

Zeitschrift: Collage : Zeitschrift für Raumentwicklung = périodique du développement territorial = periodico di sviluppo territoriale

Band: - (2015)

Artikel: Die Werterhaltung : günstige Gelegenheiten beim Schopf packen

Autor: Kobi, Fritz / Häfliger, Ruedi

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-958087>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 10.11.2024

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Die Werterhaltung – günstige Gelegenheiten beim Schopf packen

FRITZ KOBI

bürokobi gmbh, ehem. Kreisoberingenieur OIK II, Kanton Bern.

RUEDI HÄFLIGER

dipl. Ing. FH/SVI, Projektleiter Metron Verkehrsplanung AG und Dozent für Verkehrswesen an der ZHAW.

Günstige Gelegenheiten beim Schopf packen – die anstehende Werterhaltung einer Strasse ist eine solche Gelegenheit. Eine Chance zum Ausrichten auf neue, zukunftsorientierte Wertvorstellungen und neue Massstäbe, wie z.B. die «Reparatur» hin zu Verträglichkeit oder das Verdichten im Innern. Die Abläufe und Prozesse bei der Projekterarbeitung sind dabei die gleichen wie bei einem Neubauprojekt und benötigen Zeit. Eine voraussichtliche längerfristige Planung der Werterhaltung des Strassenetzes ist Voraussetzung dazu, dass die günstigen Gelegenheiten beim Schopf gepackt werden können.

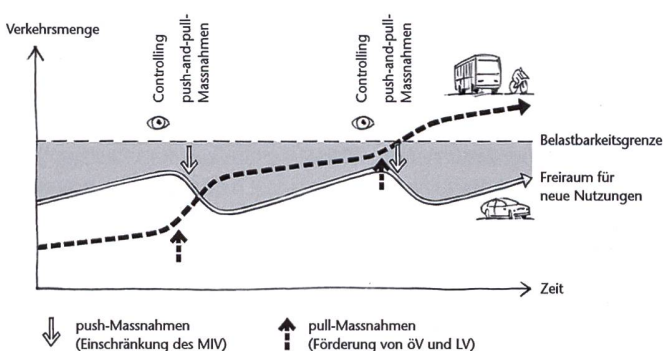
«Die Gelegenheit beim Schopf packen» – eine gängige Redewendung. Zurück geht diese auf die Darstellung von Kairos (altgriechischer Gott des rechten Augenblicks) in der griechischen Mythologie. Ist die Gelegenheit vorbei, kann diese am Hinterkopf nicht mehr gefasst werden. Die dagewesene Chance ist vorüber.

Werterhaltung: Die grosse Chance

Gleich verhält es sich mit unseren Strassen. Nach Ablauf der technischen Lebensdauer ist der Zeitpunkt für eine totale Erneuerung gekommen. Bei derartigen Erneuerungen bewegen sich die Kosten mit Ausnahme des Landerwerbs im Bereich eines Neubaus. Die Frage liegt somit auf der Hand: «Genau gleich wieder herstellen oder mit dem gleichen Mitteleinsatz eine bessere, den Bedürfnissen und Anforderungen der jeweiligen Zeit entsprechende Lösung umsetzen?» Sobald eine Totalerneuerung anfällt, ist die Anlage einige Jahrzehnte alt. Bei ihrem ursprünglichen Bau waren andere Anforderungen und Wertvorstellungen massgebend als heute. Die Antwort ist deshalb klar: Die Erneuerung ist die grosse Chance, die Ausgestaltung einer Strasse in verkehrlicher und in städte-

baulich-gestalterischer Hinsicht auf die aktuellen und zukünftigen Bedürfnisse auszurichten.

[ABB. 1] Monitoring & Controlling.
(Quelle: Berner Modell, www.bve.be.ch)



Ein solches Projekt muss schrittweise erarbeitet und die dazugehörigen Verfahren müssen abgewickelt werden. Dies dauert seine Zeit. Wichtig ist deshalb die voraussichtliche längerfristige Erneuerungsplanung. Erst diese erlaubt das rechtzeitige Aufstarten des Projekts, meist beginnend mit der Erarbeitung eines Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungskonzepts.

Der Paradigmawechsel spielt mit

Politische Vorgaben, aktuelle übergeordnete Planungen, zukunftsfähige Projektelemente, der partizipative Prozess, Mitwirkungs- und Auflageverfahren, usf. In den meisten Fällen geht es darum, den seinerzeitigen alleinigen Massstab «Auto» durch einen gesamtheitlichen Massstab zu ersetzen. Der Mensch, das Umfeld (mit den Anwohnenden, den Geschäften, Dienstleistungsbetrieben und dem Stadt- oder Ortsraum) und die Umwelt sind ebenso zu berücksichtigen wie die verkehrstechnischen Aspekte. Im Agglomerationsgebiet ist zur Vermeidung von Überlastungen in Zentrumsgebieten und zum Gewährleisten des fahrplangerechten Betriebes und der Priorität des öffentlichen Verkehrs das lokale Betriebskonzept auf das übergeordnete regionale Verkehrsmanagement auszurichten. Zu erwähnen sind die Haltestellentypen und ihre Abfolge, der Umgang mit dem Autoverkehr in den Hauptverkehrszeiten, die Querungsverhältnisse für den Fussverkehr, das Geschwindigkeitsregime, das Abwickeln des Veloverkehrs u. a. m. Statt Strassenausbauten vorzusehen, gilt der Grundsatz der angebotsorientierten Verkehrsplanung (vgl. S. 19). Diese Philosophie erlaubt ein längerfristiges Ausrichten der Infrastrukturen. Da von einem definierten und auf einem gesamtheitlichen Massstab beruhenden Angebot ausgegangen wird, stellt die angebotsorientierte Verkehrsplanung auch einen Investitionsschutz dar, was in Zeiten knapper Kassen der öffentlichen Hand nicht unwesentlich ist.

Verdichten im Innern

Beim Verdichten nach Innen werden zusätzliche Mobilitätsbedürfnisse dort geschaffen, wo die Strassen und auch der öffentliche Verkehr bereits ausgelastet sind. Dazu kommt, dass aufgrund der gebauten Strukturen, des Platzmangels, der zukünftigen Lebensqualität und der fehlenden Finanzen das Strassennetz nicht ausgebaut werden soll. Wahrhaft ein gordischer Knoten! Die Planung zum Verdichten im Innern muss deshalb ergänzt werden durch Steuerungsinstrumente, welche die Belastung der Strassen durch den Autoverkehr stets unter deren Belastbarkeitsgrenze halten. Nähert sich die Belastung der Belastbarkeitsgrenze, muss vor dem nächsten Entwicklungsschritt zuerst durch sogenannte «push and pull»-Massnahmen der nötige Freiraum geschaffen werden **[ABB. 1]**.



[ABB. 2]



[ABB. 3]



[ABB. 4]



[ABB. 5]

KÖNIZ (BE), SCHWARZENBURGSTRASSE (2002–2004)

Kantonsstrasse, DTV 16'000 bis 17'000,
Bus im 3'-Takt (in Spitzenstunden)

Anlass: Die Gemeinde Köniz lancierte eine Zentrumsplanung. Der Zustand der Fahrbahn und der Lichtsignalanlagen erforderten eine dringende Totalerneuerung.

Prozess: Das Strassenprojekt wurde unter einer gemeinsamen Projektleitung von Kanton (Federführung), Gemeinde Köniz und BERNMOBIL in einem partizipativen Prozess mit den Quartierorganisationen erarbeitet. Es wurde ein offener Wettbewerb «Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungskonzept Schwarzenburgstrasse Köniz» durchgeführt.

Konzept: Reduktion der Trennwirkung durch nur noch je einem Fahrstreifen für den rollenden Verkehr pro Richtung und «Tempo-30-Regime» mit flächigem Queren, Fahrbahnhaltestellen, absolute Buspriorität, bei Bedarf Dosierung des einfallenden Verkehrs in den Spitzenstunden.

Heutige Situation: In wirtschaftlicher Hinsicht ist das Zentrum sehr erfolgreich. Trotz fünf Mal mehr querenden

[ABB. 2–3] Vorher (oben): Schwarzenburgstrasse Köniz vor dem Umbau.

Nachher (unten): Schwarzenburgstrasse Köniz nach dem Umbau 2002–2004. (Fotos: OIK II, Tiefbauamt des Kantons Bern)

FussgängerInnen konnte die Anzahl Unfälle um einen Drittel und der Anzahl Verletzten um 40% reduziert werden. Dank des Ausbaus des ÖV und der Minimierung der Anzahl Parkplätze bei Neubauten konnte der Autoverkehr reduziert werden. Die Verkehrslösung im Zentrum war mit ein Grund für die Verleihung des Wakkerpreises 2012 an Köniz.

HORW (LU), ZENTRUM (2004/05)

Kantonsstrasse, DTV 13'000,
nach Umbau Gemeindestrasse, DTV 10'600

Anlass: flankierende Massnahme zur Umfahrung, hohes Verkehrsaufkommen, hohe Lärm- und Luftbelastungen, unattraktive Durchgangsstrasse für Fussverkehr.

Prozess: Zur Begleitung von Planung, Projektierung und Umsetzung wurden eine grosse Konsultativgruppe mit Vertretern aus Politik, Gewerbe, Schulen, Vereinen und Verbänden sowie eine Arbeitsgruppe mit Vertretern der Fachstellen eingesetzt.

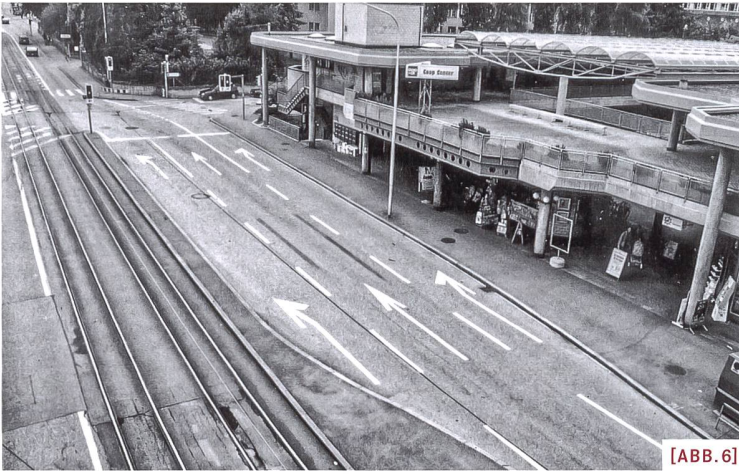
Konzept: Tempo-30-Zone mit Mischflächen für alle Verkehrsteilnehmenden. Die Mittelzone mit Parkfeldern, die von beiden Seiten angefahren werden können, ist gepflastert und wird von einer Baumreihe akzentuiert.

Auswirkungen: Der Verkehr rollt auf tiefem Geschwindigkeitsniveau und flüssig. Der Schwerverkehr wird auf die Umfahrungsstrassen umgeleitet. Mehr Wohnlichkeit, mehr Lebensqualität, zufriedene Gewerbebetriebe, weniger Lärm, bessere Luft und mehr Sicherheit für alle sind die Vorteile der neuen Langsamkeit mit Tempo 30.

[ABB. 4–5] Vorher: Horw Zentrum vor dem Umbau 2002.

Nachher: Horw Zentrum nach dem Umbau 2004/05. (Fotos: Metron AG/ Gemeinde Horw)

Der Schwerverkehr wird auf die Umfahrungsstrassen umgeleitet. Mehr Wohnlichkeit, mehr Lebensqualität, zufriedene Gewerbebetriebe, weniger Lärm, bessere Luft und mehr Sicherheit für alle sind die Vorteile der neuen Langsamkeit mit Tempo 30.



[ABB. 6]

WABERN (BE), SEFTIGENSTRASSE (1996/97)
Kantonsstrasse, DTV 20'000 Fahrzeuge,
Tram im 4'-Takt (in Spitzenstunden)

Anlass: Das Bundesamt für Verkehr verlangte die Sanierung der Gleisanlagen inkl. Vergrößerung des Gleisabstandes. Der Zustand der Fahrbahn und der Lichtsignalanlagen bedingten eine totale Erneuerung.

Prozess: Kanton (Federführung), Stadt Bern, Gemeinde Köniz und BERNOBIL bildeten eine gemeinsame Projektleitung. Das Diskutieren und Vereinbaren der Ziele, die Projektentwicklung (Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungsprojekt, Auflageprojekt), die Umsetzung und die Wirkungsanalyse erfolgten in einem breiten partizipativen Prozess.

Konzept: Tram im Mischverkehr mit absoluter Tram-priorität, Kaphaltstellen, Reduktion der Trennwirkung bzw. Erhöhung der Verträglichkeit durch Gestaltung von Fassade zu Fassade und einem Mittelstreifen als Querungs- und z. T. Abbiegehilfe.

Auswirkungen: Dank einem geschickten Betriebskonzept mit Dosieren des Autoverkehrs in den Spitzenstunden an den Quartiereingängen verkehrt

[ABB. 6-7] Vorher: Seftigenstrasse Wabern vor dem Umbau.

Nachher: Seftigenstrasse Wabern nach dem Umbau 1996/97. (Fotos: OIK II, Tiefbauamt des Kantons Bern)

das Tram auch im Mischverkehr fahrplangerecht. Die 20'000 Autos fahren mit einer hohen Verträglichkeit mit den Anliegen der Anstossenden und des Quartiers. Der Rückgang des Umsatzes in den Läden konnte gestoppt werden. Es gibt ein Drittel weniger Unfälle.



[ABB. 7]



[ABB. 8]

MURI (AG), MARKTSTRASSE (2006)
Gemeindestrasse, DTV 1100

Anlass: Nach dem Umbau des Klosterhofes, dem Hauptzugang zur Grundschule, sollte die Marktstrasse saniert und neu gestaltet werden.

Prozess: In der Phase «Vorprojekt» wurde das Betriebs- und Gestaltungskonzept intensiv diskutiert. Als Basis dienten zwei Vorstudien, eine von der Murianer Gruppe «Kind und Verkehr» (2001).

Konzept: Geschäftsstrasse im Mischverkehr, möglichst hindernisfrei, ohne Trottoirabsätze, flächiges Queren für den Fussverkehr, Anordnung der Parkfelder so, dass ein bequemes Ein- und Ausparkieren möglich ist.

[ABB. 8-9] Vorher: Marktstrasse Muri vor dem Umbau 2005.

Nachher: Marktstrasse Muri nach dem Umbau 2006. (Fotos: Metron AG)

Auswirkungen: Der Strassenraum wird wieder vielfältig genutzt und die Verkehrsabläufe funktionieren gut. Auch ohne Tempo 30 Signalisation konnte eine markante Verkehrsberuhigung erreicht werden. Seit 2012 ist Tempo 30 signalisiert.



[ABB. 9]

Verkehrsmanagement und betriebliche Optimierungen vor dem Ausbau der Infrastruktur, das heisst Abstimmen von Infrastruktur und Betrieb, dies muss die Philosophie der künftigen Verkehrsplanung im Siedlungsgebiet sein. Die Prozesse für das Erarbeiten der Projekte für die Werterhaltung resp. Aufwertung werden dadurch nicht einfacher, im Gegenteil. Dies führt zu einem falschen Anreiz. Das Wiederherstellen des Vorherigen erfordert ein weit geringeres Engagement und weniger Mut, folgerichtig herrscht leider die Gefahr des Verzichts auf eine neu ausgerichtete, zukunftsfähige Lösung. Denn eine solche ist angesichts der Widersprüche mit viel mehr Engagement verbunden als nur die reine Wiederherstellung. Dem muss mit aller Kraft entgegengehalten werden.

Neuland betreten

Die politischen Behörden und die Verwaltung erhalten neue anspruchsvolle Aufgaben, die aufgrund ihres breiten Spektrums über die Zusammenarbeit bei einem herkömmlichen Verkehrsprojekt hinausgehen. Sie bedingen seitens der Behörden und der Verwaltung eine Erweiterung des Rollenverständnisses weg von der traditionellen «Amtsrolle» hin zu einer gemeinsamen Ziel- und Arbeitskultur. Die Komplexität und damit die Anforderungen nehmen zu. Nicht der Verzicht, sondern die Motivation zu zukunftsfähigen Lösungen muss das Credo sein. Packen wir die Gelegenheit beim Schopf!

Die angebotsorientierte Verkehrsplanung legt das Infrastrukturangebot unter Berücksichtigung der vorhandenen Anlagen sowie der Belastbarkeitsgrenzen von Verkehr, Umfeld und Umwelt fest

Angebotsorientierte Verkehrsplanung orientiert sich an den Grenzen des Verkehrs, des Umfeldes und der Umwelt. Die Mobilitätsbedürfnisse sollen durch das Angebot an Verkehrsinfrastrukturen und Verkehrsmittel beeinflusst und gelenkt werden. Die angestrebte, gewünschte Mobilitätsentwicklung orientiert sich am bestehenden Infrastruktur-/Verkehrsmittelangebot. Die Infrastruktur wird nicht laufend ausgebaut. Das stetige Wachstum der Gesamtmobilität – insbesondere der Verkehrsleistung (zurückgelegte km pro Tag und Person) – soll wo möglich gedämpft oder mit Massnahmen abgefangen werden, die ohne Infrastrukturausbau umgesetzt werden können (z. B. Verlagerung auf Verkehrsmittel mit noch freien Kapazitäten resp. Ausbaupotenzial im bestehenden Strassennetz). Die konsequente Umsetzung einer angebotsorientierten Verkehrsplanung erfordert Geduld, um den (möglicherweise unangenehmen) Zwischenzustand vor der Anpassung des Mobilitätsverhaltens in der Bevölkerung zu überbrücken.

Die Festlegung von Belastbarkeiten ist das Kernstück der angebotsorientierten Verkehrsplanung

Belastbarkeiten definieren, wie viel motorisierter Verkehr in einer gegebenen Situation maximal möglich ist, ohne dass Umweltgrenzwerte, Grenzen der Querbarkeit etc. überschritten werden. In der Praxis können quantitative Aspekte als Kriterien festgelegt werden (Grundsatz: im Sinne der Vorsorge sind Emissionen soweit zu begrenzen, als dies technisch und betrieblich möglich sowie wirtschaftlich tragbar ist). Als Ergänzung dieser quantitativen Kriterien werden auch qualitative Beurteilungsgrundlagen wie Qualität des Strassenraums in die Beurteilung einbezogen. (Begriffsumschreibung gemäss «Nachhaltige Gestaltung von Verkehrsräumen im Siedlungsbereich, BAFU 2011»)

«Push and Pull» – Massnahmen bewirken eine Verlagerung bei der Verkehrsmittelwahl weg vom Autoverkehr hin auf den öffentlichen Verkehr und zum Fuss- und Veloverkehr

Die «Push»-Massnahmen erhöhen den Druck auf die Autofahrenden, z. B. mit einer Beschränkung der Anzahl Parkplätze bei neuen Bebauungen oder durch Parkplatzbewirtschaftung. Die «Pull»-Massnahmen

schaffen im Gegenzug Anreize für die Benützung des ÖV und des Fuss- und Veloverkehrs, z. B. durch ein attraktives ÖV-Angebot und den Ausbau des Fuss- und Velowegnetzes. Die «Push-and-Pull»-Massnahmen müssen frühzeitig geplant und umgesetzt werden. Im Rahmen des Monitoring & Controlling werden zu Handen des Steuerungsorgans geschickte und situationsangemessene Pakete von aufeinander abgestimmten Massnahmen erarbeitet.

Das Berner Modell ist eine qualitätssichernde Vorgehens- und Planungsphilosophie, welche Koexistenz statt Dominanz im Strassenverkehr sowie zukunftsfähige Lösungen im Auge hat

Das Berner Modell beruht auf nachhaltigen verkehrspolitischen Grundsätzen und arbeitet mit Planungsinstrumenten, die sich an den Belastbarkeitsgrenzen orientieren. Dank der Partizipation fliessen die Anliegen der Bevölkerung mit ein. Es entstehen neue zukunftsweisende Lösungen, die auf Grund systematischer Wirkungsanalysen in kommenden Projekten weiterentwickelt werden. Das Berner Modell führt zu neuen Rollen der Planenden und steht für qualitativ hochstehende, zukunftsfähige Projekte. (Weitere Infos auf: www.bve.be.ch/bernermodell)

RÉSUMÉ

Rénovation des infrastructures routières – Saisir les occasions au vol

La nécessité de prendre des mesures pour maintenir la valeur d'une route représente toujours une occasion de concrétiser des visions et objectifs nouveaux. Abstraction faite des frais d'acquisition des terrains, rénover une route coûte à peu près aussi cher que d'en construire une nouvelle. Faut-il dès lors en rétablir l'état original, ou opter pour une solution qui corresponde mieux aux besoins et exigences actuels? La réponse est claire: il faut saisir la chance qui se présente d'améliorer la situation!

Il s'agit souvent de se départir de l'approche exclusivement axée sur la voiture qui prévalait par le passé, au profit d'une approche plus globale et, partant, plus viable. L'être humain, le contexte physique et l'environnement doivent bénéficier de la même attention que les aspects strictement techniques. Plutôt que de continuer de développer indéfiniment le réseau routier, il convient d'adopter le principe d'une planification des transports axée sur l'offre.

A l'enjeu de rénover les routes, au sens large du terme, s'ajoutent aujourd'hui d'autres défis, comme celui de la densification du milieu bâti. Dans ce contexte, de nouveaux besoins de mobilité apparaissent là où les routes et les réseaux de transports publics sont déjà saturés. Compte tenu des structures existantes, du manque de place, de la qualité de vie à assurer et des moyens financiers limités, il faudra en principe y répondre sans augmenter la capacité des infrastructures routières. Un véritable nœud gordien! Aussi la planification des transports devra-t-elle se doter d'instruments qui permettent d'éviter les surcharges dues aux flux automobiles. La gestion du trafic et les mesures visant à optimiser l'exploitation des réseaux revêtiront donc une importance majeure.

Les autorités politico-administratives devront par ailleurs s'acquitter de tâches nouvelles et exigeantes, qui impliqueront pour elles de ne plus seulement considérer leur rôle comme celui d'une instance officielle, mais de développer une culture commune en matière de travail et de définition des objectifs. Leur credo devrait consister à saisir les occasions au vol.