

<b>Zeitschrift:</b>	Collage : Zeitschrift für Raumentwicklung = périodique du développement territorial = periodico di sviluppo territoriale
<b>Herausgeber:</b>	Fédération suisse des urbanistes = Fachverband Schweizer Raumplaner
<b>Band:</b>	- (1995)
<b>Heft:</b>	4
<b>Artikel:</b>	Wettbewerb Kantonstrasse in Köniz
<b>Autor:</b>	Michel, Suzanne / Fingerhuth, Carl
<b>DOI:</b>	<a href="https://doi.org/10.5169/seals-957579">https://doi.org/10.5169/seals-957579</a>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 23.01.2026

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

## Wettbewerb Kantonstrasse in Köniz

Die Gemeinde Köniz ist für ihr Verkehrskonzept und für ihre Öffentlichkeitsarbeit bei der Umgestaltung des Neuhausplatzes mit je einem ersten Platz beim dritten "Schweizerischen Preis zum Schutz der Fussgängerinnen" durch die ARF und den VCS ausgezeichnet worden. collage gratuliert herzlich!

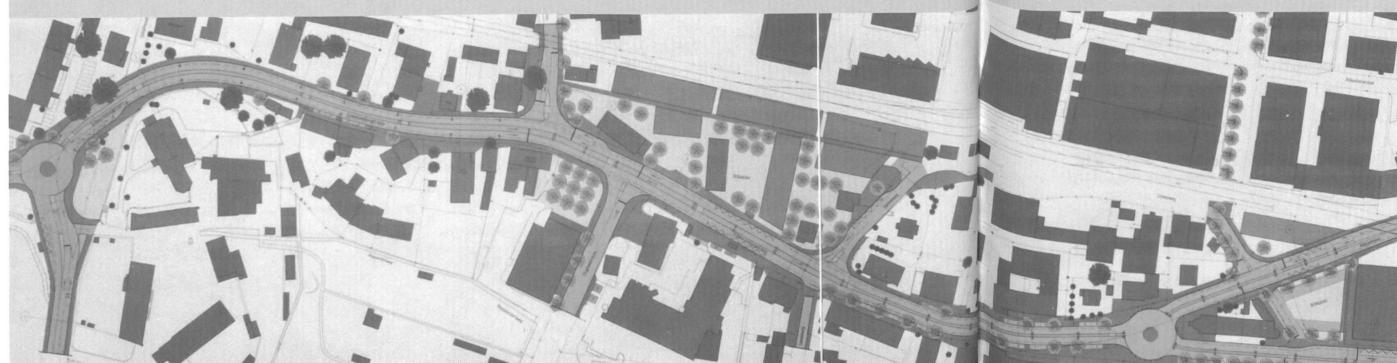
1. Preis  
"a niveau"  
Rothplatz, Lienhard + Cie AG, Bern; Metron Verkehrsplanung, Windisch; Adrian Strauss, Raumplanung, Bern; Matti, Bürgi, Ragaz Architekten

Das Tiefbauamt des Kantons Bern und die Gemeinde haben mit dem Wettbewerb zur Neugestaltung der Kantonstrassen im Zentrum von Köniz Neuland beschritten. Für einmal wurde eine Strassenumgestaltung nicht im Direktantrag vergeben. Mit dem Wettbewerb sollte ein Bearbeitungsteam gesucht werden, das verkehrstechnisch als auch städtebaulich überzeugende Lösungen anbieten kann. Im Vordergrund standen dabei, neben der starken Verkehrsbelastung, die Verkehrsprobleme, die die beiden Niveauübergänge über die Schwarzenburgbahn verursachen. Das erstprämierte von 25 eingereichten Projekten baut auf dem heutigen Verkehrsregime auf und enthält, abgesehen von einem durchgehenden Mittelstreifen, eigentlich keine grossen Würfe. Das Projekt geht jedoch ausserordentlich sensibel mit dem Strassenraum um, was sich in vielen Details zeigt.

Mit Carl Fingerhuth, Leiter der Jury, unterhält sich Suzanne Michel, ebenso Mitglied der Jury

Beim Ansehen der Projekte bezüglich ihrer städtebaulichen Aussagen hatte ich als Nutzerin und Nichtarchitektin das Gefühl, dass das Repertoire an gestalterischen Eingriffen eigentlich recht gering war. Nicht wenige Projekte haben sich praktisch auf das Pflanzen von Bäumen beschränkt. Ist das Ausdruck einer ge-

wissen Hilflosigkeit oder sind die Handlungsspielräume für solche Strassenumgestaltung bzgl. Städtebau eben doch recht klein? Hier muss ich etwas vorausschicken: Die Suche nach Identität in der Stadt, nach Heimat und Emotionalität wird zu einem sehr wichtigen Thema in der städtebaulichen Diskussion. Diese Anliegen lassen sich in erster Linie im öffentlichen Raum umsetzen. Hier sind auch die Voraussetzungen günstig, weil der Wertewandel in der Verkehrsplanung bewirkt, dass Verkehrsflächen plötzlich nicht mehr ausschliesslich für den Verkehr gebraucht werden. Bisher wurden Strassenräume meist von Verkehrsingenieuren und Tiefbauspezialisten nach den Kriterien Funktionalität und Dauerhaftigkeit gestaltet. Für städtische Aussenräume wäre aber die gleiche Sorgfalt gefragt, wie für Hochbauten. Zum Handlungsspielraum ist zu sagen, dass es eben auch hier nicht um die grossen Würfe geht, sondern um das Neuorganisieren von Flächen, um Querungen, Bepflanzung, Strassenbeläge, Beleuchtung, etc.. Das Gefühl von Sicherheit und Wohlbefinden im öffentlichen Raum hängt eng mit diesen Elementen zusammen. Wir müssen uns wieder neu damit auseinandersetzen. Ich finde, die Handlungsspielräume sind eigentlich gross. Dabei sind aber auch die planerischen Instrumente von Bedeutung. Wir brauchen dreidimensionale Gestaltungsvorstellungen für den städtischen Raum, die Strukturen vorgeben, aber Handlungsspielräume offen lassen.



Es fällt auf, dass es zwar mehrere Projekte gab, die für die Verkehrsprobleme gute Lösungen lieferen, dass es aber eigentlich nur beim Siegerprojekt wirklich gut gelungen ist, die Verkehrslosung städtebaulich überzeugend umzusetzen. War die Aufgabe, im gleichen Bearbeitungsschritt sowohl verkehrstechnische als auch städtebauliche Lösungen zu erarbeiten eine Überforderung?

Es war vielleicht eine Überforderung, weil die Aufgabe verkehrsplanerisch anspruchsvoll war und weil es bisher wenig Gelegenheiten gab, wo Verkehrsplaner und Architekten eine Zusammenarbeit einüben konnten. Gerade die Architekten hatten bisher wenig Möglichkeiten, auf diesem Gebiet zu arbeiten und sich mit den Grundregeln der Verkehrstechnik vertraut zu machen. Trotz Schwierigkeiten muss das Zusammenwirken von Verkehrsplanung und Städtebau aber zu einer Selbstverständlichkeit werden. Ich denke, hier stehen wir wirklich am Anfang einer neuen Aufgabe. Wir müssen einen neuen Diskurs über Strassen und öffentliche Räume entwickeln. In der Architektur gibt es diese sich immer wieder ändernde Diskussion zu richtig und falsch. Bezuglich Strassengestaltung fehlt uns diese Auseinandersetzung weitgehend.

Dieser Wettbewerb hat ja einen gewissen Pilotcharakter. Ist der Projektwettbewerb das richtige Verfahren, um in solchen komplexen Situationen zu befriedigenden Lösungen zu kommen? Hätte man zweistufig vorgehen können? Alternativen?

Wenn man mit dem ersten Preis nicht ein allseits befriedigendes Projekt gefunden hätte, wäre aus dem Verfahren vermutlich ein 2-stufiger Wettbewerb geworden. Von der Idee, zuerst die Verkehrsplaner die möglichen Lösungen auf den Tisch legen zu lassen und diese dann städtebaulich zu optimieren, halte ich wenig, denn gewisse gute Ideen, beispielsweise die Tiefgarage Bläuacker sind eben genau aus dem Zusammenspiel von Städtebau und Verkehr entstanden. Es wäre denkbar gewesen, anstatt eines Projektwettbewerbes einen Ideenwettbewerb zu machen. Der Wettbewerb war ja auch ein Zwischenring, indem der Detailierungsgrad stark den

TeilnehmerInnen überlassen wurde und in der Preisvergabe, abgesehen vom ersten Preis, eher Ideen als Gesamtprojekte belohnt wurden. Aber ich denke, es war trotzdem richtig, den Wettbewerb als Projektwettbewerb auszuschreiben und damit auch Fragen der Realisierung, Kosten und Etappierung ins Zentrum zu rücken. Als Alternativen sehe ich allenfalls ein zweistufiges Verfahren mit vorgeschalteten Ideenwettbewerb oder einen Wettbewerb auf Einladung. Nur besteht hier das Problem, dass es in diesem Bereich erst wenige bekannte, eingespielte Teams gibt und man dadurch natürlich auch den Jungen Chancen wegnimmt.

Wenn man die Liste der PreisträgerInnen betrachtet, sind zwei Dinge bemerkenswert: Die erfolgreichen Projekte wurden zwar alle durch interdisziplinäre Teams bearbeitet, gleichzeitig fällt aber auf, dass ausser im Siegerprojekt kaum renommierte Architekturbüros mitgemacht haben. Ist dieser Wettbewerb für Architekten nicht attraktiv oder sind Städtebau und Verkehrsplanung zwei getrennte Welten?

Das hängt zum einen sicher damit zusammen, dass es für eine solche Arbeit ein qualifiziertes Verkehrsplanungsbüro braucht; die Auseinandersetzung vor Ort ist sehr intensiv. Die Büros die diese Voraussetzungen erfüllen, sind nicht sehr zahlreich. Daher könnte ich mir vorstellen, dass verschiedene interessierte Architekturbüros gar keine geeigneten Partner gefunden haben. Renommierte Architekturbüros zeigen oft wenig Interesse an der Gestaltung des öffentlichen Raumes.

Wie beurteilen Sie den Wettbewerb insgesamt. Zur Nachahmung zu empfehlen?

Ja, unbedingt. Es braucht in diesem Bereich Übungsfelder und es braucht vor allem auch eine Diskussion dazu in der Öffentlichkeit, was ein Wettbewerb herstellen kann.

Damit ein Wettbewerb erfolgreich sein kann, muss er aber auch für die TeilnehmerInnen attraktiv sein. Der Arbeitsaufwand, um überhaupt ein seriöses Projekt abgeben zu können, war hoch. Wirkte das für einen Wettbewerb nicht abschreckend?

Es war sicher eine sehr grosse Aufgabe. Aber weil es um ein Gesamtkonzept und um die Neugestaltung eines ganzen Strassenzuges geht, hätte man sie nicht sinnvoll aufteilen können. Vielleicht sind die Ingenieure aber auch den Umgang mit Wettbewerben noch wenig gewohnt. Ein Wettbewerb ist in aller erster Linie eine Investition in die eigene Weiterbildung. Wer Wettbewerbe primär als eine Investition in die Aquisition versteht, ist sicher enttäuscht. Vielleicht müsste man diesem Lernaspekt aber auch bei der Präsentation der Resultate eines Wettbewerbs mehr Rechnung tragen und diese entsprechend gestalten. ■

## Projektwettbewerb für Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungskonzept Könizstrasse – Schwarzenburgstrasse

Tiefbauamt Kanton Bern  
- Oberingenieurkreis II,  
Köniz, GBS:Gürbetal-Bern-Schwarzenburgbahn

Wettbewerbsbegleitung, technische Vorprüfung:  
Planungsbüro Jürg Dietiker, Windisch Moderation der Jurysitzungen:

Carl Fingerhuth, dipl. Arch. BSA/SIA, Basel

Teilnahmebedingungen:  
Die federführende Person musste Wohn- oder Geschäftssitz im Kanton Bern haben. Beizozogene Spezialisten durften nur für ein Team tätig sein.

Verteilung der Preissumme:

Fr. 55'000.- für 5 Preise,  
Fr. 15'000.- für 3 Anläufe

1. Preis: Rothplatz, Lienhard + Cie AG, Bern; Metron Verkehrsplanung, Windisch; Adrian Strauss, Raumplanung, Bern; Matti, Bürgi, Ragaz Architekten

2. Preis: Steiner und Buschor, Planungs- und Ingenieurbüro, Burgdorf; Kurth und Partner, Architekten, Burgdorf; Basler & Hoffmann, Ingenieure & Planer

3. Preis: Luder Perrochon Partner, Vermessungs- & Ingenieurbüro, Bern; Weber + Brönnimann AG, Ingenieure + Planer ASIC, Bern; Dähler + Partner AG, Architekten und Raumplaner, Bern; Weber + Schweingruber, Landschaftsarchitekten BSLA