

Kanton Bern



Bausteine für eine „neue“ Verkehrskultur

Kanton Bern



Erfahrung mit Planungen im Koexistenzprinzip



Inhalt

Teil 1: Videodokumentation von erfolgreichen Beispielen

Teil 2: Bausteine und Voraussetzungen für Projekte im Koexistenzprinzip

Köniz Ortsdurchfahrt

DTV: 17'000



Film: Köniz Zentrum vorher



Film: Köniz Zentrum nachher 1



Film: Köniz Zentrum nachher 2





Köniz , Auswirkungen:

- **DTV** : 18'700 → 16'900
18'600 → 15'600
(Ausbau Angebot öV)
- **Geschwindigkeit v85** : - 3 km/h (auf 33 – 34 km/h)
- **Unfälle** : - 33% (von 33 auf 22 Unfälle)
- **Verletzte** : - 40% (von 15 auf 9 Verletzte)
- **Lärm** : - 2.2 dB A
- **CO 2** : - 30%

Wabern Seftigenstrasse

DTV: 22'000



Film 1: Wabern Seftigenstrasse



Film 2: Wabern Seftigenstrasse



Erfolgskontrolle

- Höhere Aufenthaltsqualität
- Verminderte Trennwirkung
- Zunahme von Velofahrenden (+50%)
- weniger „Stop‘n‘Go“ → Verstetigung des Verkehrsflusses
- gesteigerte Attraktivität als Einkaufsort
- Umweltbelastung: -10% NOx
- Unfälle haben gegenüber dem alten Zustand abgenommen
- Unfallschwere hat leicht zugenommen



Thun Bälliz

DTV: 12'000



Film Thun Bälliz: vorher ohne Verkehrsdienst



Film Thun Bälliz: nachher



Thun: Auswirkungen gem. Erfolgskontrolle

- Vorher: Tempo 50 Regime mit Fussgängerstreifen
- Nachher: Tempo 50 Regime ohne Fussgängerstreifen
- v85: 31 km/h in beide Richtungen
- v85: zwischen 7.00 und 18.00 Uhr bei ca. 25 km/h
- Durchfahrtszeiten Fahrzeuge verkürzt
- Warte- und Querungszeiten der FG leicht erhöht



Neuenegg

DTV: 6'000





FUSSGÄNGERQUERUNGEN

Neuenegg
FLOZ

Neuenegg , Auswirkungen:

- **Vorher** : Tempo 50 mit Fussgängerstreifen
- **Nachher** : Tempo 50 ohne Fussgängerstreifen
- **v85** : 36 bis 41 km/h
- **Unfälle** : - 33% (von 6 auf 4 Unfälle)
- **Verletzte** : + 100% von 1 zu 2 Verletzten
Vorher: Fussgänger
Nachher: kein Fussgänger
- **Nachbardörfer** : Gleiche Lösung gewünscht



Fazit



Koexistenz / shared space ist der Schlüssel

- ➔ Zu höherer Sicherheit (Verkehrssicherheit und Sicherheit im öffentlichen Raum)
- ➔ Zum wirtschaftlich erfolgreichen Verdichten nach Innen, im Zentrum statt auf der grünen Wiese
- ➔ Zu einer Abstimmung von Verkehr und Siedlung, die einem Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung leistet

www.tba.bve.be.ch ⇒ **Berner Modell**



Teil 2: Bausteine zur Koexistenz

- Verkehrsmanagement
- Niedriggeschwindigkeitsszenarien
- Kreisel statt LSA; Mischverkehr statt Trennung
- Erscheinungsbild der Strasse

Verkehrsmanagement



Pförtner mit Dosierung

Verkehrsmanagement



Bevorzugung des ÖV

Niedriggeschwindigkeitsszenarien



Bauliche Massnahmen kombiniert mit **Tempo 30**

Niedriggeschwindigkeitsszenarien



Bauliche Massnahmen kombiniert mit **Tempo 20**



Kreisel statt LSA; Mischverkehr statt Trennung



Kreisel statt LSA; Mischverkehr statt Trennung



Mittelzonen



Mittelzonen



Voraussetzungen für Koexistenz / shared space

- **Beidseitige dichte Nutzungen mit dispersen Querungsbedürfnissen in ausreichend grosser Zahl**
- **Betriebskonzept mit Möglichkeit zum Dosieren des Autoverkehrs und tiefen Geschwindigkeiten bis ca. max. 35 km/h**
- **Kompakter Bereich, beschränkt auf die Strecke mit den dichten Nutzungen**
- **Öffentlicher Raum als gestalteter Lebensraum**
- **Leute halten sich am Strassenrand, im öffentlichen Raum, auf**
- **Pro Fahrtrichtung je nur ein Fahrstreifen**
- **Mittelzone bei täglich mehr als 10'000 Fahrzeuge**
- **Keine Lichtsignalregelungen, ausgenommen wenn für den öffentlichen Verkehr nötig**
- **Partizipativer Prozess**



Besten Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

