

Zeitschrift: Schweizer Ingenieur und Architekt
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 116 (1998)
Heft: 5/6

Artikel: Das Berner Modell
Autor: Kobi, Fritz
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-79450>

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: 20.01.2026

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

Fritz Kobi, Bern

Das Berner Modell

Das Berner Modell beruht auf verkehrspolitischen Grundsätzen, die ihre Umsetzung in konkreten Instrumenten finden. Mit partizipativem Planungsprozess und neuem Rollenverständnis der Planenden soll in Zukunft vermehrt nach der Grundphilosophie (Koexistenz statt Dominanz) gearbeitet werden. Ebenfalls dazu gehört eine fundierte Erfolgskontrolle (Bild 1).

Autos, Velos, öffentliche Verkehrsmittel und FussgängerInnen: Das Neben- und Miteinander der unterschiedlichen Verkehrsmittel und VerkehrsteilnehmerInnen führt vor allem auf stark belasteten Strassen innerorts zunehmend zu Konflikten. Erschwerende oder gar unterbundene Querungsmöglichkeiten, lange Wartezeiten, Unfälle sowie über den Grenzwerten liegende Lärm- und Luftbelastungen sind weitere negative Folgewirkungen des ausschliesslich nach technischen Kriterien erfolgten Ausbaus verkehrsreicher Ortsdurchfahrten. Der motorisierte Individualverkehr und teils auch der strassengebundene öffentliche Verkehr (Tram, Bus) dominieren das Bild. Unter der sich ausbreitenden Unwirtlichkeit leiden zudem das Gewerbe und die Läden und damit das örtliche Leben und Begegnen. Solche Strassen laden weder zum Flanieren noch zum Einkaufen ein.

Gefragt sind deshalb heute Verkehrslösungen, die besser auf die Anliegen von Mensch, Siedlung und Umwelt abgestimmt sind. Die Reparatur der Folgeschäden der bisherigen Entwicklung ist somit eine der heutigen Aufgaben der Strassenfachleute. Gleichzeitig gilt es aber auch, die für den Verkehr aus der zukünftigen Siedlungs- und Wirtschaftsentwicklung nötigen Freiräume zu schaffen.

Mit dem «Berner Modell» hat das Tiefbauamt des Kantons Bern zusammen mit

Fachleuten aus privaten Büros eine Vorgehens- und Planungsphilosophie entwickelt, die beides im Auge hat: Die Reparaturaufgabe und das Schaffen von Entwicklungsspielräumen (Bild 2). Pragmatisch an Projekten entwickelt und durch wissenschaftliche Untersuchungen begleitet, ist dies nicht ein theoretisches Modell. Bereits liegen erste Erfahrungen und Erkenntnisse vor.

Verkehrspolitische Grundsätze der Behörden

Das «Berner Modell» basiert auf verkehrspolitischen Grundsätzen der Behörden. Diese dienen der Verwaltung als Richtschnur, sei es nun bei der Erarbeitung der Ausbauprogramme, der Betriebskonzepte oder beim Setzen der Prioritäten. Geprägt wird aber auch die Ausgestaltung der konkreten Projekte des öffentlichen Verkehrs und des Strassenverkehrs.

Der Regierungsrat des Kantons Bern hat derartige Leitsätze erlassen. Danach soll beispielsweise entlang stark belasteter Strassen durch Umgestaltungen und Sanierungen die Verträglichkeit wieder hergestellt werden. Verbesserungen für den Zweiradverkehr und ein attraktiver öffentlicher Verkehr gehören ebenso zu den zentralen verkehrspolitischen Zielen des Kantons.

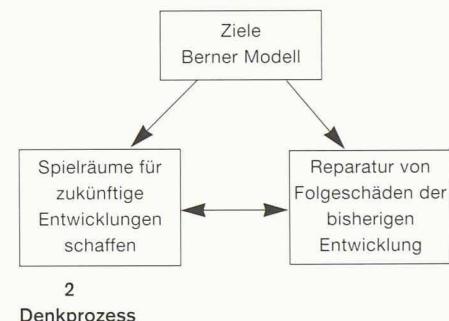
Instrumente zur Umsetzung

Als Instrument zur Umsetzung stellt die angebotsorientierte Verkehrsplanung die Brücke zwischen den verbalen Zielen und den technischen Normen und Richtlinien dar. Dazu musste die «zulässige Belastbarkeit einer Strasse» neu definiert werden. Die technisch mögliche Kapazität ist nicht mehr das allein ausschlaggebende Kriterium (Bild 3). Den Massstab für die Verträglichkeit setzen vielmehr das Nebeneinander der VerkehrsteilnehmerIn-

nen und das Umfeld. Gesetzlich festgelegte «harte» Grenzwerte bestehen für die Lärm- und die Luftbelastung. Auf interdisziplinären fachtechnischen Erkenntnissen dagegen basieren Kriterien wie:

- Betriebsabwicklung des öffentlichen Verkehrs,
- Trennwirkung einer Strasse für das Queren durch die FussgängerInnen oder
- Voraussetzungen für einen sicheren Veloverkehr.

In die Verträglichkeitsüberlegungen einzbezogen werden müssen aber auch die Verkehrssicherheit, die Anlieferungsmöglichkeiten für das Gewerbe und die Läden und das Strassenbild.

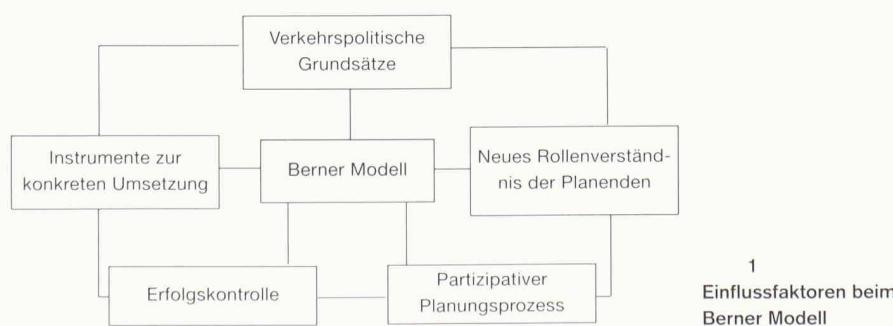


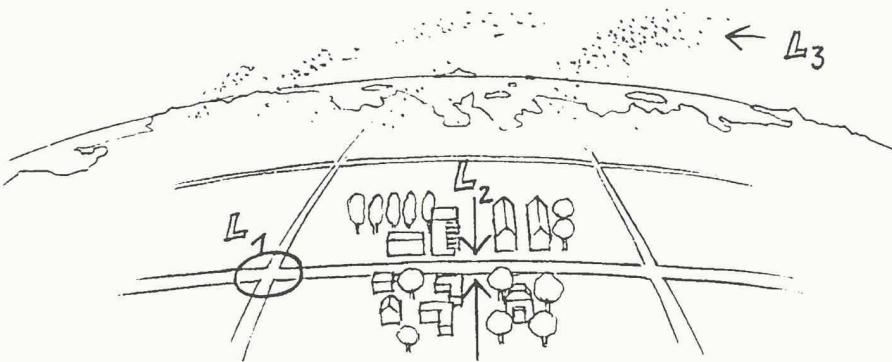
Mit der Wegleitung für Strassenplanung und Strassenbau «Luftreinhaltung und Verkehr» hat der Kanton Bern ein praxisorientiertes Instrument geschaffen. Dazu gehörte auch die entsprechende Ausbildung der Projektleiter im Tiefbauamt, eine Fortbildungsveranstaltung für die Ingenieurbüros sowie ein Informationsanlass für PolitikerInnen.

Mit Blick auf die Zukunft seien an dieser Stelle zwei Hinweise erlaubt:

▪ Es ist davon auszugehen, dass zukünftig die Auswahl der Bearbeiterteams über den Ingenieurwettbewerb erfolgt. Gerade für die Ingenieurbüros resultieren daraus ganz neue Herausforderungen, aber auch Möglichkeiten. Zwei bereits im Kanton Bern durchgeführte Wettbewerbe zeigen aber auch, dass im Ingenieurbereich erst noch eine Wettbewerbskultur heranwachsen muss.

▪ Auch im Strassenbau kann Kunst am Bau ein wichtiges Thema sein. Die heutigen Bestrebungen nach ortsbildgerechtem bzw. die städtebaulichen Aspekte berücksichtigendem Strassenbau sind unverkennbar. Mit einer künstlerischen Ausgestaltung kann sich eine zusätzliche Identität von Strasse und Quartier entwickeln. Die Beispiele Neuhausplatz (René Ramp)





3

Strassenbelastung und Belastbarkeit des Strassenumfelds mit Kriterien L₁ (techn. Leistungsfähigkeit des Strassennetzes), L₂ (Begrenzung der zulässigen Verkehrsmenge durch Belastbarkeitsgrenzen des Umfelds: Lärm, Luft, Überquerbarkeit, Gestaltung), L₃ (Globale Begrenzung des Schadstoffausstosses: CO₂-Reduktion usw.)

und Seftigenstrasse (Hannes und Peteruschka Vogel) zeigen dies eindrücklich. Beim Neuhausplatz sammelte die Quartierbevölkerung aus eigener Initiative 50 000 Franken als Beitrag an die Ausführung des Projekts. Und in Wabern befassen sich verschiedene Quartierorganisationen mit das Projekt «Kunst am Bau» ergänzenden Projekten. Die Strasse ist nicht mehr nur Fremdkörper, sondern zentraler Teil des Quartiers.

Erfolgskontrollen

Erfolgskontrollen als wissenschaftliche und technische Begleituntersuchungen beantworten die Fragen nach dem Nutzen und der Zielerreichung. Erfreulicherweise zeigen die ersten Erfahrungen in Zollikofen und in Köniz, dass sich die Konzepte mit den aufeinander abgestimmten verkehrstechnischen, gestalterischen und baulichen Elementen auch auf stark belasteten Strassen bewähren. In Zollikofen sind die Wartezeiten der FussgängerInnen zum Queren der Strasse von vorher 60 bis 90 auf heute 0 bis 6 Sekunden zurückgegangen, was einer massiven Komfortverbesserung gleichkommt. Die feststellbare neu entstandene Koexistenz im Verkehr auf der Bernstrasse in Zollikofen führt aber nicht nur zu mehr Lebensqualität, Verkehrssicherheit und weniger Lärmentwicklung. Verbessert werden auch die Voraussetzungen für Gewer-

be und Läden. Ausschlaggebend sind diesbezüglich attraktive Vorplatzbereiche für die Anlieferung und das Kurzparkieren einerseits und als von den FussgängerInnen angenehm empfundene Flanierzone andererseits.

Durchgeföhrte Messungen und Abklärungen zeigen, dass entsprechend ausgestaltete Strassenanlagen auch im Bereich der Luftverunreinigung einen wesentlichen Beitrag zu leisten vermögen. Die Nutzen für Gewerbe, Läden und den Langsamverkehr werden durch die Universität Bern in einer sogenannten Wirkungsanalyse am Beispiel der Seftigenstrasse erfasst.

Partizipativer Planungsprozess

Der partizipative Planungsprozess sichert das frühzeitige Erkennen und Diskutieren der Konflikte und Lösungsansätze zusammen mit den Direktbetroffenen. Erst das Miterleben und Mitgestalten der Planung von Beginn weg führt letztlich zum Begreifen und Verstehen des Projekts. Aus diesem Grund wird bei grossen Umgestaltungsprojekten neben der üblichen technischen Arbeitsgruppe eine politisch orientierte Begleitkommission eingesetzt. Deren Zusammensetzung ist Sache der Gemeinde.

Wichtig ist, dass die Mitglieder Arbeit leisten und Entscheide treffen müssen. Die Begleitkommission darf nicht lediglich ein Gremium von Ja- oder Nein-Sagern sein. Die Beteiligten werden dadurch auch zu Botschaftern des Projekts. Dank des ehrlichen Einbezugs entwickelt sich ein Prozess, der letztlich zu einem Mittragen des Vorhabens führt.

Mit dem partizipativen Prozess kommen neue Aufgaben und Rollen auf die Planenden zu. Einerseits planen sie in einem gesellschaftlichen Umfeld, das

Koexistenz statt Dominanz im Strassenverkehr

Als Le Corbusier in der Charta von Athen (1933) seine Vorstellungen für eine verkehrsgerechte Stadt formulierte, konnte er kaum ahnen, welche Auswirkungen seine Thesen haben werden. Mit seiner Zielsetzung, dass Siedlungsschwerpunkte durch den motorisierten Verkehr möglichst direkt und unbehindert erreichbar sein sollten, waren die Voraussetzungen für die Strasse der Geschwindigkeit gegeben. Viele dieser sogenannten verkehrsgerechten Strassen weisen heute typische Krankheitsbilder auf. Ein für die Anwohner wichtiger Lebensraum ist verlorengegangen.

Jetzt schlägt das Pendel der Entwicklung zurück: Miteinander heisst die Devise - angestrebt wird neu die Strasse für alle. Am Beispiel der Bernstrasse in Zollikofen wird im folgenden der dazu erforderliche langwierige Prozess dargestellt.

Manfred Steiner

durch den Glauben, dass alles technisch machbar sei, geprägt ist. Andererseits geht gerade das Berner Modell von der Begrenztheit der Lebensräume und Systeme aus. Ein begrenzter Strassenraum und begrenzte Zeit führen zu Interessenskonflikten zwischen den unterschiedlichen Nutzern. Im Zentrum dieses Spannungsfelds stehen die Planenden mit einer Vielzahl wechselnder Rollen wie Moderator, Visionär, Zauberer, Experte, Anwalt nicht vertretener Gruppen/Interessen, Partner sowie nicht zuletzt auch Wächter über die Handlungsspielräume kommender Generationen. Gefragt sind dabei Kreativität (partizipative Prozesse sind kreative Prozesse), zu Vertrauen führender Offenheit, unvoreingenommenes Eingehen auf Anliegen und die Bereitschaft zu einem Prozess mit nicht vorhersehbarem Ausgang (Bild 4). Dazu kommt, dass die Planung in einem dynamischen und sich stetig verändernden Umfeld stattfindet. Beteiligte wechseln, die gesellschaftlichen Vorstellungen wechseln. Stark gefordert ist deshalb der Planer auch im Projektmanagement. Ein Projekt muss zügig innerhalb einer Meinungsgeneration zur Realisierung gebracht werden, ansonsten wird auf Grund der geänderten Rahmenbedingungen ein Neubeginn nötig.

Adresse des Verfassers:

Fritz Kobi, dipl. Bauing. ETH, Kreisoberingenieur, Schermenweg 11, Postfach, 3001 Bern

4 Neue Denkweise

