

Flächiges Queren in Ortszentren

Centres-villes en traver- sée libre pour les piétons



Flächiges Queren in Ortszentren

**Beitrag von Fritz Kobi, Kreisoberingenieur,
Tiefbauamt des Kantons Bern**

Fotos von R. Steiner, verkehrsteiner, Bern

(erschienen in den Bulletins 2/07 und 1/08)

Umwege und Niveaudifferenzen schätzen zu Fuss Gehende ebenso wenig wie die Velofahrenden. Anstelle der Fussgängerstreifen und von Unter- oder Überführungen wird in zunehmendem Masse die direkte Linie als kürzeste Verbindung gewählt. Auch wenn dies im Widerspruch zu den strassenverkehrsrechtlichen Vorschriften steht. Seit mehr als 20 Jahren ist diesbezüglich eine Änderung des Verhaltens feststellbar. Erstaunlich ist lediglich, dass trotzdem nach wie vor viele Planende in den Verwaltungen, in den Büros und in Interessensorganisationen an die Lenkbarkeit der zu Fuss Gehenden glauben und die Projekte dementsprechend bearbeiten. Parallelen zum Zweiradverkehr können durchaus gezogen werden. Grund könnte sein, dass beim Erlernen des Projektierens der Autoverkehr und teils der öffentliche Verkehr das Hauptgewicht bilden. Dem Langsamverkehr kommt in der Projektierung noch immer nicht jenes Gewicht zu, das diesem eigentlich v.a. innerorts zukommen müsste.

Wenn sich FussgängerInnen nicht mehr an hergebrachte Regeln halten und Strassen ohne Umweg direkt queren, dann haben die zuständigen Behörden zwei Handlungsmöglichkeiten. Ein erster Handlungsansatz besteht darin, den Fussverkehr zu erziehen. Das gewünschte Verhalten wird mittels baulichen Massnahmen erzwungen, allenfalls ergänzt durch polizeiliche Kontrollen. Letztere dürften jedoch beiderseits kaum auf grosse Liebe stossen. Der zweite Handlungsansatz ist die Weiterentwicklung der Projektierungselemente und des Umgangs mit unseren Strassen v.a. in den Ortszentren unter Berücksichtigung der gesellschaftlichen Entwicklungen.

Flächiges Queren im Zentrum von Köniz

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, davon eine mit einem 4-Minuten-Intervall in den Spitzenzeiten, quert hier das Einkaufszentrum, fährt quasi durch die Mall des Shoppingcenters „Zentrum Köniz“. Beidseitig der Strasse befinden sich die Filialen der Grossverteiler, zahlreiche Ladengeschäfte, Gewerbe- und Dienstleistungsbetriebe sowie die Gemeindeverwaltung.

Centres-villes en traversée libre pour les piétons

**par Fritz Kobi, ingénieur en chef d'arrondissement,
Office des ponts et chaussées du Canton de Berne**

Photos: R. Steiner, verkehrsteiner, Berne

(paru dans les bulletins 2/07 und 1/08)

Les piétons pas plus que les cyclistes n'apprécient les détours ou les dénivelés. De plus en plus, ils choisissent le trajet le plus direct et passent au plus court, ignorant les passages piétons, les passerelles et autres (passages) souterrains. Peu leur importe d'enfreindre ainsi le code de la route! Ce changement dans les comportements s'observe depuis une bonne vingtaine d'années. Ce qui est étonnant, c'est que bureaux d'études, administrations ou groupements d'intérêts concernés continuent à croire qu'il est possible de canaliser les piétons sur des itinéraires donnés – et à concevoir leurs projets en conséquence. Il en va de même en ce qui concerne les deux-roues. Est-ce parce que, dans les écoles, l'enseignement est axé sur le trafic automobile, s'intéresse parfois aux transports publics, mais néglige la mobilité douce et, partout, son importance à l'intérieur des localités?

Face à cette évolution des comportements, les autorités ont deux options. La première est d'éduquer les piétons et de leur imposer, par des aménagements «en dur», la bonne manière de traverser, avec peut-être des contrôles policiers – ce que, selon toute vraisemblance, ni les piétons ni les policiers n'apprécieront beaucoup. La seconde option est de faire un pas de plus dans la réflexion sur les aménagements et les principes qui les inspirent, notamment dans le centre des localités, en y intégrant ce qui change dans la société.

Traversée libre du centre de Köniz

Le Canton de Berne a choisi la seconde de ces options. Köniz en est l'illustration la plus récente. Chaque jour, 17 000 véhicules passent sur la route cantonale, et plusieurs lignes de bus, dont l'une circule aux heures de pointe toutes les 4 minutes; tout ce trafic traverse la localité, en plein milieu du «Zentrum Köniz», le centre commerçant de la ville. De part et d'autre de la route: Migros et Coop, de nombreux magasins et prestataires de services (agences, banques, etc.) et l'administration communale. En plein centre, la route cantonale fait partie de la zone à 30 qui englobe les artères communales avoisinantes – un tronçon où, sur quelque 300 mètres, les piétons peuvent

Im Kernbereich ist die Kantonsstrasse in die Tempo-30-Zone der umliegenden Gemeindestrassen integriert. Die FussgängerInnen dürfen die Strasse auf einer Länge von rund 300 m an jeder Stelle queren. Keine Fussgängerstreifen zwingen sie zu Umwegen. Keine Lichtsignalanlagen bewirken lange Wartezeiten, die dann letztlich zu Rotlichtmissachtungen führen. Auch auf das Markieren von Radstreifen wurde bewusst verzichtet. Das gemeinsame Nutzen der Verkehrsfläche mit einer hohen Koexistenz auf einem tiefen Geschwindigkeitsniveau war das Ziel. Ein begleitender Forschungsauftrag (1), eine Wirksamkeitsanalyse mit vorher/nachher Beurteilungen (2, 3) sowie Befragungen und Beobachtungen vor Ort zeigen deutlich: Es funktioniert ausgezeichnet! Und was erstaunlich ist, es funktioniert weit besser als der herkömmliche traditionelle Ansatz mit Fussgängerstreifen und Lichtsignalanlagen.

traverser n'importe où: plus de passages qu'ils seraient censés emprunter, moyennant détours; plus de feux avec longues attentes pour finalement passer au rouge; pas de marquage au sol pour bande cyclable. L'objectif est un partage convivial de l'espace public, où les véhicules roulent à vitesse réduite. Parallèlement à ces aménagements, une recherche a été mandatée (1), une analyse des effets induits a été menée sur la base d'une comparaison avant/après (2) (3), puis une enquête de satisfaction, enfin des observations ont été effectuées sur place. Conclusion claire et nette: ça fonctionne très bien! Plus étonnant encore, ça fonctionne beaucoup mieux qu'avec le système traditionnel des passages piétons et des feux de régulation du trafic.



Kantonsstrasse im Zentrum von Köniz

La route cantonale dans le centre de Köniz.

Die Bevölkerung in Köniz will kein Zurück mehr. Sie steht hinter dem flächigen Queren mit Tempo 30. Dies war selbstverständlich nicht von Anfang an so. Ein rauer Wind blies der Projektleitung und der Begleitkommission (Vertretende der Quartier- und Gewerbeorganisationen sowie der Anwohnenden) anfangs 2005 entgegen, als im Rahmen des bereits erwähnten SVI-Forschungs-

A Köniz, la population ne voudrait plus revenir en arrière. Elle est entièrement acquise à un centre-ville en traversée libre pour les piétons et à la limitation à 30 km/h. Elle ne l'a pas été d'emblée, bien entendu. Au début de 2005, alors que démarrait le projet dans le cadre du mandat de recherche SVI «Centres de localité sans passages pour piétons» cité plus haut (1), la résistance

auftrages der Versuch „Fussgängerstreifenloses Ortszentrum“ gestartet wurde. Die Entscheide und das Tun der Menschen basieren auf der Erfahrung. Bei neuen Entwicklungen, wie z.B. im vorliegenden Fall beim Weiterentwickeln des Umgehens mit dem Queren von Strassen oder einer neuen Verkehrsphilosophie, fehlt diese. Ängste und Befürchtungen der Bevölkerung sind deshalb etwas Selbstverständliches. Die Verantwortlichen müssen diese ernst nehmen und darauf eingehen. Der Versuch in Köniz war tatsächlich ein Versuch und keine Einführung von etwas Neuem durch die Hintertür. Bereits im Vorfeld wurden eine klar begrenzte Versuchsdauer und der Zeitpunkt für eine erste Zwischenbilanz bekannt gegeben. Definiert waren die Kriterien für einen allfälligen Abbruch und einige Kommunikationsregeln für den Krisenfall. Diese klaren Rahmenbedingungen erleichterten es, der anfänglich starken Kritik standzuhalten.

a été vive face aux responsables et au groupe d'accompagnement du projet (association de quartier, commerçants, riverains). C'est l'expérience acquise qui régit les décisions ou les actes; et celle-ci fait simplement défaut quand il s'agit de nouveau – ici une approche nouvelle de la traversée piétonne et du trafic. Les peurs et les résistances de la population sont légitimes, les responsables doivent les entendre et les écouter. L'expérience de Köniz a été une vraie expérience, pas un dispositif imposé «en douce». Dès le départ, il y avait un calendrier, avec durée de l'essai et date d'un bilan intermédiaire. Pour que l'essai soit prématurément interrompu, certaines conditions devraient être remplies, qui avaient été définies d'avance, de même que quelques principes de communication pour les situations critiques. Une fois ce cadre posé, il a été plus facile d'affronter le feu des critiques, d'abord nourri.



Köniz heute: Tempo 30 auf der Kantonsstrasse, integriert in Tempo-30-Zone auf den umliegenden Gemeindestrassen

Köniz aujourd'hui: la route cantonale fait partie de la zone à 30, comme les artères communales avoisinantes

Köniz: Ausgewählte Erkenntnisse

Das Beispiel Köniz zeigt, dass die Leute mit einem ehrlichen und offen kommunizierten Verkehrsversuch Erfahrungen sammeln und Ängste abbauen. Die Bevölkerung zeigte sich bereit, ihre anfängliche Skepsis in eine positive Beurteilung zu ändern. Mit verantwortlich war sicher das Resultat. Nachstehend deshalb einige ausgewählte Erkenntnisse:

Köniz: les leçons à retenir

L'exemple de Köniz montre que, en matière de trafic, un essai mené au grand jour et en toute transparence permet aux gens d'expérimenter et de désamorcer leurs peurs. Ainsi le scepticisme initial peut faire place à l'opinion favorable. Les résultats y sont certainement aussi pour quelque chose. Quelques faits à retenir:

- 2005 wünschten über 80% der zu Fuss Gehenden, aber nur knapp 20% der Fahrzeuglenkenden, die Fussgängerstreifen oder zumindest jenen zwischen Migros und Coop zurück. Nur ein Jahr später zeigt sich ein total verändertes Stimmungsbild: Über 60% der Befragten begrüßen das freie Queren und sehen darin kein Problem, auch für Kinder und ältere Personen. Die Akzeptanz der Tempo-30-Zone ist heute erstaunlicherweise bei den öV-Kunden und dem Langsamverkehr grösser als bei den Fahrzeuglenkenden. Ältere Personen schätzen das freie Queren problemloser ein als jüngere Gruppen. Anzumerken ist, dass sich die Altersverteilung der querenden Personen nicht signifikant verändert hat. Bereits queren rund 40% der Personen die Strasse in schräger Richtung, um ihre Wege abzukürzen. Für 80% bis 90% der Personen liegt die Wartezeit unter 10 Sekunden, rund ein Drittel kann ohne Wartezeit queren! Potenzielle Konfliktsituationen haben abgenommen.
- Ein ähnliches Bild zeigt sich bei den Velofahrenden. Während im 2005 nur knapp 40% der Befragten eine verbesserte Situation für den Radverkehr konstatierten, waren ein Jahr später bereits 70% dieser Ansicht, und zwar trotz des Verzichts auf das Markieren von Radstreifen. Massgebend für diesen Wandel ist Tempo 30 auf der Hauptstrasse.
- En 2005, plus de 80% des piétons, mais à peine 20% des conducteurs souhaitent le retour des passages protégés, au moins de celui entre Migros et Coop. Un an plus tard, les opinions ont bien changé: plus de 60% des personnes interrogées approuvent la suppression des passages piétons et n’y voient pas de problème, y compris pour les enfants et les personnes âgées. Actuellement, plus que les conducteurs, les usagers des transports publics et ceux qui pratiquent une mobilité douce approuvent la limitation à 30, ce qui peut étonner. Chez les personnes âgées, la traversée pose moins de problèmes que les plus jeunes ne le pensent. (A noter au passage: pas de changement significatif dans le «gâteau des âges» de ceux qui traversent la chaussée.) Près de 40% des personnes traversent en oblique, au plus court. 80 à 90% attendent moins de 10 secondes, et un tiers peut traverser sans attendre! Quant aux situations pouvant déboucher sur un conflit, il y en a moins.



Köniz aujourd’hui: la liberté de traverser sur toute la surface



Köniz heute: Flächiges Queren

- Chez les cyclistes, évolution identique des avis exprimés. Alors qu’ils ne sont pas tout à fait 40% à constater un mieux en 2005, ils sont 70% un an plus tard, en dépit de l’absence de tout marquage au sol pour une bande cyclable. Facteur décisif de ce revirement: la vitesse, limitée à 30 km/h sur la route principale.



Köniz heute: Hohe Koexistenz von Auto- und Veloverkehr

Köniz aujourd'hui: coexistence harmonieuse entre voitures et cycles

- Stark verbessert werden konnte die Betriebsabwicklung des öffentlichen Verkehrs. Im Vorherzustand mit Tempo 50 und Fussgängerstreifen dominierten die querenden FussgängerInnen. Dies führte zu Staus, in denen auch der Bus oft minutenlang stecken blieb. Mit Tempo 30 und dem flächigen Queren konnte die Fahrplanstabilität weitgehend hergestellt werden. Nach Aussagen von Buschauffeuren von BERNMOBIL verspüren sie in Köniz weniger Stress als andernorts in ähnlichen Situationen mit Lichtsignalregelungen. Überhaupt muss an dieser Stelle den Buschauffeuren ein grosses MERCI ausgesprochen werden. Sie sind ab Beginn der Einführung mit Tempo 30 gefahren und haben so quasi den Takt vorgegeben. Die Bevölkerung dankt ihnen dies mit einer feststellbar angestiegenen Benutzung des öffentlichen Verkehrs, wobei selbstverständlich nicht Tempo 30 dafür massgebend ist, sondern das im Rahmen der Zentrumsplanung neu eingeführte Buskonzept.

- La circulation des transports publics est beaucoup plus fluide. Auparavant, lorsque la vitesse était de 50 km/h et qu'il y avait des passages pour piétons, le trafic était dominé par les gens qui traversaient. D'où des véhicules complètement immobilisés, parmi lesquels les bus; l'horaire de ceux-ci est devenu beaucoup plus stable depuis l'introduction du 30 km/h et la suppression des passages piétons. Les chauffeurs de BERNMOBIL se disent moins stressés à Köniz que dans d'autres situations similaires avec régulation lumineuse. Qu'ils soient ici vivement remerciés de s'être d'emblée alignés sur le 30 à l'heure, puisqu'ils ont ainsi dicté la nouvelle cadence du trafic. Une utilisation sensiblement accrue des transports publics traduit aussi la reconnaissance du public – pour le nouveau système des bus introduit dans le centre plus que pour le 30 à l'heure.

- Auch den Autofahrenden gebührt ein grosser Dank. Tempo 30 wird erstaunlich gut eingehalten. Angesichts der hohen Fussgängerdichte waren die durchschnittlichen Geschwindigkeiten schon vorher tief. Mit der Einführung von Tempo 30 ist die Geschwindigkeit, die von 85% der Autofahrenden eingehalten wird, nochmals um rund 2.5 km/h zurück gegangen. Die Rücksichtnahme auf die FussgängerInnen ist sehr hoch. Bei Tempo 30 genügt ein kurzes Verzögern, und schon kann der oder die FussgängerIn queren. Es wird wieder aktiv kommuniziert, sei dies mit Handzeichen, in erster Linie auf der Schwarzenburgstrasse, oder mit Blickkontakt im Bereich des Bläuackerplatzes. Als „Gegenleistung“ hat Tempo 30 zu einer Verstärkung mit weniger „stop and go“ geführt. Die Autofahrenden benötigen heute trotz tieferer Geschwindigkeit weniger Zeit für die Durchfahrt.
- Für eine vertiefte Analyse der Unfallzahlen ist die Beurteilungsperiode noch zu kurz. Sowohl im Bereich der Tempo-30-Zone als auch auf den Strassen ausserhalb dieser Zone im Zentrum von Köniz zeigt sich im Vergleich der Zahlen von 1999/2000 und 2005/2006 keine wesentliche Änderung. Noch nicht ausgewertet wurden die Unfallursachen und die Unfallfolgen. Ausserhalb der Tempo-30-Zone ereignete sich ein tödlicher Fussgängerunfall. Auf Grund des aktiveren Kommunikationsverhaltens, der Abnahme der potenziellen Konfliktsituationen und der Verkehrskultur mit gegenseitiger Rücksichtnahme darf davon ausgegangen werden, dass die Verkehrssicherheit verbessert werden konnte.



Köniz: Flächiges Queren vor dem Umbau

- Merci aussi aux automobilistes, qui se conforment étonnamment bien à la limitation à 30, et qui font très attention aux piétons. Précédemment, et compte tenu de la densité des flux piétonniers, le trafic circulait déjà relativement lentement. Dans le régime à 30 km/h, la vitesse respectée par 85% des conducteurs a encore diminué de 2,5 km/h. Une voiture qui roule à 30 n'a qu'à marquer un bref ralentissement pour que, déjà, un piéton puisse traverser. Echanges et communication ont de nouveau lieu entre usagers: signe de la main surtout sur la Schwarzenburgstrasse ou contact visuel sur la Bläuackerplatz. En «contrepartie», le trafic s'est fluidifié: moins de «stop-and-go» (arrêts-relances) et une traversée plus rapide du secteur.
- L'expérience est encore trop récente pour qu'il soit possible d'analyser les chiffres des accidents. Aucune évolution significative n'apparaît entre les chiffres de 1999/2000 et ceux de 2005/2006, ni dans la zone à 30 ni en dehors. Pas possible non plus de tirer des conclusions quant aux causes et quant à la gravité des accidents. Un accident mortel (un piéton) s'est produit, mais en dehors de la zone à 30. Il y a toutefois lieu de penser que la communication améliorée entre usagers, la régression des situations conflictuelles, un nouvel état d'esprit, fondé sur le respect de l'autre, sont autant d'éléments propres à faire progresser la sécurité dans le trafic.



Köniz avant son réaménagement: les piétons traversent où bon leur semble, en dehors du passage qui leur est réservé

- Fussverkehr Schweiz und die Behindertenorganisationen opponieren gegen das flächige Queren in Köniz und verlangen das Markieren von Fussgängerstreifen. Simulationen haben ergeben, dass dies wegen des starken Fussgängerverkehrs zu einer massiven Beeinträchtigung des Autoverkehrs und damit auch der Buslinien führen würde. Abhilfe könnte allenfalls mit einer Lichtsignalanlage geschaffen werden. Eine solche würde jedoch zu langen Wartezeiten für die zu Fuss Gehenden führen. Letztere schätzen dies jedoch nicht. Dies wiederum hätte zur Folge, dass die Strasse wie vor dem Umbau unter Meidung der lichtsignalgeregelten Fussgängerstreifen flächig gequert würde... Der Kreis schliesst sich.

In Köniz geniesst die Tempo-30-Zone heute eine breite Akzeptanz. Die Zustimmung zu den einzelnen Fragen ist bei den Autofahrenden tiefer als bei den anderen Verkehrsteilnehmenden. Im Rahmen der Akzeptanzanalyse wurde in einer Fokusgruppe die allgemeine Zufriedenheit bezüglich Verkehrsregime geteilt. Vorgeschlagen wurde sogar die Ausdehnung der Tempo-30-Zone.

- Les associations de défense des personnes handicapées ainsi que Mobilité piétonne s'opposent à la suppression des passages piétons, dont ils demandent le rétablissement à Köniz. Or il a été prouvé à l'aide de simulations que cela reviendrait à gêner considérablement le trafic automobile et celui des bus urbains. Une solution pourrait consister en des feux de signalisation, synonymes de longues attentes pour les piétons. Mais les piétons n'aiment pas attendre; en d'autres termes, ils traverseraient hors des passages prévus, comme auparavant... Ce serait le retour à la case départ.

A Köniz, la population est maintenant largement favorable à la zone à 30 – même si, parmi les personnes interrogées, les automobilistes se montrent plus réservés. Une enquête de satisfaction révèle, dans un groupe cible, que les avis favorables sont largement partagés, certains allant jusqu'à proposer une extension de la zone à 30.



Köniz heute: Kantonsstrasse quert das kommerzielle Zentrum mit auf beiden Seiten der Strasse je ein Grossverteiler und eine Vielzahl weiterer Läden und Dienstleistungsbetriebe inkl. Gemeindeverwaltung

Köniz aujourd'hui: la route cantonale traverse le centre commerçant avec, de part et d'autre de la route, Migros et Coop, ainsi que de nombreux magasins et prestataires de services, plus l'administration communale

Lernen aus der Erfahrung: Weiterentwicklung auf Grund von Wirkungsanalysen

Die Lösung auf der Schwarzenburgstrasse ist nicht von einem Tag auf den anderen in Köniz entstanden. „Köniz“ ist der derzeitige Stand einer jahrelangen Entwicklung im Umgang mit stark befahrenen Kantonsstrassen in der Region Bern. Sie begann in den 80er-Jahren mit der Umgestaltung der Bernstrasse in Zollikofen und führte über weitere Vorhaben wie Könizstrasse/Neuhausplatz, Seftigenstrasse Wabern und Dorfstrasse Neueneegg hin zu Köniz (4).

Umgestaltung Bernstrasse Zollikofen

Ende der 80er-Jahre erfolgte anlässlich der Erarbeitung des Projektes „Umgestaltung Bernstrasse Zollikofen“ eine Analyse der Fussgängerquerungen im Bereich eines Fussgängerstreifens ohne und mit Fussgängerschutzinsel. Ausgangshypothese war, dass ein Fussgängerstreifen mit Schutzinsel sich lufthygienisch positiv auswirkt. Das Resultat überraschte. Ohne Insel erfolgten viele Querungen diagonal unter Ausnutzung von zufällig auftretenden Lücken im Fahrzeugstrom. Die Montage einer provisorischen Schutzinsel führte sprichwörtlich über Nacht – die Insel wurde ohne Ankündigung nachts installiert – zu einer Verdoppelung der FussgängerInnen auf dem Fussgängerstreifen. Vorher die Strasse diagonal Querende verschoben das Queren zur Schutzinsel. Der separate Wartebereich in Strassenmitte versprach den zu Fuss Gehenden mehr Sicherheit. Die Folgen waren nicht weniger sondern eine Verdoppelung der Stops des Autoverkehrs. Lufthygienisch positiv ist dagegen ein verestigter Verkehrsfluss mit wenig Stops. Also musste den FussgängerInnen das lufthygienisch positive Verhalten bei gleichzeitiger Gewährleistung der Verkehrssicherheit ermöglicht werden.

Fazit: als Novum wurde der Mehrzweckstreifen in der Fahrbahnmitte – wahrscheinlich der erste dieser Art in der Schweiz – in das Umgestaltungsprojekt integriert. Der Mehrzweckstreifen ermöglicht den FussgängerInnen das diagonale Queren unter Ausnutzen von Lücken im Fahrzeugstrom, erleichtert dem Zweiradverkehr das Linksabbiegen und bietet eine hohe Flexibilität im täglichen Betrieb sowie bei der Erschliessung von Neubauvorhaben. Signalisiert ist „Tempo 50 generell“. Die gefahrenen Geschwindigkeiten tagsüber liegen mit 30 bis 35 km/h jedoch tiefer als vorher, was sich positiv auf das Miteinander mit dem Langsamverkehr längs der Strasse und beim Queren auswirkt. Klar festgestellt werden konnte einmal mehr, dass im zur Diskussion stehenden Belastungsbereich bis 20'000 - 25'000 Fahrzeuge pro

S'appuyer sur l'expérience

Le projet réalisé pour la Schwarzenburgstrasse à Köniz n'a pas pris corps du jour au lendemain. Il est le résultat d'une évolution sur près de deux décennies dans la façon d'aborder le (ré)aménagement des routes cantonales à forte circulation dans la région de Berne. Un premier jalon en a été, dans les années quatre-vingt, le réaménagement de la Bernstrasse à Zollikofen, suivi des projets Könizstrasse/Neuhausplatz, Seftigenstrasse Wabern et Dorfstrasse Neueneegg. Le dernier en date est Köniz (4).

Réaménagement de la Bernstrasse à Zollikofen

A la fin des années quatre-vingt, ce projet de réaménagement a amené à analyser les traversées des piétons à un passage protégé d'abord sans îlot de protection, puis avec. L'hypothèse de départ était qu'un passage avec îlot avait un impact positif sur la qualité de l'air. Le résultat a eu de quoi surprendre: sans îlot de protection, beaucoup de gens traversaient la chaussée en diagonale, profitant d'une «fenêtre» dans le flux des véhicules. Un îlot provisoire fut alors installé à l'improviste et, aussitôt, deux fois plus de personnes ont emprunté le passage piétons: la traversée en deux temps, avec pause au milieu, leur paraissait plus sûre. Mais le nombre des véhicules s'arrêtant avait, lui aussi, doublé. Or la qualité de l'air est directement proportionnelle à la fluidité du trafic. Il s'agissait donc de créer les conditions garantissant à la fois la sécurité des piétons et un comportement des automobilistes qui améliore la qualité de l'air ambiant.

De cette idée est née la bande polyvalente en milieu de chaussée, du jamais-vu à cette époque, et probablement une première en Suisse. Ses avantages: elle permet aux piétons de traverser en diagonale en profitant d'une fenêtre dans le flux des véhicules; elle facilite, pour les cyclistes, le tourner-à-gauche; enfin, elle offre une grande souplesse dans l'usage qui en est fait au quotidien ainsi que pour la desserte de nouvelles affectations de part et d'autre. La Bernstrasse est soumise à la limite générale en localité, soit 50 km/h. La vitesse réelle pendant la journée, 35 voire 30 km/h, est plus basse, ce qui rend pour les piétons et les cyclistes les déplacements ainsi que la traversée de la chaussée plus agréables. Une fois de plus se trouve ainsi confirmé le fait que, jusqu'à 20 - 25 000 véhicules-jour (pour la Bernstrasse à Zollikofen: 20 000), ce qui compte d'abord dans la problématique domination/cohabitation, c'est la vitesse des véhicules, pas leur nombre.

Tag (Bernstrasse Zollikofen: 20'000 Fhz / Tag) bezüglich Dominanz des rollenden Motorfahrzeugverkehrs und Verträglichkeit in erster Linie das Geschwindigkeitsverhalten und nicht die Fahrzeugmenge ausschlaggebend ist.

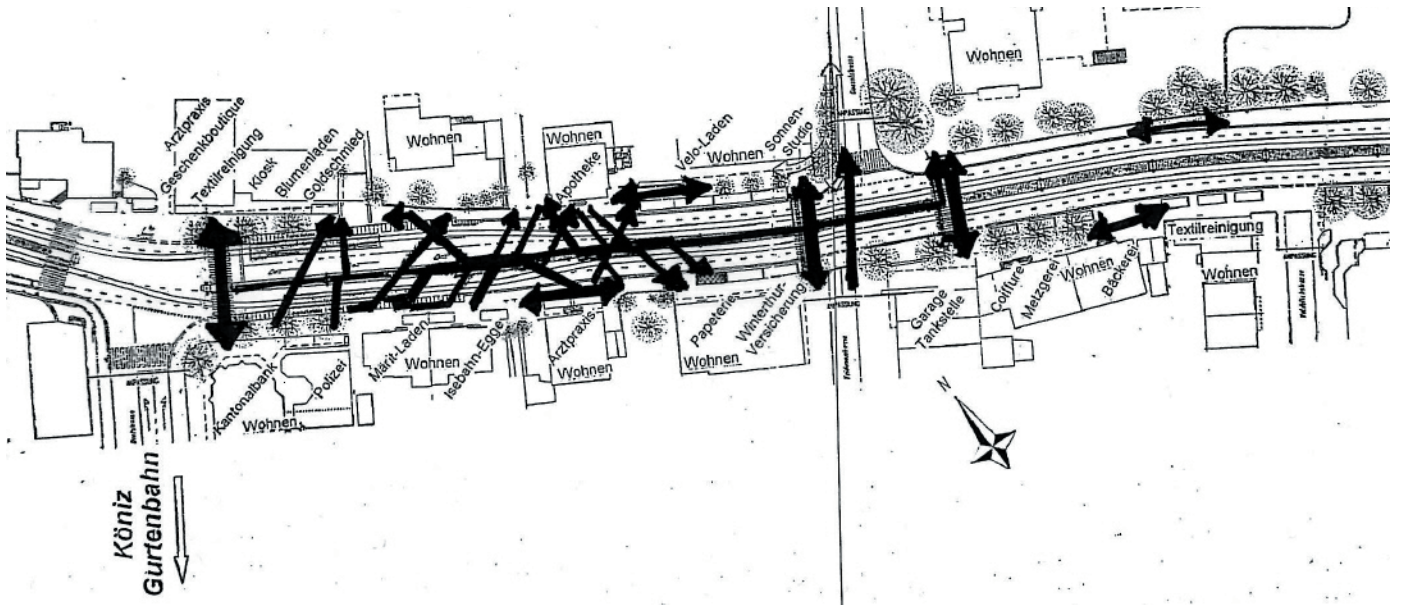
Seftigenstrasse Wabern

La Seftigenstrasse à Wabern



Nach der Inbetriebnahme der Seftigenstrasse in Wabern, Gemeinde Köniz, wurden im Rahmen einer Diplomarbeit (5) die Verteilung und die Wege der FussgängerInnen im Bereich der Tramhaltestelle Gurtenbahn bei vorhandenem Mehrzweckstreifen untersucht. Die Ergebnisse überraschten nicht mehr. Personen jeglichen Alters queren die Strasse direkt oder diagonal, ohne Umwege via die in Wabern vorhandenen Fussgängerstreifen. Das Beispiel Arztpraxis und Apotheke auf der gegenüberliegenden Seite spricht für sich. Bei dichtem Verkehr ohne ausreichende Zeitlücken wird der Mittelstreifen auch in Längsrichtung benützt.

Une fois terminé le réaménagement de Seftigenstrasse à Wabern, un travail de diplôme (5) a étudié la répartition et le parcours des piétons à proximité de l'arrêt de tram Gurtenbahn», où une bande polyvalente était en place. Les faits constatés n'ont maintenant plus de quoi étonner: les gens de tous âges traversent la rue en ligne droite ou en diagonale, sans faire le détour par les passages piétons, qui existent à Wabern – ainsi pour se rendre du cabinet médical d'un côté de la chaussée à la pharmacie de l'autre côté. Lorsque le trafic est dense, les piétons utilisent la bande polyvalente aussi sur sa longueur en attendant la prochaine «fenêtre» pour traverser.



Fussgängerzirkulation im Bereich Tramhaltestelle Gurtenbahn

Circulation des piétons à l'arrêt de tram Gurtenbahn à Wabern.

Dieses Querungsverhalten wird wiederum auch durch die tagsüber gefahrenen Geschwindigkeiten im Bereich von 30 bis 40 km/h erleichtert. Als Schlüsselkriterium für die Koexistenz und hohe Verträglichkeit kristallisierte sich auch in Wabern die Geschwindigkeit heraus.

Une fois encore, si les piétons peuvent se comporter ainsi, c'est parce que les véhicules roulent à 30 - 40 km/h. Pour la cohabitation et la bonne entente entre les usagers, c'est la vitesse qui est l'élément déterminant – à Wabern comme ailleurs..

Dorfstrasse Neueneegg

La Dorfstrasse à Neueneegg



Dorfstrasse Neueneegg: Flächiges Queren auf der Kantonsstrasse

La Dorfstrasse à Neueneegg: la route cantonale en traversée libre.

2001 wurde auf der Dorfstrasse im Zentrum in Neuenegg versuchsweise das flächige Queren eingeführt. Ausschlaggebend war der Bau eines rund 80 m langen Platzes vor dem neuen Coop-Gebäude. Statt auf eine oder zwei Stellen konzentriert zeichnete der Fussverkehr ein disperses Bild. Die Frage nach der richtigen Lage der Fussgängerstreifen konnte nicht beantwortet werden. Achselzucken verbunden mit einem „überall“ war stets die Antwort. Ergebnis: Auf der Dorfstrasse im Zentrum von Neuenegg wurde bei signalisiertem „Tempo 50 generell“ und täglich rund 6000 Fahrzeugen versuchsweise das flächige Queren eingeführt. Dank den Kreiseln an den beiden Enden der Strecke liegen die effektiv gefahrenen Geschwindigkeiten tiefer.

Ein wichtiger Schulweg kreuzt die Kantonsstrasse im Zentrumsgebiet. In Zusammenarbeit mit der Schule und dem Verkehrsinstruktor der Kantonspolizei wurden die SchülerInnen auf die neue Situation vorbereitet. Nebst der normalen Öffentlichkeitsarbeit über die Medien und mit Veranstaltungen erfolgte gemeinsam die Durchführung der Aktion „Miteinander“ zum Motivieren der Autofahrenden zur gegenseitigen Rücksichtnahme. Dank diesen begleitenden Massnahmen traten trotz anfänglich grosser Skepsis zu keinem Zeitpunkt Schwierigkeiten auf. Auch in Neuenegg konnte die Bevölkerung ihre Erfahrungen sammeln. Diese entsprachen glücklicherweise den aus den Erfahrungen in Zollikofen und Wabern abgeleiteten Erwartungen. Gemäss den vorgängig vereinbarten Regeln für den Entscheid nach Ablauf des Versuches beschloss der Gemeinderat 2003 die definitive Einführung des flächigen Querens. Seither wurde auf kürzeren Strecken mit derselben Frage nach der richtigen Lage der Fussgängerstreifen in zwei benachbarten Gemeinden auch das flächige Queren eingeführt.

Ortsdurchfahrt Münsingen

Für die Sanierung und Umgestaltung der Ortsdurchfahrt von Münsingen wurde ein Projekt erarbeitet und aufgelegt, das im Kernbereich bei Tempo 30 ebenfalls das bereits heute vorhandene flächige Queren ermöglichen soll. Auf Grund der Erkenntnisse in Zollikofen, Wabern und Neuenegg wollten wir mit einer positiven Hypothese bezüglich Verkehrsabwicklung, Koexistenz, Fussgängerkomfort, Sicherheit und Attraktivität des Einkaufs- und Dienstleistungsstandortes „Zentrum in Münsingen“ die Weiterentwicklung bei signalisiertem Tempo 30 – in Münsingen integriert in die Tempo-30-Zonen auf umliegenden Gemeindestrassen – untersuchen. Gegen das mit der Plangenehmigung erlassene Geschwindigkeitsregime von Tempo 30 hat der TCS Beschwerde erhoben.

C'est en 2001 qu'a été introduite à titre d'essai à Neuenegg, sur la Dorfstrasse qui parcourt le centre de la localité, la traversée libre pour les piétons. L'occasion en était offerte par l'aménagement d'une place sur une longueur d'environ 80 m, devant le nouveau bâtiment de la Coop. Constat: au lieu de se concentrer sur un ou deux endroits, les piétons circulaient en ordre dispersé. Question: où positionner alors au mieux les passages qui leur seraient destinés? Réponse: unhaussement d'épaule – et: «Partout». C'est ainsi que fut décidée à l'essai la suppression des passages pour piétons dans le centre de Neuenegg sur la Dorfstrasse, avec quelque 6000 véhicules par jour et limite générale à 50 km/h. Grâce aux giratoires placés au début et à la fin de ce tronçon, la vitesse réelle est plus basse.

Beaucoup d'écoliers traversent la route cantonale dans le centre pour se rendre à l'école; un instructeur de la brigade routière a donc sensibilisé les enfants à la situation nouvelle. En plus des informations habituelles au public via la presse et lors de séances d'information, la campagne «Miteinander» prônait la coexistence et le respect mutuel entre usagers de la route. Ces mesures d'accompagnement ont fait que, en dépit du fort scepticisme initial, le projet n'a jamais connu de gros écueils. A Neuenegg aussi la population a pu dresser son propre bilan de l'expérience, dont les conclusions rejoignent celles des réaménagements précédents à Zollikofen et à Wabern. Suivant les règles qui avaient été convenues avec le Canton, l'Exécutif de la commune a décidé en 2003 que l'«essai» prendrait un caractère définitif. Depuis lors, les passages piétons ont été supprimés dans deux communes voisines confrontées à la même question sans réponse: «Mais où placer les passages piétons?».

La traversée de Münsingen



Das Zentrum von Münsingen

Le centre de Münsingen

Im Rahmen des SVI-Forschungsauftrages „Fussgängerstreifenlose Ortszentren“ wurde in Absprache mit der Gemeinde und dem Kanton das Zentrum von Köniz mit in die Untersuchungen einbezogen. Köniz hat damit Münsingen als Fallbeispiel für die Weiterentwicklung inklusive Wirksamkeitsanalyse ersetzt. Die wesentlichsten Erkenntnisse und Ergebnisse sind erläutert.

Pour améliorer et réaménager la traversée de Münsingen, le projet élaboré et mis à l'enquête prévoit, dans le centre de la localité, une zone à 30 avec traversée libre pour les piétons. Sur la base de ce que nous avons appris à Zollikofen, à Wabern et à Neueneegg, nous avons voulu, à Münsingen, partir d'une hypothèse favorable à la fluidité de la circulation, à la cohabitation des usagers, à la commodité pour les piétons, à la sécurité et à l'attractivité du centre de la localité; en d'autres termes, nous avons franchi le pas supplémentaire des panneaux limitant la vitesse à 30 km/h sur ce tronçon de la route cantonale, qui se trouverait ainsi intégré dans la zone à 30 des artères communales avoisinantes. Le TCS a fait recours contre cette limitation de la vitesse approuvée par le canton lors de l'octroi du permis de construire.



Geplante Querungszonen mit fl ächigem Queren auf der Kantonsstrasse in Münsingen
Zones en traversée libre (rouge) pour les piétons sur la route cantonale à Münsingen (projet)

Fazit

Auf der stark befahrenen Kantonsstrasse im Zentrum von Köniz ist es gelungen, einen neuen zukunftsgerichteten Ansatz für eine hohe Aufenthalts-, Einkaufs- und Lebensqualität zu entwickeln. Die Lösung ist im täglichen

En accord avec la Commune et le Canton, c'est donc Köniz qui a remplacé Münsingen comme étude de cas pour la méthodologie et l'analyse des résultats dans le cadre du mandat de recherche SVI „Centres de localité sans passages pour piétons“ - résultats exposés dans la première partie de cet article.

Betrieb sehr erfolgreich. Sie unterstützt und verstärkt das Image von Köniz als fortschrittliche Gemeinde.

Schrittweise wurde der Umgang mit den Kantonsstrassen innerorts und speziell in den Ortszentren ausgehend von der Bernstrasse in Zollikofen weiter entwickelt. Basis für den nächsten Schritt bildeten dabei immer wieder die Ergebnisse der Vorher-/Nachher-Untersuchungen bei den vorangehenden Projekten. Dabei zeigte sich deutlich, dass der Schlüssel in erster Linie die Geschwindigkeit und nicht die Verkehrsmenge (im angesprochenen Belastungsbereich bis rund 25'000 Fahrzeuge pro Tag) liegt. Dies bedingt selbstverständlich eine entsprechende Gestaltung des Strassenraumes. Tiefere Geschwindigkeiten und gegenseitige Rücksichtnahme und ersetzen eine hohe Regelungs- und Signaldichte. Wahr genommen wird eine höhere Selbstverantwortung, „man“ schaut wieder aufeinander, was einerseits zuversichtlich stimmt und andererseits Schlüssel zu einer höheren Verkehrssicherheit ist. Wie es in der Reklame steht: „Alle Strassen sollten so sicher sein wie ein Fussgängerstreifen“.



Unterlagen

- (1) Fussgängerstreifenlose Ortszentren, Forschungsauftrag SVI 2002/001 auf Antrag der Vereinigung Schweizerischer Verkehrsingenieure, Bundesamt für Strassen, Bern, November 2006.
- (2) Wirkungsanalyse Umgestaltung Zentrum Köniz, Daniel Matti / Ueli Haefeli / Sarah Fässler, Interface, Luzern, 2006.
- (3) Zufrieden mit dem neuen Zentrum, Synthesebericht, Diverse, Tiefbauamt des Kantons Bern / Oberingenieurkreis II und Verkehrsabteilung Köniz, Bern, 2007

En conclusion

Sur la route cantonale à forte circulation qui traverse Köniz, une approche différente et innovante a donné un regain d'attrait à un centre dans lequel les gens passent, font leurs achats, ou vivent. Elle fonctionne très bien au quotidien, et elle bénéficie à l'image de Köniz, commune moderne.

A partir de la Bernstrasse à Zollikofen, notre approche de la problématique des routes cantonales à l'intérieur des localités, en particulier dans les centres de localité, a fait son chemin, toujours en appuyant les étapes à venir sur celles qui avaient précédé, avec des résultats comparés avant/après. Dans chaque cas, il apparaît clairement que le facteur clé de la réussite n'est pas la charge de trafic (s'agissant de volumes jusqu'à environ 25 000 véhicules par jour), mais bien la vitesse, ce qui implique bien évidemment un aménagement ad hoc de la chaussée. Des vitesses réduites et une attention réciproque accrue des différents usagers se sont substituées au maillage serré des règles et des feux de signalisation. Chacun est appelé à se comporter de façon responsable, les gens réapprennent à se regarder les uns les autres: une attitude qui porte à l'optimisme, mais aussi le moyen d'être plus en sécurité sur la route.

„Alle Strassen sollten so sicher sein wie ein Fussgängerstreifen“

(Werbung)

«Toutes les routes devraient être aussi sûres qu'un passage piétons»

(publicité)

Références

- (1) Centres de localité sans passages pour piétons, mandat de recherche SVI 2002/001, sur proposition de l'Association suisse des ingénieurs en transports, Office fédéral des routes, Berne, novembre 2006.
- (2) Analyse des effets du réaménagement du centre de Köniz, Daniel Matti / Ueli Haefeli / Sarah Fässler, Interface, Lucerne, 2006.
- (3) Etes-vous satisfaits du nouveau centre?, rapport de synthèse, div., Office des ponts et chaussées du Canton de Berne, Arrondissement d'ingénieur en chef II et Service des transports de Köniz, Berne, 2007.

- (4) Koexistenz statt Dominanz im Strassenverkehr – Das Berner Modell in Planung und Praxis, Sammelmappe, Tiefbauamt des Kantons Bern / Oberingenieurkreis II, Bern, 1997-2007
- (5) Fachhochschule beider Basel, Diplomarbeit von Alain Maradan, 1998
- (6) Das Berner Modell, Suzanne Michel / Stefanie Klemm / Rolf Steiner / Fritz Kobi, 9-Min-DVD, d/f/e, Tiefbauamt des Kantons Bern / Oberingenieurkreis II, Bern, 2007

Für die Unterlagen (1), (2), (3), (4) und (6) sei auch auf die Homepage des Tiefbauamtes des Kantons Bern verwiesen

(www.bve.be.ch > Tiefbauamt > Berner Modell)

- (4) Trafic routier: oui à la cohabitation, non à la domination – Le modèle bernois transposé dans la planification et la pratique, brochure, Office des ponts et chaussées du Canton de Berne, Arrondissement d'ingénieur en chef II, Berne, 1997-2007.
- (5) Fachhochschule beider Basel, travail de diplôme d'Alain Maradan, 1998.
- (6) Le modèle bernois, Suzanne Michel / Stefanie Klemm / Rolf Steiner / Fritz Kobi, DVD 9min, d/f/e, Office des ponts et chaussées du Canton de Berne, Arrondissement d'ingénieur en chef II, Berne, 2007.

En ce qui concerne les références (1), (2), (3), (4) et (6) consulter également le site de l'Office des ponts et chaussées du Canton de Berne à l'adresse www.bve.be.ch -> Office des ponts et chaussées -> Modèle bernois.

Shared Space: Ein EU-Versuch.

Nach Hans Monderman, Verkehrsplaner in den Niederlanden, führen nicht mehr Signale und Regelungen zu mehr Sicherheit. Im Gegenteil, er entfernt mit grossem Erfolg Verkehrssignale, Lichtsignale und Markierungen. Mischverkehr ist sein Rezept für mehr Sicherheit: Nur Menschen, die sich bemühen, vorwärts zu kommen ohne irgendwo anzuecken. „Shared Space“ nennt er dieses Prinzip. In verschiedenen europäischen Städten wird dieses inzwischen im Rahmen eines EU-Versuches getestet. Die aufgezeigte Entwicklung in der Region Bern geht in dieselbe Richtung, erfolgte interessanterweise unabhängig und ohne Kenntnis der Erfahrungen von Hans Monderman.

Espace partagé par tous: une expérimentation de l'Union européenne.

Selon Hans Monderman, chargé de planification du trafic aux Pays-Bas, le temps est révolu où signalisations et réglementations apportaient davantage de sécurité. Au contraire, dit-il, lui qui remporte des succès certains en éliminant les signaux de circulation, les feux tricolores et les marquages au sol. Il préconise la mixité des flux, avec des gens qui tout simplement s'efforcent d'aller leur chemin sans se cogner les uns aux autres. C'est le principe de l'«espace partagé par tous», actuellement testé dans plusieurs villes européennes. La démarche pour la région de Berne va dans le même sens alors qu'elle s'est engagée sans rien connaître des expériences menées par Hans Monderman.