

| | |
|---------------------|---|
| Zeitschrift: | Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design |
| Herausgeber: | Hochparterre |
| Band: | 24 (2011) |
| Heft: | [11]: Ausgezeichnete Fusswege : die Preisträger des Flâneur d'Or 2011 |
| Artikel: | Verblüffende Lösungen : der Berner Kantonsoberingenieur Stefan Studer über seine Tätigkeit als Jurymitglied und sichere Verkehrswege für Fussgänger |
| Autor: | Studer, Stefan |
| DOI: | https://doi.org/10.5169/seals-287216 |

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: 12.01.2026

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

SCHLAUE PROJEKTE

Jurymitglied Stefan Studer über Rayonverbote für Elterntaxi, simple Trampelpfade und den Kantonsoberingenieur als Anwalt von Truckern, Fussgängern und Anwohnern.

Interview: Hochparterre / Fussverkehr Schweiz, Foto: Rolf Siegenthaler

Stefan Studer, gehen Sie zu Fuss zur Arbeit? Nein, ich fahre meistens mit dem Auto. So bin ich in etwa einer halben Stunde im Büro in Bern, mit dem öffentlichen Verkehr hingegen hätte ich von meinem Wohnort in Muri aus mindestens doppelt so lange.

Was geht Ihnen durch den Kopf, wenn Sie durch die Windschutzscheibe die Passanten betrachten? Ich habe weniger die Optik des Autofahrers, sondern sehe den Verkehr durch die Brille des Kantonsoberingenieurs, der die Bedürfnisse aller unter einen Hut bringen will. Ich versuche, die Schwierigkeiten sämtlicher Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer zu erkennen, inklusive Fuss- und Veloverkehr. Ein Dauerthema ist die Schulwegsicherheit. Noch gibt es viele Querungen ohne Mittelinseln, die wichtig sind, um Unfälle zu verhüten. Im Norden des Kantons haben sich Schulwege verlängert, weil man Schulhäuser zusammengelegt hat. Immer mehr Schulkinder bewegen sich auf Strassen, die gerade für Velos oft zu schmal sind. Abgesehen vom Arbeitsweg benutze ich übrigens den ÖV so häufig wie möglich und bin auf dem Weg zu Bus, Tram und Zug selbst Fussgänger. Privat bin ich gern und oft zu Fuss oder per Velo unterwegs.

Wie gehen Sie bei problematischen Schulwegen vor? Rasche Abhilfe ist oft nicht möglich, nicht zuletzt, weil die finanziellen Mittel begrenzt sind. Da sind intelligente Lösungen gefragt. Zuerst ermitteln wir den Handlungsbedarf mit einer Analysemethode, die wir selbst entwickelt haben. Das ist die Methode «Standards Kantonsstrassen», die eine ganzheitliche Betrachtung der Situationen ermöglicht. Was innerorts zum Schutz des Fuss- und Veloverkehrs vorgekehrt werden muss, wird in vier Schritten ermittelt. Zu den Kriterien gehören die effektiv gefahrenen Geschwindigkeiten des motorisierten Verkehrs, das Verkehrsaufkommen und die vorhandenen, sogenannten «Querungshilfen» und Trottoirs. Wir stützen uns natürlich auch auf Unfallanalysen, die Beobachtung von Gemeinden, den Strassenunterhalt sowie auf Hinweise aus der Bevölkerung.

Rechtlich bestehe ein Schutzauftrag, unabhängig davon, wie hoch die Zahl der Fussgänger sei, heisst es in den «Standards Kantonsstrassen». Was bedeutet das? Jedes Menschenleben zählt. Die Frage lautet: Sind Personen oder Personengruppen gefährdet? Ein Ja ist schon gegeben, wenn eine Person gefährdet ist. Das heisst bei Schulwegen: ein einziges Kind. Eine andere Frage ist, welche Massnahmen sinnvoll sind. Wir bauen nicht für eine einzige Fussgängerin ein 200 Meter langes Trottoir, dazu fehlt uns das Geld. Aber es braucht eine Lösung. So haben wir bei einer tiefen Fussgängerzahl auch schon mal einen simplen Trampelpfad neben der Strasse gebaut oder einen Gehweg einfach markiert und mit Pollern geschützt.

Nach welchen Kriterien werden die Verkehrsfächen zwischen dem motorisierten Verkehr und dem Fuss- und Veloverkehr verteilt? Wir bauen kaum je eine Strasse auf der grünen Wiese, deshalb ist diese Frage in der Praxis irrelevant. Es geht um bestehende Strassen und Ortsdurchfahrten mit meist vorgegebener Breite. Danach haben wir uns zu richten und eine Kompromisslösung zu finden, die allen genügend Sicherheit bringt.

Fussverkehrsinfrastrukturen sind also die Restflächen entlang der Fahrbahn? Das ist mir zu polemisch. Nehmen wir die Gemeinde Köniz: Einst war es fast unmöglich, zu Fuss die Hauptstrasse zu überqueren, die mit 21'000 Fahrzeugen pro Tag stark belastet ist. Wir fanden eine Lösung mit Tempo 30 und einem relativ breiten, hellgrauen Mehrzweckstreifen, der in der Mitte zwischen den Fahrbahnen liegt und den Fussgängerinnen und Fussgängern die Querung erleichtert.

Bern gilt im Bereich Verkehr als fortschrittlicher Kanton. Das «Berner Modell», das auf «Koexistenz» im Strassenraum setzt, stösst im Inland wie im Ausland auf Interesse. Doch: Hilft die Koexistenz dem Fussverkehr tatsächlich? Das wird tatsächlich oft bezweifelt. Gerade in Köniz war die Skepsis im Vorfeld gross, weil die Zebrastreifen entfernt wurden, die den Fussgängern den Vortritt geben. Doch wir überprüfen jede Sanierung einer Ortsdurchfahrt nach dem «Berner Modell» mit einer anschliessenden Wirkungsanalyse. Die Resultate zeigen: Die Fussgängerinnen und Fussgänger fühlen sich jeweils sicherer, ihre Wartezeiten beim Überqueren sinken. In Köniz zeigte eine Bevölkerungsbefragung: 67 Prozent der Fussgänger, Velofahrerinnen und Benutzer des öffentlichen Verkehrs finden es gut, dass man die Hauptstrasse nun überall zu Fuss überqueren darf. Bei den Autofahrern sind es nur 47 Prozent, denn das neue Verkehrsregime fordert von ihnen sehr viel mehr Aufmerksamkeit. Die Fahrzeiten haben sich nicht verlängert, im Gegenteil. Obwohl früher Tempo 50 galt, ist der Verkehr heute flüssiger, die Autos kommen rascher durch den Ort.

Kritisiert wird aber die Behindertengerechtigkeit des Projekts. Fehlt nicht ein taktil erfassbarer Fahrbahnrand für Menschen mit Sehbehinderung? Die Pfosten auf der ebenen Asphaltfläche grenzen den geschützten Gehbereich von der Fahrbahn ab und verhindern das wilde, unkontrollierbare Parkieren von Autos. Der absatzlose Übergang vom Gehbereich zur Fahrbahn wird von Gehbehinderten, älteren Menschen mit Rollator, Personen im Rollstuhl, Eltern mit Kinderwagen und Velofahrenden sehr geschätzt, kann aber tatsächlich von den Sehbehinderten zu wenig wahrgenommen werden und entspricht nicht den Vorgaben der Behindertenverbände. Diese Kritik nehmen wir ernst.

Wie stellen Sie sicher, dass bei einem Projekt die Anliegen des Fussverkehrs und der Aufenthaltsqualität garantiert werden können? Durch den systematischen Einbezug unserer internen Fachstelle für den Langsamverkehr. Manchmal konsultieren wir auch externe Spezialisten, etwa Fussverkehr Schweiz, Pro Velo oder die Behindertenorganisationen. Ein weiterer, entscheidender Faktor ist die Tatsache, dass das «Berner Modell» die Bevölkerung früh mit einbezieht. Wir machen die Projekte in einem frühen Planungsstadium an öffentlichen Anlässen bekannt, moderieren Workshops mit Anwohnerinnen und betroffenen Geschäftsleuten und laden alle interessierten Personen dazu ein, sich zum Vorhaben zu äussern. Diese Mitwirkungsphase findet vor der Strassenplanauflage statt. Sie baut Ängste ab und vermindert die Zahl der späteren Einsprachen – vor allem aber verbessert sie das Projekt. Manchmal erhalten wir Hunderte von Eingaben. Die Anliegen von Fussgängern stehen dabei häufig im Mittelpunkt.

Ein Kantoningenieur baut Strassen, Tunnels und Brücken. Warum haben Sie bei der Jury des Flâneur d'Or mitgemacht? Sie haben offenbar ein antiquiertes Bild eines Kantoningenieurs! Es geht mir nicht darum, imposante Strassenbauten hinzuklotzen, sondern schlaue Lösungen zu finden. Ich bin nicht nur Anwalt der Autofahrerin und des Truckers, sondern auch des Fussgängers, der Anwohnerin, des Velofahrers und der Steuerzahlerin. Man hat mich für die Jury angefragt, und ich habe zugesagt, weil es mich interessiert, wie andere Kantone ähnliche Probleme angehen.

Sind Sie fündig geworden? Durchaus. Der Flâneur d'Or bietet eine ideale Plattform, indem er schweizweit «the best of best» zusammenträgt. In der Jury konnte ich mich vertieft mit den Projekten befassen, das war sehr interessant. Ich nahm Anregungen mit, die in unserem Kanton bereits in Fachsitzungen eingeflossen sind. Umgekehrt fand ich auch Bestätigung,

weil ich sah, dass Lösungen aus dem Kanton Bern andernorts kopiert werden sind. Ein Beispiel dafür ist der Mittelstreifen, den wir in Zollikofen vor über zehn Jahren erstmals bauten, um den Fussgängern die Querung zu erleichtern und Linksabbiegenden genügend Raum anzubieten. Inzwischen hat er in verschiedenen Kantonen und im angrenzenden Ausland seinen festen Platz im planerischen Werkzeugkasten. Solche Mittelstreifen setzen sich je länger, desto mehr durch, wo immer der nötige Platz vorhanden ist. Auch in der Stadt Zürich bei der Verkehrsberuhigung nach der Eröffnung der Westtangente. Oder auf der Bernstrasse im thurgauischen Weinfelden.

Welche Lösungen fanden Sie als Jurymitglied überraschend? Das Basler Projekt «Auf Augenhöhe 1,20 Meter» hat mich verblüfft. Es entwickelt aus der Perspektive des Kindes Ansätze, die bei konkreten Vorhaben zu besseren Lösungen führen. Und ein Beispiel aus dem Kanton Tessin bringt eine überraschende Lösung des Problems, dass immer mehr Eltern ihr Kind mit dem Auto zur Schule fahren, beim Aussteigenlassen aber zuweilen am dümmsten Ort anhalten, etwa auf dem Fussgängerstreifen gleich vor dem Schulhof, und so andere Kinder gefährden. Es führt einen Elternrayon mit sichereren, definierten Orten zum Anhalten ein, bis dorthin und nicht näher zum Schulhaus dürfen die Elterntaxis fahren. Solche Ansätze, die auf das Mobilitätsverhalten einwirken, waren für mich neu.

Und bei den Bauten? Oh, da gab es phantastische Projekte! Zum Beispiel die Brücke für den Fuss- und Veloverkehr über die Pfingstweidstrasse in Zürich West. Doch von solchen Lösungen können wir hier, im Kanton Bern, nur träumen, uns setzen die Finanzen viel engere Grenzen.

An Orten mit hohem Verkehrsaufkommen weichen Velos häufig auf Trottoirs aus. Was muss beachtet werden, damit es nicht zu Konflikten zwischen Fussgängern und Radfahrern kommt? Eine generelle Antwort gibt es nicht, das hängt davon ab, wie hoch das Fussgänger- und Radfahreraufkommen tatsächlich ist. Im Kanton Bern sind Velos auf dem Trottoir kein grundsätzliches Tabu – sofern das Schutzbedürfnis der Fussgänger gewährleistet ist. Die Koexistenz – nach dem Motto: der Strassenraum gehört allen – funktioniert in diesem Bereich oft, allerdings nicht immer und überall. Der Träger des Flâneur d'Or, die Umnutzung einer stillgelegten Eisenbahnlinie als attraktive Verbindung, zeigt, dass das Nebeneinander von Velo- und Fussverkehr grundsätzlich gelingen kann.

2008 hat der Flâneur d'Or die Ortsdurchfahrt in Bremgarten BE ausgezeichnet, die als Begegnungszone neu gestaltet wurde. Wie bewähren sich Begegnungszonen in Ortschaften mit viel Verkehr? Sie bewähren sich gut. Im Rückblick ist eine Erkenntnis wichtig: Man darf gewisse Ängste nicht unterschätzen, die mit dem Wegfall von Zebrastreifen verbunden sind. Kinder werden ab dem Kindergarten auf «warte, luege, lose» getrimmt. Eine Begegnungszone wirkt da zuerst einmal recht verunsichernd, obwohl ja die Fussgängerinnen und Fussgänger in einer solchen Zone Vortritt haben. Deshalb sollten von Beginn weg genug Zeit und Mittel in die Information der Bevölkerung investiert werden.

Welchen Stellenwert hat für Sie der Verband Fussverkehr Schweiz? Wir arbeiten oft mit Fachleuten von Fachverbänden zusammen, unter anderem auch von Fussverkehr Schweiz. Wir haben dabei eine etwas andere Optik: Während ein Fachverband sein spezifisches Anliegen erfüllt haben möchte, müssen wir vielfältige Bedürfnisse und auch finanzielle Rahmenbedingungen berücksichtigen. Insgesamt jedoch tragen die Fachverbände mit ihrem Wissen zur Optimierung unserer Projekte bei.

STEFAN STUDER

Stefan Studer, 41, ist diplomierte Kulturingenieur der ETH Lausanne, seit 2008 Kantonsoberingenieur und in dieser Funktion Vorsteher des Tiefbauamts des Kantons Bern. Das Amt plant, baut und unterhält ein Kantonsstrassennetz von rund 2100 Kilometern Länge. Das Tiefbauamt hat auch eine eigene Fachstelle für den Langsamverkehr. Stefan Studer war Mitglied der Jury Flâneur d'Or 2011. Er wohnt in Murten, ist verheiratet und Vater von zwei Kindern.

> www.tba.bve.be.ch



^Kantonsoberingenieur Stefan Studer: nicht Strassenbauten hinklotzen, sondern clevere Lösungen finden.