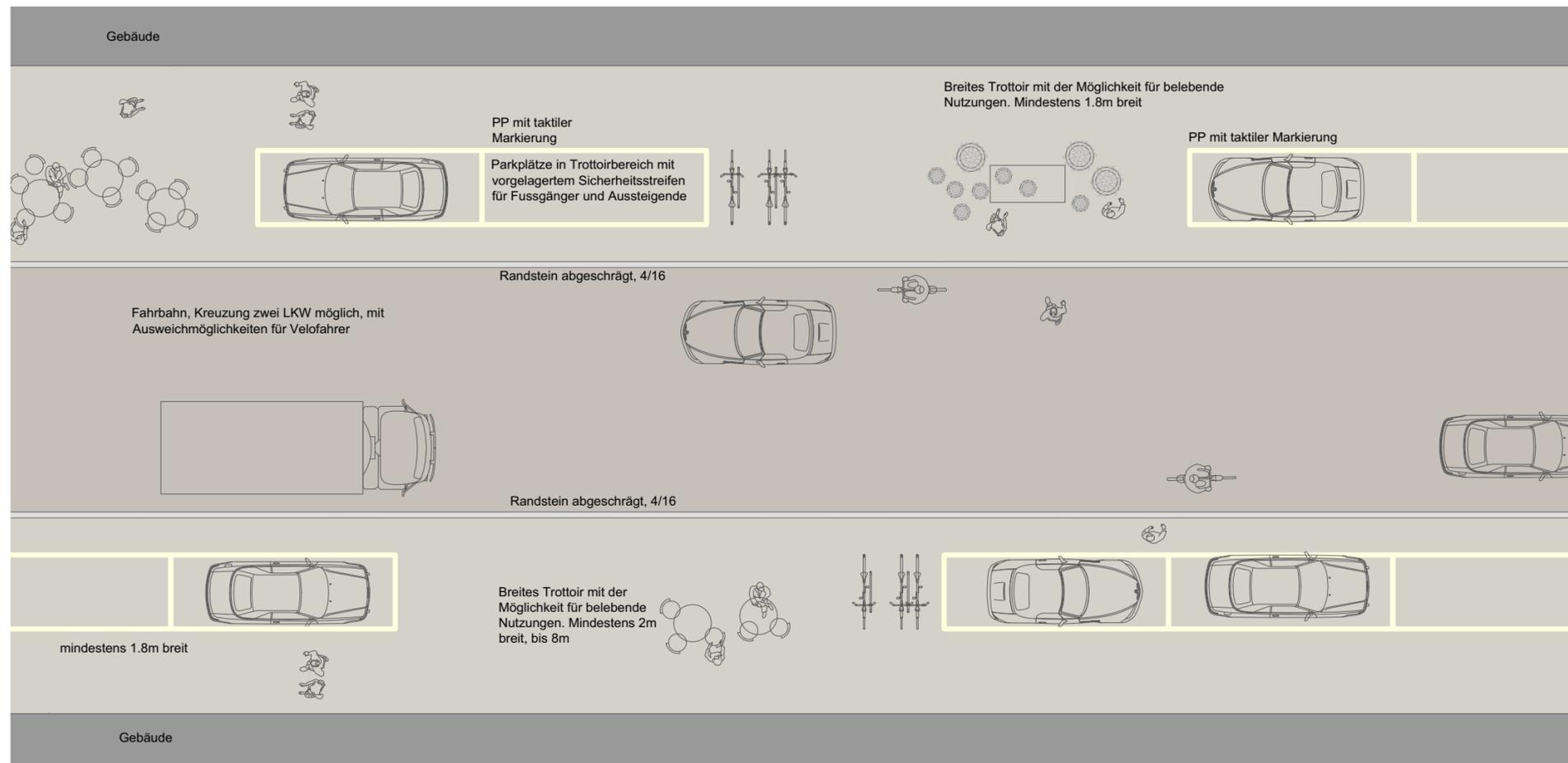


Köniz kann es – und Nidau?

Ortsdurchfahrt Die Kantonsstrasse, die in Nidau viel Verkehr mitten durch die Altstadt führt, soll gesamthaft erneuert werden. Das zur Diskussion stehende ohne Fussgängerstreifen vor. Es verspricht mehr Wohnzimmeratmosphäre und mehr Sicherheit. Aber kann ein flüssiges Miteinander aller Verkehrsteilnehmer



Neue Aufteilung der Hauptstrasse in Nidau: Das Prinzipschema des Planerteams zeigt aus der Vogelperspektive eine auf 6.60 Meter beschränkte Fahrbahn, die dadurch weniger trennend wirken soll. Skizzierte Tischchen, Stühle und Veloständer zeigen auf, wofür die flexiblen Nutzflächen künftig, ausser für Parkplätze, noch genutzt werden könnten. Und: Parkiert wird nicht mehr unmittelbar am Strassenrand. Dort gibt es einen Sicherheitsstreifen.

Janosch Szabo

Fünf Fussgängerstreifen gibt es auf der Kantonsstrasse im Stedtl Nidau. Und alle haben ein Problem: Sie entsprechen nicht mehr der Norm in Sachen Sicherheit. Dies hat das Tiefbauamt des Kantons Bern im Rahmen einer kantonsweiten Untersuchung aller Fussgängerstreifen festgestellt (siehe Zweittext). Es war die Initialzündung für das Betriebs- und Gestaltungskonzept Ortsdurchfahrt Nidau. Dieses liegt seit Anfang März öffentlich bei der Stadtkanzlei auf (das BT berichtete) und gibt im Stedtl zu reden. Das Mitwirkungsverfahren dauert noch bis und mit morgen Dienstag.

Doch warum eigentlich wegen einiger mangelhafter Fussgängerstreifen gleich eine so grosse Sache? Kreisoberingenieur Kurt Schürch, der das Projekt leitet, erklärt: «Weil wir bei individueller Betrachtung eines jeden Fussgängerstreifens eine Diskussion um Parkplätze vom Zaun gerissen und uns damit eine Menge Ärger eingehandelt hätten.» Das hauptsächlichste Problem bei Nidaus Übergängen sind nämlich ungenügende Sichtweiten. Die Warteräume bei den Streifen werden teils durch parkierte Autos oder anhaltende Busse verdeckt, wobei immer von Kindern als zu Erblickende ausgegangen, beziehungsweise ihre Perspektive bei der Beurteilung vom Strassenrand aus eingeengt wird.

Autobahn soll «Luft» bringen

Kommt hinzu: In Biel entsteht die A5-Umfahrung, die einen Richtplan voller verkehrlich flankierender Massnahmen mit sich bringt, mit dem Ziel, dereinst die Ortskerne und Quartiere zu entlasten und den Verkehr bestmöglich auf die Autobahn zu leiten. «Wer kann, soll auf die Umfahrung, damit es innerorts mehr Luft gibt», bringt es Schürch auf den Punkt. Nun ist das Aufgabenblatt für die Hauptstrasse in Nidau planerisch zwar mit dem Westast verknüpft, jedoch bereits jetzt behördenverbindlich. Deshalb sollen die darin formulierten Ziele bei der sich nun bietenden Gelegenheit vorgezogen umgesetzt werden. Der Gemeinde Nidau habe man, so Schürch, somit vorgeklagt, anstatt die Fussgängerstreifen

einzelnen anzugehen, die Ortsdurchfahrt gleich gesamthaft anzuschauen. Damit sei man auf offene Ohren gestossen (siehe auch Nachfragefragt).

Herausgekommen ist ein Projekt, das im Kern ein besseres Miteinander aller Verkehrsteilnehmenden anstrebt. Die Planer sprechen von Koexistenz. Sie wollen nicht mehr, dass die stark befahrene Kantonsstrasse, die mitten durch Nidau führt, eine so starke Trennwirkung hat wie heute. Stattdessen sollen die Auto- und Lastwagenfahrer, von denen täglich 15 000 bis 17 000 das Stedtl passieren,

«Gehen Sie es sich anschauen, dann wird es verständlich.»

Kreisoberingenieur Kurt Schürch über die Ortsdurchfahrt in Köniz.

merken, dass sie sich auf ein paar hundert Metern im Prinzip in der Wohnstube der Nidauer befinden. Die Vision dazu ist ein Zentrum mit Tempo 30, wo Fussgänger überall die von 9 Meter Breite auf 6.60 Meter verschmälerte Fahrbahn queren dürfen. Auf beiden Seiten sind Sicherheitsstreifen von 1 Meter zwischen der Strasse und den anschliessenden Nutzflächen vorgesehen (siehe Plan oben). Wer künftig dort parkiert, steht also nicht mehr einfach auf der Fahrbahn, wie es aktuell der Fall ist, und gefährdet auch nicht mehr durch ungeachtetes Öffnen der Tür die Vorbeifahrenden – einer der häufigsten Unfallgründe in Nidau.

Sicherer wird es laut den Planern vor allem auch für die Fussgänger. Einerseits, weil sie eine deutlich schmalere Fahrbahn zu überwinden haben, auf der erst noch langsamer gefahren wird. Und andererseits wegen des erwähnten Sicherheitsstreifens, auf dem sie überall warten können und von den anderen Verkehrsteilnehmern gesehen werden.

So weit so gut. Dass das Ganze nun aber gänzlich ohne Fussgängerstreifen

auskommen soll, sorgte an der Infoveranstaltung vor drei Wochen für kritische Bemerkungen. Wie soll das gehen und sicherer sein, wenn doch der Verkehr immer noch Vortritt hat?

Die Projektvertreter wurden darob nicht müde, immer wieder Köniz als musterhaftes Beispiel zu erwähnen. Die dortige 2004 fertiggestellte Strassenraumgestaltung gilt als pionierhaft. Langsamer schneller zum Ziel, so die Devise, funktioniert dank weniger Stop-and-go tatsächlich. Allerdings erst seit auch noch der letzte Fussgängerstreifen aufgehoben wurde. «Dieser war stark frequentiert und hat dadurch den Verkehr regelrecht abgewürgt», sagt Kurt Schürch. Ihn wegzumachen war eine umstrittene Angelegenheit, aber schliesslich die Lösung schlechthin. «Gehen Sie es sich anschauen, dann wird es verständlich», sagte Schürch deshalb aufförmend zu den Interessierten: «Ich wette eine Bank, dass ein Zentrum ohne Fussgängerstreifen auch in Nidau funktioniert.»

Zu Besuch beim Vorzeigebeispiel

Das BT hat sich vor Ort ein Bild gemacht. Um halb fünf Uhr abends, als der Feierabendverkehr gerade so richtig anzieht, steht der Journalist im Stadtzentrum von Köniz und beobachtet das Geschehen: Von Bern her wälzt sich eine schier endlose Autokolonne durch das Stedtl, langsam aber nie wirklich stauend – und das, obwohl auch recht viele Fussgängerinnen und Fussgänger unterwegs sind. Sie queren die Strasse ohne Fussgängerstreifen, vornehmlich in einem rund 30 Meter langen Abschnitt. Hier, zwischen Coop auf der einen und Migros auf der anderen Seite, spielt sich fast die ganze Könizer Verkehrs-Koexistenz ab. Menschen laufen auf die Strasse, sobald ein Auto verlangsamt, das kurz darauf gleich wieder beschleunigt, um den Verkehr flüssig zu halten. Vieles läuft über Blickkontakte. Eine Frau sagt: «Ich warte immer, bis ich ein Zeichen bekomme. Diese Regel erkläre ich auch meinen Kindern. Das klappt prima, mit einzelnen Ausnahmen.»

Mal sind die Fussgänger rücksichtsvoll und winken ein Auto noch durch, weil sich dahinter eine Lücke auftut. Mal sind die Autofahrer zuvorkommend und las-

sen gleich drei, vier Passanten durch. Aber natürlich gibt es bei den Laufenden wie den Fahrenden auch Ignoranten. Eine Passantin, die beide Rollen kennt, sagt: «Eigentlich haben die Autos Vortritt. Das scheint aber manchen Fussgängern nicht bewusst zu sein.» Doch selbst solche Situationen erträgt es, weil das Tempo langsam und die Mehrheit der Verkehrsteilnehmenden sichtbar wachsam ist in diesem regen Betrieb, der noch verdichtet wird durch Velofahrer und alle paar Minuten auf der Fahrbahn haltende Busse. Diese können zwar überholt werden, aber nicht alle tun es. Dann öffnen sich vor dem Bus Lücken für die Passanten. Eine spezielle Rolle nimmt ein schmales Band zwischen den beiden Fahrspuren ein. Auf ihm stehen einerseits die Strassenlampen, andererseits können Fussgänger hier, falls nötig, einen Zwischenstopp einlegen.

Kein Band in der Mitte

Damit zurück nach Nidau, wo für die Neugestaltung der Ortsdurchfahrt das Modell in Köniz zwar als Vorbild gilt, die Ausgangslage aber dennoch anders ist, allein schon von den Platzverhältnissen her. So wird es hier kein Band in der Mitte geben, dafür neu eine quasi aufs Minimum reduzierte Fahrbahnbreite, die gerade noch das Kreuzen zweier Lastwagen erlaubt. Im Planungsbericht der Roduner BSB + Partner AG, die im Auftrag des Kantons das Betriebs- und Gestaltungskonzept Ortsdurchfahrt Nidau erarbeitet hat, steht dazu: «Die Wahl eines schmalen Querschnittes bietet deutlich mehr Möglichkeiten für eine gute Gestaltung.» Es verblieben so seitlich zwischen den 1 Meter breiten Sicherheitsstreifen und den mindestens 1.80 Meter breiten Gehwegen Flächen, die wahlweise für Parkierung oder Dritt-nutzungen wie Bistrotflächen verwendet werden können.

Ein hochflexibles System solle das sein, ohne bauliche Massnahmen, nur mit Markierungen, die bei Bedarf geändert werden könnten, so Projektverfasserin Doris Däpp. Vorgesehen sei übrigens, trotz Tischchen und Veloabstellplätzen, gleich viele Parkplätze anbieten zu können, wie bisher in den blauen

Zonen. Das ist vor allem für die Gewerbetreibenden, die in der Begleitgruppe vertreten sind, von Bedeutung.

Apropos Parkplätze: Sie spielen, wenn es nach Kurt Schürch geht, eine wichtige Rolle beim künftigen lebhaften Miteinander im Stedtlzentrum. Sie sollen nämlich als Kurzzeitparkplätze Umschlag generieren: Menschen, die anhalten, etwas kaufen, kurz einkehren, vielleicht auf der anderen Strassenseite, und dann wieder weiterfahren.

Je mehr queren, desto besser

«Allgemein wäre wünschenswert, dass beidseitig so viel läuft, dass viele Passanten kontinuierlich die Strasse queren», sagt Schürch. Das sei für das Funktionieren der Koexistenz ein wichtiger Faktor, wie Köniz zeige. Allerdings: Publikumsmagneten wie die grossen Einkaufszentren in der Berner Agglomerationsgemeinde, zwischen denen sich das Leben abspielt, gibt es in Nidau nicht. Die Frage stellt sich, ob das Konzept auch mit weniger Querenden funktioniert. Schürch dazu: «Die Voraussetzungen sind in Köniz mustergültig, aber auch in Nidau sehe ich genügend Ansätze für eine nutzungsorientierte Gestaltung.» Anders in Ipsach, wo man auch an der Ortsdurchfahrt dran sei. Dort sei das Gepräge auf den Seiten zu schwach. «Es wird bei einer verkehrsorientierten Gestaltung bleiben.»

Ein Knackpunkt in Nidau ist das mit der Neugestaltung angestrebte Tempo-30-Regime. Einerseits, weil in Nidau eine Initiative für flächendeckendes Tempo 30 schon einmal abgelehnt wurde. Andererseits, weil es dafür ein separates Verfahren braucht. Während der Strassenbau an sich auf kantonalem Gesetz fusst, ist bei der Signalisation und Markierung eidgenössisches Recht massgebend, wodurch auch die Beschwerdeinstanzen andere sind. Schürch ist aber zuversichtlich. Nicht zuletzt, weil das ganze Konzept auch kompatibel mit Tempo 50 und Fussgängerstreifen wie bisher sei, «falls alle Stricke reissen», wie er sagt. Sowie so müsse vor der Einleitung eines Tempo-30-Verfahrens zuerst einmal das Strassenplanverfahren aufgegleist werden.

Weitere Informationen finden Sie unter www.bielertagblatt.ch/nidau-durchfahrt

Nachgefragt

«Jetzt sollten wir mutig sein»

Dominik Weibel
Gemeinderat
Nidau,
Resort Sicherheit



Als Vertreter der Nidauer Politik hat Gemeinderat Dominik Weibel (FDP) am Konzept der neuen Ortsdurchfahrt gearbeitet. Trotz Knackpunkten gelte es jetzt, die Chance zu packen, sagt er.

Dominik Weibel, warum ist der Kanton mit dem Vorschlag, die Ortsdurchfahrt Nidau gesamthaft anzuschauen, beim Gemeinderat auf offene Ohren gestossen?

Dominik Weibel: Nun, genau genommen, ging dem eine Sitzung voraus, bei der uns die Kantonsvertreter aufzeigten, was sie tun müssten, um die Fussgängerstreifen sicherer zu machen, sprich Bushaltestellen verschieben und Parkplätze aufheben. «Schade, dafür so viel Geld auszugeben, wenn doch mehr möglich wäre», ging mir durch den Kopf. Also fragte ich spontan, ob man nicht gleich auch die von uns formulierten Zukunftsziele für ein verkehrsarmes Nidau nach Eröffnung des Westastes anschauen könnte. Dieser Vorschlag wurde zu meinem Erstaunen gut aufgenommen. Einige Zeit später meldete sich der Kanton wieder mit ersten konkreten Ideen zu einem umfassenden Projekt für die Ortsdurchfahrt Nidau. Dazu boten wir Hand, stellten auf Wunsch eine Begleitgruppe zusammen und halfen das Projekt auszuarbeiten.

Sie selbst sind auch in dieser Begleitgruppe dabei, als Vertreter der Politik. Wie erlebten Sie diesen Prozess?

Bedeutend war ein gemeinsamer Ausflug in andere Gemeinden mit solchen Ortsdurchfahrten mit Tempo 30 und flächigen Queren der Strasse. Ich war davor ein grosser Gegner dieses Konzepts ohne Fussgängerstreifen, aber was ich insbesondere in Köniz gesehen habe, hat mich voll überzeugt: ein funktionierendes Miteinander. Die Menschen sind offensichtlich flexibler, als man denkt. Für mich ist bei dem Ganzen das Aufeinanderschaun und Mitdenken wichtig. Mit dem Reglementieren, zum Beispiel des Tempos, habe ich hingegen Mühe. Dann schaut wieder jeder nur auf den Tacho statt auf die Fussgänger. Ich denke, ein angepasstes Tempo ergibt sich von selbst, wenn die Gestaltung passt.

Welche Knackpunkte sehen Sie?

Der Verkehr an sich ist der grösste. Er wird mit Eröffnung des Ostastes voraussichtlich noch zunehmen (das BT berichtete), bis der Westast steht. Es bestehen Befürchtungen, dass manche dann den Ortskern via Quartierstrassen umfahren. Darauf müssen wir ein Auge haben. Auch die Sache mit den Bussen, die mit dem vorliegenden Konzept auf der Fahrbahn halten würden, ist umstritten. Nicht zuletzt will die Aare Seeland Mobil beim Bahnhof Nidau eine Barriere erstellen und das bei einem 7,5-Minuten-Takt. Auf der anderen Seite ist die Verkehrssituation wegen der Erschliessung von Agglolac unsicher. Wir dürfen deshalb nicht schon zu viel umsetzen. Zum Beispiel wären Kreisel auf beiden Seiten des Städtchens gut, die das Ganze einfassen, so wie in Köniz. Aber das muss vorerst zurückstehen. Es bleibt im Hinterkopf.

Was, wenn sich nun massiver Widerstand formiert?

Nichts machen, geht nicht. Die Fussgängerstreifen auf der Kantonsstrasse müssen saniert werden, und wenn nicht im Rahmen eines umfassenden Projekts, dann durch Wegrationalisierung von Parkplätzen und Verschiebung von Bushaltestellen. Letztere müssten übrigens gleich noch behindertengerecht mit Perrons ausgestattet werden. Keine schöne Vorstellung, solche zusätzlichen Absätze mitten im Städtli. Deshalb bin ich auf jeden Fall dafür, jetzt mutig zu sein, die Chance zu packen und die Grosszügigkeit des Kantons zu nutzen, für Nidau ein attraktiveres Zentrum zu gestalten.

Interview: Janosch Szabo

Konzept sieht eine schmalere Fahrbahn, Sicherheitsstreifen, flexible Nutzflächen und flächiges Queren der Strasse wie in der Vorbildgemeinde Köniz auch hier funktionieren?



Genügend Raum für alle von Fassade zu Fassade: So stellen sich die Planer Nidaus innerstädtische Zukunft vor. Ein bei der aktuellen Verkehrsbelastung allerdings kaum realistisches Szenario. Gut zu sehen sind die «weichen» Randsteine, die Nutzflächen mit Tischchen und Stühlen und das flächige Queren der Strasse. Visualisierungen: Roduner BSB + Partner AG/zvg



Funktionierendes Miteinander: In Köniz schauen Autofahrer und Fussgänger aufeinander. Fussgängerstreifen gibt es nicht. Der Verkehr bleibt flüssig. Janosch Szabo

Mitwirkung jetzt – das Projekt polarisiert

Die Neugestaltung der Nidauer Ortsdurchfahrt gibt nun seit einem Monat im Städtli zu reden. Manchen geht das Ganze zu weit, anderen zu wenig. Diskutiert wird über die vorgeschlagenen Veränderungen wie langsames Durchfahrtstempo, verdichteter Verkehr, seitliche Nutzflächen, reduzierte Bushaltestellen und flächiges Queren ohne Fussgängerstreifen. Jeder kann dazu noch bis morgen mittels eines Fragebogens oder einer selbst verfassten Eingabe bei der Stadtkanzlei Nidau seine Meinung kundtun.

«Wir wollen jetzt mitbekommen, wie die Bevölkerung unser Projekt aufnimmt, um darauf Antworten geben zu können und schliesslich mit der Auflage des Strassenplans möglichst einsprachefrei durchzukommen», sagt Kreisoberingenieur Kurt Schürch. Konstruktive Kritik sei erwünscht. «Man muss nicht Hurra rufen. Wenn der Unterton lautet «es geht in eine gute Richtung» sind wir schon zufrieden. Solange nicht von allen Seiten nach einem Projektstopp gerufen wird, bin ich zuversichtlich.»

Schürch spricht damit die bereits am 14. März erfolgte Eingabe der SVP Nidau an, die kaum ein gutes Haar an den Plänen lässt und einen «sofortigen Projektabbruch» fordert. Namentlich kritisiert die Ortspartei in ihrer Mitwirkungsantwort den Zeitpunkt der Planung. «Eine komplette Erneuerung der Nidauer Hauptstrasse inklusive Flanierzone sollte man erst nach der Eröffnung von Westast und Porttunnel ins Auge fassen, da dann für den Verkehr eine Ausweichroute besteht.» Weiter die Verengung der Fahrbahn: «Die Sicherheit wird dadurch nicht erhöht, sondern für alle Verkehrsteilnehmer massiv verschlechtert.»

Und schliesslich die Aufhebung der Fussgängerstreifen und das «freie Queren» der Strasse: «Eine Schnapsidee», meint die SVP. Darauf folgen in der Stellungnahme Vorschläge für kurzfristige alternative Massnahmen, zum Beispiel die Erstellung von Kreiseln auf beiden Seiten des Städtchens oder die Auf-

zeichnung von Velostreifen mit Sicherheitsabstand zu den parkierten Autos.

Öffentlich in Aktion getreten sind derweil auch die Grünen Nidau. Sie sehen entgegen der SVP «eine klare Verbesserung bezüglich Sicherheit für den Langsamverkehr und den Verkehr überhaupt», schlagen aber vor, noch etwas weiterzugehen: Konkret eine Begegnungszone mit Tempo 20 und somit Vortritt für die Fussgänger im Bereich Stadtplatz zu erstellen: «Wir möchten diesen Bereich gerne aufwerten», sagt Esther Kast, die bei den betroffenen Geschäften um Unterstützung des Anliegens bat: «Das Betriebs- und Gestaltungskonzept geht in eine gute Richtung. In Sachen Lebensqualität gibt es noch Potenzial.»

Eine Gruppe von Nidauer Einwohnern wiederum befürchtet, dass sich durch die Massnahmen im Zentrum der Verkehr in die Wohngebiete und Schulzonen verlagern könnte. In einem offenen Brief, der bis Ende letzter Woche von 300 Personen unterschrieben wurde, fordert die Gruppe den Nidauer Gemeinderat auf, gleichzeitig mit einer Neugestaltung der Ortsdurchfahrt Tempo 30 und konkrete bauliche Massnahmen zur Verkehrsberuhigung auf sämtlichen Gemeindestrassen zu ergreifen.

Wer sonst noch was vorschlägt, ablehnt oder infrage stellt, wird sich im Mitwirkungsbericht zeigen. Kurt Schürch erklärt das Vorgehen: «Wir schauen zusammen mit der Begleitgruppe alle Eingaben an, fassen zusammen, analysieren, nehmen dann Punkt für Punkt Stellung und erklären, warum wir dies oder das gerne aufnehmen beziehungsweise nicht berücksichtigen können. Schliesslich bekommen alle, die sich an der Mitwirkung beteiligt haben, einen Mitwirkungsbericht zugeschickt.»

Der Gemeinderat von Nidau hat seinerseits eine offizielle Stellungnahme zum Projekt und zum Mitwirkungsverfahren unmittelbar nach dessen Abschluss angekündigt. jsz

Fussgängerstreifen: Sanierung ist in Arbeit

Fussgängerstreifen müssen, um als sicher zu gelten, hohe Anforderungen erfüllen. Die Norm, die beschreibt, wie sie aussehen, markiert, signalisiert, beleuchtet und positioniert sein sollen und in welchen Fällen es Fussgängerschutzinseln braucht, gibt der Schweizerische Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS) heraus.

Auf diese Norm, die zwar nicht Gesetz ist, aber mit Weisungscharakter den aktuellen Stand der Erkenntnisse in der Baukunst wiedergibt, stützt sich denn auch die Baudirektion des Kantons Bern bei ihrer seit 2013 laufenden Sicherheitsprüfung aller 3100 kantonalen Fussgängerstreifen. Ausgelöst wurde diese Grossaktion durch eine Reihe von tödlichen Unfällen auf Fussgängerstreifen im Jahr 2011. Ein Fünftel aller Streifen wurde als gefährlich beurteilt. Man konzentrierte sich daraufhin in erster Linie auf 506 Streifen, die auf Schulwegen liegen und formulierte Ende 2016 als Sanierungsziel.

Das Ganze stellte sich aber als aufwendiger heraus. Knapp ein Drittel der

Fussgängerstreifen erster Priorität sind noch in Realisierung oder Bearbeitung, bei den Streifen zweiter Priorität ist es ein Fünftel. Dies zeigt Kreisoberingenieur Kurt Schürch, der das Projekt leitet, auf Anfrage anhand eines Berichts zuhanden der Baudirektion auf. Er sagt: «Bei manchen Fussgängerstreifen ist es kompliziert. Sie müssten eigentlich aufgehoben werden, andererseits gibt es ein Gewohnheitsrecht.»

Auf der Reuchenettestrasse ausgangs Biel beispielsweise gebe es solche Knackpunkte. Sichtweiten von 100 Meter auf die Fussgängerstreifen geschweige denn die Warteräume, wie sie die Norm vorsieht, sind hier bei Weitem nicht gegeben.

So schlimm ist es in Nidau nicht. Trotzdem sind dort alle fünf innerstädtischen Fussgängerstreifen auf der Kantonsstrasse punkto Sicherheit ungenügend und müssen saniert werden, jener bei der Kirche gar in erster Priorität, weil er als Schulweg genutzt wird und deshalb als besonders heikel gilt. jsz