, wenn sie für **alle** Verkehrsteilnehmenden vor Ort nachvollzogen werden kann. Der Strassenraum in seiner Gesamtheit soll die folgenden Signale an die verschiedenen Verkehrsteilnehmenden aussenden:

*Verkehr auf der Fahrbahn: Ich fahre hier langsam, weil es viele Fussgänger hat und der Strassenraum kein hohes Tempo zulässt. Die Lücke, welche ich zum vorderen Fahrzeug lasse, dient einem Fussgänger für die Querung der Fahrbahn. Ich zeige dem Fussgänger an, dass ich ihn gesehen habe und weil ich sehr langsam unterwegs bin, kann ich mein Fahrzeug sogar rollen lassen.*

*Querender Verkehr: Meine Wunschlinie ist nicht immer gleich, einmal will ich hier hin, ein andermal an einen anderen Ort. Also quere ich die Strasse dort, wo es für mich am kürzesten ist, Fussgängerstreifen wären für mich hier hinderlich. Ich laufe hinter einem Fahrzeug durch, weil ich den Fahrzeugfluss mit dieser einfachen Massnahme weniger störe. Dass ich dabei auf den Vortritt verzichte, bereitet mir keine Mühe, da ich vom Fahrzeugverkehr rasch und sichtbar den Vortritt erhalte.*

Auf den ersten Blick hat der Gemeinderat Zweifel, ob diese Faktoren bei allen im Vorstoss aufgeführten Strassenabschnitten erfüllt sind. Eine Detailanalyse mit Verkehrssimulation und einem möglichen Massnahmenplan sind dazu erforderlich, um die Fragen abschliessend zu klären.

#### Zu Punkt 4. Weitere potenzielle Strassenabschnitte im Zentrum

Die zuständige Verkehrsabteilung ist mit der BLS in Verhandlung, auf ihrem Sonnenweg beim Bahnhof Köniz eine Begegnungszone mit Tempo 20 einzurichten.

#### Zu Punkt 5, Schulweg Stapfenstrasse

Der Gemeinderat fördert die Bemühungen, welche der Schulwegsicherung dienen. Auch an der Stapfenstrasse gilt: Mit einer Tafel und etwas Farbe allein lässt sich die Sicherheit nicht verbessern. Es ist das Erscheinungsbild des Strassenraumes und die Grosszügigkeit der Fahrbahn, welche Tempobestimmend sind. Die gefahrenen Tempi wiederum sind **der** bestimmende Sicherheitsfaktor auf dem Strassennetz. Die Frage, ob weitere Massnahmen zur Schulwegsicherung für die Einführung von Tempo 30 bei der Stapfenstrasse notwendig sind, kann daher mit einem ja beantwortet werden.

#### Zu Punkt 6 + 7. Ausdehnung in andere Zentren oder Strassenabschnitte. Priorisierung

In seinen Legislaturzielen hat der Gemeinderat ausgedrückt, dass er die Sicherheit im Strassenverkehr weiterhin verbessern will. Es handelt sich dabei um eine permanente Aufgabe. Aktuell laufen Projekte auf Gemeindestrassen an der Kirchstrasse (Liebefeld + Wabern) und im Spiegel sowie weitere kleinere Tempo 30 Zonen. Beim Kanton ist, gemäss dem Legislaturziel 5.2.3 ein Antrag für den Projektstart der Sanierung Freiburgstrasse hängig. An diesem Beispiel gilt es zu erkennen, dass all die berechtigten Anliegen **priorisiert** werden müssen. Konnte an der Seftigenstrasse mit der Umgestaltung vor einigen Jahren die Verkehrssicherheit erheblich verbessert werden, besteht an der Freiburgstrasse im Wangental dringender Handlungsbedarf. In den Jahren 2001 - 2005 gab es im Abschnitt auf dem Gemeindegebiet von Köniz 61 polizeilich registrierte Unfälle mit 29 verletzten Personen. Bevor an der Seftigenstrasse eine gute Situation noch einmal verbessert wird, müssen die knappen Mittel und personellen Ressourcen dort eingesetzt werden, wo der Handlungsbedarf bezüglich

Sicherheit wesentlich grösser ist. Dabei spielt es keine Rolle, ob es sich um Projekte des Kantons oder der Gemeinde handelt, in beiden Fällen werden eigene Mittel gebunden. Auch wenn die Aufnahme ins Strassenbauprogramm in einem ersten Anlauf vom Grossen Rat abgewiesen wurde, wird der Gemeinderat eigene personelle Ressourcen dafür einsetzen, um das Projekt trotzdem anzuschieben. Auch der Thematik der Schulwegsicherung soll weiterhin eine hohe Priorität eingeräumt werden, was im Vorstoss für den Abschnitt Stapfenstrasse angeregt wurde.

Vor diesem Hintergrund bringt der Gemeinderat den geäusserten Anliegen Sympathie entgegen, muss sie jedoch priorisieren. In jedem Fall sind solche Prozesse, einmal gestartet, an Verfahren gebunden. Insbesondere dann, wenn neue Zonen öffentlich publiziert und mit Beschwerden gerechnet werden muss, hat dies zeitliche Verzögerungen zur Folge. Die Frage des Zeitrahmens für die Umsetzung kann nach dem heutigen Stand der Abklärungen in dieser Form nicht beantwortet werden.

Köniz, 20. Dezember 2006

**Der Gemeinderat**