

## Region

# Blaue Zone ist definitiv

**Täuffelen-Gerolfingen** Nach einem dreijährigen Pilotversuch hat der Gemeinderat in drei Quartieren sowie zusätzlich beim BTI-Bahnhof Täuffelen dauerhaft eine Blaue Zone eingeführt. In der Volksbefragung war die Mehrheit der Antwortenden dagegen.

Beat Kuhn

An der Herbst-Gemeindeversammlung 2015 in Täuffelen-Gerolfingen wurde der Wunsch nach einer Parkplatzbewirtschaftung in Täuffelen geäussert. Dies, um der Wildparkiererei in einigen Quartieren Einhalt zu gebieten. Laut Emanuela Schneeberger (SVP), Vorsteherin des Ressorts Landwirtschaft, öffentliche Sicherheit und Ortschaften, haben manche ihr Auto dauerhaft irgendwo an der Strasse abgestellt, um sich einen eigenen Parkplatz zu sparen. Der Gemeinderat nahm dieses Anliegen auf und führte 2017 versuchsweise in drei Quartieren von Täuffelen die Blaue Zone ein. Mit Parkscheibe kann man einer solchen Zone unentgeltlich, aber nur zeitlich befristet parkieren.

### Es musste eine Zone sein

Konkret handelte es sich dabei um das Quartier Alte Bielstrasse, das Quartier Kirchackerstrasse (Kirchackerstrasse, Geissriedweg, Baichtweg und Kleemattenweg) und das Quartier Scheuerfeld (Schützenstrasse, Obermattstrasse, Gartenweg, Kirschenweg, Bruchackerstrasse, Sackmattstrasse, Knospweg, Heckenweg, Blütenweg, Flurstrasse und Scheuermattstrasse).

Bei einzelnen Parkplätzen wurden noch Anpassungen vorgenommen. Laut Schneeberger wurde einer leicht verschoben und einer wieder aufgehoben, weil beide je eine Ein-/Ausfahrt behinderten. Zudem musste die Signalisation nachgebessert werden, damit die Einhaltung der Zonenvorschriften mit Bussen oder Anzeigen auch rechtlich durchgesetzt werden kann. Laut Schneeberger konnten nicht wie geplant einzelne blau markierte Parkfelder bezeichnet werden. Vielmehr musste aus rechtlichen

Gründen eine ganze Zone festgelegt und mit einer Zonentafel signalisiert werden.

### «Den Puls fühlen»

Im Gemeinde-Newsletter vom Januar dieses Jahres meldete sich der Gemeinderat in dieser Sache wieder zu Wort: Man wolle mit der Zeit gehen und die Gemeinden weiterentwickeln, schrieb er. «Weiterentwickeln ist deshalb auch das Parkierungskonzept Blaue Zone, das seit 2017 als Pilotversuch in gemeindetypischen Wohngebieten läuft.»

Konkret: Ehe das weitere Vorgehen geprüft werde, wolle man der Bevölkerung «den Puls fühlen und einige Fragen dazu stellen». Damit wolle man eruieren, ob die Blaue Zone im jetzigen Gebietsumfang – oder ausgedehnt auf weitere Quartiere – definitiv eingeführt werden oder ob die ganze Blaue Zone wieder aufgehoben werden solle.

### Viel Kritik in Umfrage

Im Newsletter Juli/August präsentiert der Gemeinderat nun die Auswertung des Fragebogens vom Januar. Demnach haben von insgesamt 2893 Einwohnerinnen und Einwohnern 83 oder 2,8 Prozent an der Volksbefragung teilgenommen. Von diesen 2,8 Prozent meinten 63 Prozent, es habe genügend private Parkplätze. Total verkauft worden sind für die Blaue Zone 237 Monatskarten sowie 42 Tageskarten. Die Mehrheit fand, die Blaue Zone habe keine Verbesserung der Parksituation gebracht. 58 Prozent waren gegen eine definitive Einführung von Blauer Zone, 30 Prozent dafür, 12 Prozent enthielten sich der Stimme.

Im Quartier Alte Bielstrasse waren sechs von acht Personen für eine Einführung der Blauen Zone, 2 dagegen. Im Quartier Kirchackerstrasse waren 4 von 7



**Beispiel Alte Bielstrasse:** Die 2017 provisorisch aufgemalten Parkfelder bleiben definitiv bestehen  
MATTIA CODA

Personen gegen eine Einführung, weil es keinen Bedarf gebe und es genug Parkplätze habe. Stattdessen solle kurzzeitiges Parkieren auf der Strasse wieder erlaubt werden. Im Quartier Scheuerfeld waren 32 Personen

gegen die Einführung, 15 dafür, und 1 Person enthielt sich. Die Massnahme sei überflüssig und koste viel, fanden die Gegner. Sie sagten «Ja zu öffentlichen Parkplätzen, aber Nein zur Blauen Zone».

Von ausserhalb der Blauen Zone haben 20 Personen den Fragebogen abgegeben. 10 waren gegen die Einführung, 1 dafür und 9 enthielten sich. Die Gegner führten an, dass die Parksituation nie ein Problem ge-

wesen sei. «Erst mit der Blauen Zone ist sie eines geworden.» Das sei Geldmacherei und nicht besucherfreundlich, weil man die Parkscheibe stündlich wieder stellen müsse.

Von einigen aus dem Kreis aller Befragten wurde gewünscht, dass die Blaue Zone auf keinen grossen Zuspruch bei den Rückmeldungen trifft», hält der Gemeinderat fest. Allerdings würden 90 Prozent der Mitmachenden bestätigen, dass die Parkplätze genutzt worden seien, und 54 Prozent hätten bestätigt, dass sie diese selber genutzt hätten.

### Überraschendes Fazit

«Abschliessend ist zu sagen, dass die Blaue Zone auf keinen grossen Zuspruch bei den Rückmeldungen trifft», hält der Gemeinderat fest. Allerdings würden 90 Prozent der Mitmachenden bestätigen, dass die Parkplätze genutzt worden seien, und 54 Prozent hätten bestätigt, dass sie diese selber genutzt hätten.

Wegen dieser Tatsache zieht der Gemeinderat trotzdem ein positives Fazit: «Die Blaue Zone wird grundsätzlich akzeptiert.» Es seien einfach punktuell noch Anpassungen bei den markierten Parkplätzen sowie beim Gebührenrahmen für die Monatskarten nötig.

Inzwischen hat der Gemeinderat die Blaue Zone definitiv eingeführt, wie Schneeberger bestätigt. Er hat sogar noch ein Gebiet hinzugefügt, nämlich die Bahnhof- und die Parkstrasse. Schneeberger verteidigt das positive Fazit der Exekutive: «237 haben eine Monatskarte, nutzen die Blaue Zone also – leider haben aber nur 2 von ihnen bei der Umfrage mitgemacht.»

## «Telebielingue»: Neue Moderatorin

**Regionalfernsehen** «Telebielingue» startet mit einer neuen Info-Moderatorin ins Sommerprogramm: Nadine Ibrahim (26) moderiert das «Infoété», das sich diese Woche um winzige Museen in der Region Biel, Seeland, Berner-Jura, Grenchen und Murten Seebezirk dreht. Nadine Ibrahim studiert Volkswirtschaft an der Universität Bern und ist seit dem 1. Juli 2017 bei «Telebielingue» angestellt. Sie arbeitet bisher als Videojournalistin und Online-Redaktorin für den zweisprachigen Sender. Diese Funktionen wird sie auch weiterhin ausüben. Das Sommerprogramm mit «Infoété» dauert bis zum 14. August. Ibrahim wird danach auch das deutschsprachige Info im Studio moderieren. Sie folgt auf Corina Gobbo, die das Unternehmen per Ende Juli nach drei Jahren verlässt. Nadine Ibrahim übernimmt ebenfalls die Stellvertretung von Rahel Lenz während ihres Mutterschaftsurlaubs. *mt*



## Carte Blanche

# Wo sind die Gesetze für die Velosicherheit?

Die Vorstellungen von Menschen ändern sich mit der Zeit. Dies lässt sich zum Beispiel am ersten Strassenverkehrsgesetz der Welt, dem britischen «Locomotive on Highway Act», ablesen. Der hatte zum Zweck, den «Verkehr» vor den Fahrzeugen zu schützen, denn mit «Verkehr» («traffic») waren damals nämlich die Menschen ohne Motor gemeint. Heutzutage sind die Strassen primär für Autos geplant, Fussgängerinnen und Fussgänger bekommen ihre Trottoirs und Fussgängerinseln. Und die Velos? Ja, die dürfen sich irgendwie dazwischendrängen, wie in den folgenden Beispielen verdeutlicht wird:

Vor einem Jahr hat der Kanton Bern entschieden, zur Steigerung der Sicherheit für den Langsamverkehr im Nidauer Stedli breitere Fussgängerinseln und eine Kernfahrbahn zu realisieren. Pro Velo hat dem Kanton geschrieben, dass diese Massnahmen die Sicherheit der Velofahrenden nicht erhöhen würden. Leider ohne Gehör zu finden. Ohne Konsultationspro-

**Hanspeter Schlegel**



zess wurden diese Massnahmen umgesetzt. Da der TCS mit den Sommerinseln der Stadt Biel beschäftigt war, ist ihm wohl entgangen, dass auch hier die Verfahrensvorschriften nicht eingehalten wurden.

Auch eine Einsprache von Pro Velo hätte wohl ausser Spesen nichts gebracht. Während die Massnahmen zum «flüssigen Autoverkehr» und zum Schutz der Fussgänger in Gesetzen und Normen festgelegt sind, fehlen diese für die Velofahrer. Die Anliegen bei Einsprachen von Pro Velo werden zwar anerkannt; gibt es aber Konflikte mit Parkplätzen, Fussgängerinnen, hindernisfreiem Bauen, Heimgewässern oder Gewässerräumen, können die Velo-Anliegen nicht berücksichtigt werden. Im Stedli hat das neue Ver-

kehrsregime die Sicherheit und die Qualität für Velofahrende klar verringert. Das Problem sind die kurzen Distanzen zwischen den vergrösserten Fussgängerinseln, die Autofahrer verleiten, zu überholen. Und zwar zu nah und «nur noch kurz vor der Insel». Aus Sicht des Autofahrers mag dies problemlos sein. Für einen Velofahrer, den ein zwei Tonnen schweren SUV kurz vor der Fussgängerinsel fast von der Strasse drückt, eher nicht. Obwohl der Zeitgewinn für die Autofahrerinnen und -fahrer beim Überholen in-existent ist, passieren diese Manöver oft.

Auch bei den Diskussionen um die Nachnutzung des SBB-Trassees in Ligerz, nach Realisierung des Ligerz-Tunnels, müssen wir für unsere Interessen kämpfen. Während aus regionaler Sicht klar ist, dass es einen attraktiven Freizeit-Veloverkehr um den Bielersee braucht, sind die Anwohner dagegen und wollen die Velofahrer oben auf der Hauptstrasse haben. Die erwähnte Route ist übrigens im Sachplan Velo des Kantons Bern einge-

tragen. Dies gibt aber auch keine Gewähr dafür, dass die Strassen velo-freundlich ausgestaltet werden. Nur einige Meter nach dem Nidauer Stedli ein Beispiel hierzu: Vom Bahnübergang (ATM) bis zur Brücke über dem Nidau-Büren-Kanal besteht zu wenig Platz für einen Radstreifen. Obschon

## Die Petition beweist, dass das Bedürfnis nach sicheren Routen gross ist.

beim Bahnübergang neu ein Kreislauf gebaut werden soll, wird der besagte Bereich nicht ausgebaut. Die Situation ist somit für weitere Jahrzehnte in Beton gegossen und der Bereich für Velofahrende weiterhin höchst unangenehm, wenn nicht sogar gefährlich.

Die von Pro Velo lancierte Velo-Allee in Biel hat guten Anklang gefunden; auch hier handelt es sich übrigens um eine Route, welche im Sachplan Velo enthalten ist! Die Petition beweist, dass das Bedürfnis nach sicheren Velorouten gross ist und seit Corona noch zugenommen hat. Wir werden jedoch bei der Umsetzung mit den erwähnten Problemen zu kämpfen haben. Es sind also zwei Dinge unbedingt nötig: Erstens, dass der Raum für das Velo mit entsprechenden Gesetzen gesichert wird. Zweitens, dass wir langsam aber sicher eine neue Vorstellung bekommen, wo genau welcher «Verkehr» Platz bekommen sollte.

Info: Hanspeter Schlegel ist Mitglied im Vorstand von Pro Velo Biel/Bienne-Seeland-Jura Bernois