

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design

Herausgeber: Hochparterre

Band: 11 (1998)

Heft: [2]: "Neue Mobilität" : Tagungsband zu einer Veranstaltung der Metron über Verkehrsplanung am 30. Januar 1998 in Bern

Artikel: Quartieridentität und Lebensqualität : werden die Ziele beim Umbau der Seftigenstrasse in Wabern erreicht?

Autor: Seewer, Ueli

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-120816>

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: 09.01.2026

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

Quartieridentität und Leben

Werden die Ziele beim Umbau der Seftigenstrasse in Wabern erreicht?

Von 1996 bis 1997 wurde die Seftigenstrasse in Wabern bei Bern umgebaut. Die 1,5 Kilometer lange Hauptstrasse durch den Ortsteil von Köniz glich bis vor kurzem anderen Strassen, wie wir sie aus Ballungsräumen kennen. Sie dient einerseits als örtliche Hauptverkehrsachse und verbindet andererseits die Gemeinden Kehrsatz und Belp sowie das Gürbetal mit der Stadt Bern. Verkehrsströme von bis zu 22 000 Motorfahrzeugen pro Tag beeinträchtigen die Lebensqualität durch Lärm- und Schadstoffemissionen stark. Entlang der Strasse befinden sich zahlreiche Läden und ein grösseres Einkaufszentrum sowie Wohnungen. Im Strassenraum verkehren zusätzlich zu den Autos Fussgänger und Velos sowie eine Tram-bahn.

Der schlechte Zustand der Tramgleise veranlasste das Tiefbauamt zu Sanierungsarbeiten. Um die allgemein wenig attraktive Situation zu verbessern, nahmen die Verantwortlichen eine innovative Sanierung in Angriff. Im Konzept war als zentraler Punkt vorgesehen, den Raum unter den verschiedenen Nutzern anders aufzuteilen, ohne die Leistungsfähigkeit der Strasse einzuschränken. Während Autos und Trams nun auf der gleichen Fahrbahn verkehren, ermöglicht ein Mittelstreifen den Fussgängern, den Velofahrern, aber auch den Automobilisten, die Strasse rascher und sicherer zu überqueren. Auf den breiteren Seitenbereichen besteht mehr Raum für Fussgänger und

Velofahrer, attraktive Ladenvorplätze, Kundenparkplätze sowie Bäume. Auf Lichtsignalanlagen konnte nicht gänzlich verzichtet werden, um die Verkehrsmenge im eigentlichen Ortsbereich zu dosieren und dem Tram weiterhin die Vorfahrt gewähren zu können. Mehrere neue Kreisel haben den Verkehrsfluss dennoch verstetigt und beruhigt.

Vor und nach dem Umbau

Die Bevölkerung Waberns und alle Verkehrsteilnehmer können jetzt nach Abschluss der Bauarbeiten feststellen, inwieweit sich die hochgesteckten Erwartungen in das Umbauprojekt erfüllt haben. Doch ist es möglich, sich noch an die Verhältnisse vor Beginn der Bauarbeiten zu erinnern? Die Planungsabteilung der Gemeinde Köniz und die kantonale Verwaltung wollten es genau wissen. Neben den klassischen Fahrzeugzählungen und Schadstoffemissionsmessungen haben sie deshalb 1995 bei der Uni Bern eine Studie in Auftrag gegeben, um die weiterführenden Auswirkungen der Sanierung und Umgestaltung mit wissenschaftlichen Methoden zu untersuchen. Die nun vorliegenden Resultate ermöglichen es, in die Zeit vor den Bauarbeiten zu blicken. Sie erlauben es aber auch, den Erfolg der Sanierung abzuschätzen. Eine eigentliche Nachheruntersuchung wird erst nach einer Eingewöhnungszeit von einem Jahr im Herbst 1998 möglich sein.

Literatur

Suzanne Michel, Öffentlichkeitsarbeit beim Umbau der Seftigenstrasse. Ein Werkstattbericht zum Thema Kommunikation und Planung. 1997. In: collage 4/97:33-37.
Ueli Haefeli, Christian Häuselmann, Ulrich Seewer, Schlussbericht der Vorheruntersuchung Seftigenstrasse Wabern. Die Sanierung und Umgestaltung der Seftigenstrasse: Auswirkungen auf Lebensqualität und Einkaufsverhalten der NutzerInnen (mit besonderer Berücksichtigung des Langsamverkehrs und der Ertragssituation des Detailhandels). Eine interdisziplinäre Wirkungsanalyse. Bern: Gemeinde Köniz, Kanton Bern, 1997.
Metron AG, Rothpelz, Lienhard AG (Hg.), Sanierung Seftigenstrasse, Verkehrs- und Gestaltungskonzept. Bern: Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern, Gemeinde Köniz, Städtische Verkehrsbetriebe, 1993.
Der Schlussbericht der Vorheruntersuchung sowie weitere Publikationen können bei der Planungsabteilung der Gemeinde Köniz, Sägestrasse 75, 3098 Köniz (T 031/970 93 99; F 031/970 92 11), bezogen werden.



ualität

Die Vorher-Untersuchung

Besonders interessierte, wie sich die Umgestaltung auf die Entwicklung des Fussgänger- und Veloverkehrs und die Ertrags situation des Detailhandels auswirken würde. Im September 1995 fand eine gross angelegte Verkehrszählung statt. Dabei wurden die Fussgänger auf der Seftigenstrasse und in ihren Seitenstrassen gezählt. Mit Videokameras untersuchten die Wissenschaftler auch die Querungen über die Strasse und das Verhalten der Fussgänger. Weiter erfassten sie den Veloverkehr und den Autoverkehr sowie die Passagierzahl der öffentlichen Verkehrsmittel. Im Herbst 1995 fanden drei verschiedene Befragungen statt. Mit einer repräsentativen Bevölkerungsbefragung konnten Angaben zum Einkaufs- und Verkehrsverhalten der Waberer gewonnen werden. Eine ergänzende Kundenbefragung in den Geschäften an der Seftigenstrasse sowie im Maygut-Einkaufszentrum und in der Berner Innenstadt lieferte Angaben zu den auswärtigen Kunden und zu anderen Einkaufsorten. Die Firmenbefragung zeigte schliesslich die Einschätzung und Erwartungen der Geschäftsinhaber an der Seftigenstrasse.

Autos vorherrschend

Die Verkehrszählungen zeigen, dass der Autoverkehr in der Längsrichtung dominierte. Beinahe drei Viertel der an der Seftigenstrasse gezählten Personen verkehrten an den Untersuchungstagen mit dem Auto, während Fussgänger (5,4 Prozent) und Zweiräder (2,6 Prozent) ein Randdasein fristeten. Mit dem ÖV waren knapp ein Fünftel unterwegs.

Bis zu 160 Fussgänger passierten die Zählstelle vor dem Dorfzentrum. Dort befinden sich ein Grossverteiler, die Post sowie weitere Dienstleister. Auch andere Läden und vor allem die Tramhaltestellen erwiesen sich als wichtige Anziehungspunkte. Es fällt auf, dass die Leute kaum längere Strecken entlang der Seftigenstrasse gingen, vielmehr suchten sie ihre Zielpunkte auf und begaben sich anschliessend wieder direkt in die Quartiere. Für die Fussgänger wirkte die Seftigenstrasse als Trennriegel. Sie überquerten die Strasse meistens bei Ampeln und mussten dort oft lange Wartezeiten bis zu 80 Sekunden in Kauf nehmen. Querungen waren trotzdem häufig, weil die Passanten Ziele auf der anderen Seite erreichen wollen. So querten am Untersuchungstag zwischen 6 und 20 Uhr 1055 Fussgänger und 199 Velofahrer den am stärksten belasteten Fussgängerstreifen beim Dorfzentrum. Die naheliegende Unterführung benutzten in der gleichen Zeit nur 154 Personen, während an der gleichen Stelle etwa gleich viele freie Querungen festzustellen waren. So verwundert es kaum, dass zwar 71,8 Prozent der Befragten das schnelle Überqueren der Strassen zu Fuss als wichtig oder sehr wichtig einstuften, jedoch nur 35,6 Prozent mit den entsprechenden Verhältnissen an der Seftigenstrasse zufrieden oder eher zufrieden waren.

Die Zahl der Velos war am Untersuchungstag relativ gering. So passierten in der Spitzentunde 75 Zweiräder die Hauptzählstelle. Verantwortlich dafür könnte die relativ schlechte Witterung gewesen sein. Als weiterer Grund kommt in Frage, dass die unattraktive und

wenig sichere Situation Leute vom Gebrauch des Velos abhalten könnte. Viele der Fahrer hatten offensichtlich Angst davor, auf der Strasse zu fahren. So verkehrten bis zu 37 Prozent aller Velos auf dem Trottoir – ohne nennenswerte Konflikte mit Fussgängern. Zahlreiche Velofahrer benutzten zudem die Fussgängerstreifen, um abzubiegen.

Am Erhebungstag haben 20 879 Motorfahrzeuge die Seftigenstrasse passiert. Die Belastung der Strasse sank dabei zwischen sechs Uhr morgens und acht Uhr abends nie unter 1000 Fahrzeuge pro Stunde. Auch am Wochenende blieb die Belastung hoch. Diese hohe Verkehrsbelastung erweist sich in keiner Art und Weise als verträglich für die Anwohner und Besucher der Seftigenstrasse.

Einkaufen zu Fuss oder per Velo

In der Befragung zeigte sich, dass vier von fünf an der Seftigenstrasse einkaufenden Personen in Wabern wohnen. Die meisten kauften zu Fuss oder mit dem Velo ein. Lediglich 31 Prozent benutzten immer oder häufig das Auto (vgl. die grafische Darstellung). Sie verbanden ihren Einkauf relativ selten mit anderen Tätigkeiten, was auf ein unattraktives Umfeld schliesst. Entsprechend waren mehr als 30 Prozent der Befragten unzufrieden damit, wie die Fusswege und die Ladenvorplätze gestaltet waren. Dagegen fanden zwei Drittel das Warenangebot vielfältig. Es erwies sich auch, dass ältere Menschen lieber an der Seftigenstrasse einkaufen als jüngere. Zwei Drittel der auswärtigen Kunden besuchten die Läden an der Seftigenstrasse mit dem Auto. Zusammen mit den Waberern ergibt sich ein Gesamt-Autokundenanteil von etwa einem Drittel. Der äusserst starke Autoverkehr auf der Seftigenstrasse schlug sich also auf die Ertrags situation des Detailhandels kaum positiv nieder.

Was meinen die Geschäftsleute?

An der Seftigenstrasse konnten 57 Betriebe befragt werden. Viele Geschäfte leben von ihren Stammkunden. Ein Drittel der Geschäftsführer schätzte deren Anteil auf über 80 Prozent. 14 Betriebe beklagten das mangelhafte Parkplatzangebot. Dem steht allerdings eine Parkraumerhebung gegenüber, die zeigt, dass zu jedem Zeitpunkt freie Abstellplätze zur Verfügung standen. Einig war man sich, dass die Einkaufsqualität nach dem Umbau zunehmen würde. Eine Mehrheit der Geschäftsleute erwartete dagegen vom Umbau keine Veränderung ihrer wirtschaftlichen Situation. Eine starke Minderheit aber ging von Zunahmen bei Umsatz, Gewinn, Kundenfrequenz, Stammkundenanteil und Laufkundenanteil aus. Nur wenige befürchteten Einbussen.

Nach dem Umbau: Die Chance nutzen

Erste Erfahrungen zeigen, dass sich die umgestaltete Seftigenstrasse technisch weitgehend bewährt. Weder kommt es zu grösseren Staus, noch bleibt das Tram im Verkehr stecken. Die kleinen, feinen alltäglichen Veränderungen werden sich jedoch erst im Verlaufe der Zeit zeigen. Mit der neuen Situation an der Seftigenstrasse hat der Spielraum für die Nutzer zu genommen. Von ihnen hängt das zukünftige Leben an

der Seftigenstrasse ab. Sie müssen das Angebot nutzen, das ihnen zur Verfügung steht: Das Gewerbe durch die Einrichtung attraktiver Laden vorbereiche, die Anwohner durch die Wiedereroberung des Lebensraums Seftigenstrasse und die Autofahrer durch eine rücksichtsvolle, angepasste Fahrweise.

Die Nachheruntersuchung wird zeigen, was sich an der Seftigenstrasse verändert hat. Besonders interessieren folgende Fragen:

- Hat sich der Anteil des Fussgänger- und Veloverkehrs, dem mehr und attraktiver Raum zugestanden wird, erhöht?
- Halten sich mehr Fussgänger und Velofahrer im Strassenraum auf? Gibt es sogar Passanten, die an der Seftigenstrasse entlang flanieren und lädelen?
- Kommt es auf den Mischflächen, auf denen Fussgänger, Velofahrer und der Anlieferverkehr zusammen treffen, zu Konflikten?
- Kann die Strasse dank der Mittelstreifen und der geringeren Geschwindigkeit des Autoverkehrs schneller und sicherer überquert werden? Wirkt die Strasse dadurch weniger stark als Trennriegel?
- Gibt es mehr oder weniger Waberer und Auswärtige, die an der Seftigenstrasse einkaufen? Wie verändert sich ihr Verkehrsverhalten?
- Wie wirkt sich die Sanierung auf die Geschäfte aus? Wie schätzen die Geschäftsleute die Entwicklung ein?
- Wie hat sich die Lebensqualität verändert?

Erfolgsrezept?

An der Planung waren alle betroffenen Gruppen von Anfang an beteiligt. Eine von der Gemeinde Köniz präsidierte Begleitkommission unterzog die Arbeit der Planer einer kritischen Begutachtung. Dadurch entstand im politischen Prozess eine tragfähige Basis für das Projekt. Nicht zuletzt ist die ausführliche begleitende Informationstätigkeit dafür verantwortlich. Der sehr faire und transparente Planungsprozess könnte deshalb ein wichtiger Beitrag für den Erfolg des Projekts sein. Gleichzeitig könnte er die Basis dafür bilden, dass die Waberer *ihre* Seftigenstrasse annehmen und das geschaffene Potential nutzen.

Verkehrsmittelwahl der Einwohner Waberns beim Einkauf an der Seftigenstrasse

