

Anderswo Verkehrsfragen polarisieren nicht nur in St. Gallen. Wie aber gehen andere Schweizer Städte und Gemeinden ihre Verkehrsprobleme an? Der VCS hat Ostschweizer Fachleuten und Politikern auf einer Exkursion in die Region Bern, Biel und Grenchen Musterlösungen zur Strassen- und Platzgestaltung präsentiert. Darunter war auch Interessantes für die Stadt St. Gallen.

Beruhigung mit einfachen Mitteln

KÖNIZ. Die Neugestaltung der Durchgangsstrasse hatte ein Ziel: Die Schaffung eines Zentrums. Ähnlich dem Projekt für die Zürcher Strasse in St. Gallen-Lachen.

Köniz bei Bern hat etwa 7000 Einwohner. Vor der Neugestaltung der Kantonsstrassen hatte die Gemeinde kein erkennbares Zentrum mehr. Die Situation lässt sich mit derjenigen von Gossau oder auch mit Quartieren entlang von Ausfallachsen in der Stadt St. Gallen vergleichen.

Kein Abbau der Kapazität

Ein Glücksfall für Köniz war, dass die Sanierung der Hauptstrassen durchs Dorf fällig wurde, als die Planung eines Einkaufszentrums anliefe. Schliesslich wurde ein Gesamtprojekt zu diesen Themen sowie Neubau und Renovation der Gemeindeverwaltung, Verschiebung und Renovation eines historischen Gebäudes sowie Neubau einer Einstellhalle aufgeleitet.

Herausgekommen ist strassenseitig eine Situation, wie sie in St. Gallen für die Zürcher Strasse in der Lachen oder für die Lämm-



Zentralplatz in Biel: Fussgänger, Zweiräder, Busse und Autos im Mittagsverkehr einträchtig nebeneinander. Bilder: Reto Voneschen

Das Miteinander funktioniert

Wie Biel seinen Zentralplatz umgestaltet hat – Ein Beispiel für St. Galler Plätze?

BIEL. In der St. Galler Innenstadt gibt es einige Plätze, über deren attraktivere Gestaltung diskutiert wird. Ein beeindruckendes Beispiel, wie so etwas gelöst werden kann, ist der Zentralplatz in der Expo-Stadt Biel.

RETO VONESCHEN

Der Zentralplatz ist für Biel, wie der Name schon sagt, die zentrale Drehscheibe des Verkehrs zwischen Bahnhof und Altstadt. 10000 bis 12000 Motorfahrzeuge, 1200 Busse, 5000 bis 6000 Velos und 15000 bis 20000 Fussgänger bewegen sich im Schnitt an Werktagen auf dem und über den Platz. Er wurde von Juli 2001 bis Dezember 2002 schrittweise umgestaltet. Einschliesslich der Sanierung der Brückenkonstruktion darunter (der Platz liegt über dem Schüss-Kanal) kostete das Projekt knapp 4,3 Millionen.

Ein Platz für alle

Der Bieler Zentralplatz ist eine Begegnungszone (wie in St. Gallen die südliche Altstadt). Die

Höchstgeschwindigkeit für Motorfahrzeuge beträgt zwanzig Stundenkilometer. Fussgängerinnen und Fussgänger haben Vortritt. Vom Zentralplatz zu den einmündenden Strassen gibt es einen kleinen Niveau-Unterschied. Der Niveau-Unterschied zwischen den eigentlichen, minimal breiten Fahrbahnen und den übrigen Flächen auf dem Platz beträgt sechs Zentimeter. Die Ränder der Fahrbahnen sind durch Randsteine optisch herausgehoben. Der ganze Rest des Platzes ist einheitlich hellgrau eingefärbt.

Die Grundidee der Platzgestaltung ist «die Koexistenz aller Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer». Anders wäre der Zentralplatz nach Meinung der Planer gar nicht aus seinem früheren Korsett zu befreien gewesen, das durch die Führung des motorisierten Verkehrs bestimmt worden war. Anders hätten sich Barrieren für schwächere Verkehrsteilnehmer nicht auflösen lassen.

Eine Mentalitätsfrage?

Besucht hat die Ostschweizer Gruppe auf der VCS-Exkursion den Zentralplatz an einem Frei-

tag, kurz nach 14 Uhr. Fachleute wie Laien erstaunte das reibungslose Durcheinanderfließen des regen Verkehrs. Heftig diskutiert wurde die Frage, ob Bielerinnen und Bieler allenfalls im Verkehr anders «gewickelt» seien als beispielsweise die Bevölkerung der Ostschweiz. Oder ob eine solche Platzgestaltung auch andernorts möglich wäre.

Die am Projekt beteiligten Planer räumten ein, dass es nach der Umgestaltung «schon eine gewisse Umgewöhnungszeit» gebraucht habe, und zwar bei allen Verkehrsteilnehmern. Nach einigen Monaten habe sich das aber eingependelt und gebe heute kaum zu Klagen Anlass. Befürchtungen, dass der motorisierte Verkehr den umgestalteten Platz umfahren werde, hätten sich nicht bewahrheitet. Zudem gabs auf dem umgestalteten Platz bisher gerade einmal einen Verkehrsunfall.

Bedenken ausräumen

Überzeugungsarbeit war bei der Umgestaltung bei den Bieler Verkehrsbetrieben zu leisten. Traditionellerweise befanden sich im Mittelpunkt des Zentralplatzes Haltestellen fürs Tram

(bis 1948), dann für den Bus. Um den Platz zu einem Begegnungsraum machen zu können, habe man diese Haltestellen in die einmündenden Strassen verlegen müssen. Dagegen habe es bei den Verkehrsbetrieben «schwere Bedenken» gegeben (wie man das ja aus St. Gallen auch kennt). Letztlich habe man die Verlegung der Haltestellen aber doch beschlossen. Und das gemeinsam erarbeitete Konzept funktioniere heute reibungslos, hiess es auf der Exkursion.

Belebung gezielt angehen

Die Infrastruktur für grössere und kleinere Anlässe wurde bei der Umgestaltung des Bieler Zentralplatzes fix mit eingebaut. Er kann «am Stück» oder auch nur teilweise «bespielt» werden. Für die Planer ist eine wichtige Lehre aus dem Umgestaltungsvorhaben, dass die Belebung des Platzes ein eigenes Projekt ist. Es reiche nicht, einfach einen Platz umzugestalten und zu hoffen, dass er dann schon bevölkert werde. Dieser Prozess müsse angeschoben werden. Es brauche da gezielte Impulse und «Event-Projekte».

Chance rasch angepackt

GRENCHEN. In der Uhrenstadt imponiert das Tempo, mit dem die Begegnungszone eingerichtet wurde. Und wie viel Leben in ihr herrscht.

Die Uhrenstadt Grenchen am Fuss des Juras zählt 17000 Einwohner. Zwischen Mai und November 2001 wurden hier Durchgangsstrassen im Zentrum zur Begegnungszone umgewandelt. Dies war möglich, weil der grosse Verkehr heute auf der Autobahn Grenchen umfährt und weil eini-



ge Strassenzüge rund ums Zentrum für den lokalen Verkehr ausgebaut werden konnten.

Grenchen ist, was die Umgestaltung der Verkehrsflächen im Zentrum anbelangt, ein Ausnahmefall. Das Vorhaben lief parallel zum Autobahnbau. Der Bund beteiligte sich daher finanziell an den Kosten der Umgestaltung. Und parallel zur Verkehrsplanung lief die Projektierung eines neuen Einkaufszentrums mit 360 Parkplätzen am Rand der neuen Begegnungszone.

Was bei der VCS-Exkursion auffiel, war das Leben, das in dieser Zone herrscht. Dazu trug der Markt bei, der gerade abgehalten wurde. Bei mitgereisten Fachleuten weniger Lob ernteten einige Gestaltungselemente in der Begegnungszone. Es brauche da einfach eine gewisse Einheitlichkeit im Erscheinungsbild und der Freiraum dürfe nicht zu stark mit «Möbeln» verstellt werden. (vre)

Sogar Köniz kann es

KÖNIZ. Wer mit dem VCS auf verkehrstechnischer Erkundungstour ist, kann natürlich auch den öffentlichen Verkehr beobachten. Und natürlich sind die Verhältnisse und Voraussetzungen an jedem Ort etwas anders. Rückschlüsse auf Stadtsanktgaller Verhältnisse nur bedingt möglich.

Ein Punkt ist auf dem Bernbiet-Ausflug mit dem VCS aller-



Einer der Kreisel auf der neu gestalteten Hauptstrasse in Köniz.

lisbrunnenstrasse angestrebt wird. Durch eine Neugestaltung (Verengung Fahrbahnen, Einbau Mittelstreifen, Weglassen Lichtsignale mit teilweisem Ersatz durch Kreisel) wurde der Verkehr beruhigt und verflüssigt. Die Verkehrsmenge, die heute fliesst, ist gleich hoch wie vor der Neugestaltung: im Schnitt rund 20000 Fahrzeuge im Tag.

Köniz als Vorbild für andere?

Was in Köniz auffällt, sind die einfachen Elemente, mit denen die Strassen-Umgestaltung bewerkstelligt wurde. Den Mittelstreifen markieren einfache Metallpoller. Verstärkt wird ihre Wirkung durch die Maste der Beleuchtung in der Strassenmitte. Diese Ausstattung wurde auf der VCS-Exkursion teils kritisch diskutiert. Und die Beleuchtungsmaste am Kreisel auf dem neu geschaffenen, multifunktionalen Dorfplatz (siehe Bild) sind tatsächlich gewöhnungsbedürftig. Weil es einfach und ohne Riesenaufwand umsetzbar ist, hat das Könizer Modell wohl das Potenzial, zu einer Art Standardlösung für andere Strassen-Neugestaltungen zu werden. (vre)



Hunde-Parkplatz in Grenchen: Eine ganz neue Signaltafel im Arsenal der Verkehrsplaner?

400 Velos statt zwlf Autos

In St. Gallen wird seit den Achtzigerjahren über eine Velostation am Hauptbahnhof diskutiert. Sie soll die vorhandenen Veloständer ergänzen. Für eine kleine Gebühr soll in der mindestens überwachten Station der Drahtesel hinter Schloss und Riegel, aber auch unter Dach abgestellt werden können. Wobei für die IG Velo eine solche Einrichtung idealerweise mit einem Service- und Reparaturbetrieb zu kombinieren wäre. Nachdem die Stadt für eine Lösung über der Zufahrt zur Rathaus-Parkgarage kein Musikgehör hatte, besteht jetzt die Absicht, eine Velostation in die Parkgarage des

neu zu bauenden Fachhochschul-Zentrums hinter dem Bahnhof zu integrieren.

Biel hat schneller geschaltet: Hier gibt es – neben konventionellen Ständern – 400 Velo-Abstellplätze integriert ins Bahnhof-Parkhaus. Parkiert wird doppelstöckig in zwei vergitterten und videoüberwachten Abteilen. Der «Schlüssel» zur Anlage ist auf einem Magnetstreifen in die «Parkierkarte» integriert, die man löst, wenn man etwa als Pendler sein Velo regelmässig einstellen will. Die einfache, aber wirkungsvolle Anlage beansprucht etwa den Raum von zwölf Auto-Parkplätzen. (vre)



Anti-Blocher-Signal in Biel: Eher politisch und wohl doch nicht verkehrstechnisch gemeint.



dings schon ins Auge gestochen: Das Informationssystem für Buspassagiere im Zentrum von Köniz. An den wichtigsten Haltestellen steht ein Mast mit Leuchttafel, auf der jederzeit ersichtlich ist, wie lange es geht, bis der nächste Bus kommt und wohin er fährt.

Diese gute Ausstattung – auch bei den Fahrzeugen – mag damit zusammenhängen, dass Köniz von den Stadtberner Verkehrsbetrieben bedient wird. Aber auch in Biel ist ein Informationssystem wie in Köniz an wichtigen Haltestellen Standard. (vre)