Zeitschrift: Werk, Bauen + Wohnen
Herausgeber: Bund Schweizer Architekten
Band: 101 (2014)
Heft: 10: Strassenräume = La rue, espace de vie = The streets as habitat

Artikel: Koexistenz im Verkehr
Autor: Kobi, Fritz
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-515210

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: 24.08.2025

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

Koexistenz im Verkehr

Résumé page 41
Summary page 41

wbw
10–2014

Das Zentrum Köniz nach der Umgestaltung 2004: Für Bus und Autos nur eine Fahrspur, das Überqueren der Strasse ist jederzeit überall erlaubt. Bild: Metron Verkehrsplanung

Das Berner Modell

Auch verkehrsreiche Strassen können für den städtischen oder dörflichen Alltag zurück gewonnen werden, wenn statt dem Optimieren der Leistung das Prinzip der Koexistenz im Zentrum steht. Dazu muss der Verkehr als Gesamtsystem betrachtet werden.

Fritz Kobi

Viele Ortszentren in der Schweiz ersticken im Durchgangsverkehr. Sie werden von Fussgängern ebenso wie von Wohnungssuchenden gemieden; Läden und Gewerbe kommen unter Druck, und in die Liegenschaften wird immer weniger investiert. Die Praxis zeigt jedoch, dass auch verkehrsreiche Strassen durch geschickte Planung zu attraktiven Bereichen gestaltet werden können. Die Strassenumgestaltungen der Bernstrasse in Zollikofen (ab 1991) und der Seftigenstrasse (1997) in Wabern, beides Kantonsstrassen in der Region Bern, signalisieren zu Beginn der 1990er Jahre einen Paradigmenwechsel. Auf stark befahrenen Strassen im Innerortsbereich wird das Auto als alleiniger Massstab abgelöst. Im Zentrum des Interesses steht neu das Umfeld, es geht um die Interessen der Anwohnenden, der Läden und Geschäfte, um das Vorankommen im öffentlichen Verkehr und um Raum für Fussgänger und Velofahrende. Verkehr, Strassenraumarchitektur und Gestaltung werden im interdisziplinären Team bearbeitet. Heute gehört die 2002 bis 2004 realisierte Ortsdurchfahrt im Zentrum Köniz mit Tempo 30 und flächigem Queren der Kantonsstrasse mit zu den europäischen Vorzeigebeispielen. Bekannt geworden ist die dahinter stehende Vorgehens- und Planungsphilosophie unter dem Begriff «Berner Modell».

Projekte wie jenes für das Zentrum Köniz entstehen nicht im politischen Vakuum, sondern durch den

Diskurs aller erdenklichen Interessengruppen, die ihre Einzelanliegen maximal einzubringen versuchen. Für ihre Arbeit brauchen die Verwaltung, die Gemeinden und die planenden Teams verkehrspolitische Grundsätze der politischen Behörden. Im Kanton Bern bestehen mit der «3 V»-Strategie «Vermeiden von Verkehr – Verlagern auf den öffentlichen Verkehr sowie den Fuss- und Veloverkehr – Verträgliche Strassenanlagen» klare Vorgaben. Ohne diesen politischen Rückhalt hätten die verschiedenen wegweisenden Projekte in der Region Bern nicht verwirklicht werden können.

Sache der Verwaltung ist es, zusammen mit privaten Fachleuten die Instrumente zur konkreten Umsetzung der verkehrspolitischen Grundsätze zu entwickeln. Zentrales Arbeitsinstrument ist das «Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungskonzept». Dieses besagt, wie der Verkehr geführt, die Strasse betrieben und der Strassenraum gestaltet werden. Dabei ist die technisch mögliche Kapazität – oder eine vielleicht noch höhere Nachfrage – nicht mehr das allein ausschlaggebende Kriterium. Massgebend sind vielmehr Belastbarkeiten, die sich an den spezifischen Verträglichkeitsgrenzen orientieren, die sich nicht nur aus den Anforderungen der Strassenbenützenden ergeben, sondern auch aus jenen der Umwelt und des Umfeldes – das heisst der Anwohnenden, Läden und Büros sowie der Besucherinnen. In Zeiten mit über der Belastbarkeit liegendem Autoverkehr muss zum Mittel des Dosierens gegriffen werden. Auf diesem Weg lässt sich der nötige Freiraum für die situationsgerechte stadträumliche Gestaltung und ein freundliches Ambiente für die Geschäfte sowie die sozialen Kontakte kreieren. Letztlich geht es darum, in heiklen Stadträumen wie zum Beispiel im Kern einer Ortschaft oder eines Quartiers die Fläche für den rollenden Verkehr zu minimieren und jene für soziale und wirtschaftliche Nutzungen zu maximieren.

Die Zeit bleibt nicht stehen

Heute und wohl auch in Zukunft geht es um sichere, attraktive und vielerorts flächige Möglichkeiten zum Queren der Strasse. Pro Fahrrichtung für den gesamten rollenden privaten und öffentlichen Verkehr nur noch eine Spur: Das ist die Voraussetzung für eine gute Gestaltung, ein attraktives Ambiente und eine hohe gesamtheitliche Funktionalität ohne grosse Trennwirkung. Geschickte Betriebskonzepte, abgestützt auf ein übergeordnetes Verkehrsmanagement, stellen dieses Abstimmen von Stadtraum, Strasseninfrastruktur und Betrieb sicher.

Köniz ist ein Beispiel für diesen Ansatz. Im Zentrum steht die Koexistenz. Weitere wichtige Bestandteile sind ein langsames Verkehrsregime mit Tempo 30, die pünktliche Abwicklung des öffentlichen Verkehrs, nur eine Fahrspur in jeder Richtung für den öffentlichen und den privaten motorisierten Verkehr sowie ein durchgehender Mittelstreifen, der das Überqueren «flächig», das heisst an jeder Stelle erleichtert. Fussgängerstreifen werden überflüssig: Im Sinn eines flüssigen Ablaufs verständigen sich Fussgänger und Autolenker jederzeit über Blickkontakt. Lichtsignale braucht es nur noch zum Dosieren des Verkehrs. Oft bleibt bei solchen Umbauten Raum übrig, der für die Anlage von neuen Plätzen und Verweilpunkten genutzt werden kann.

Mit der Wirkungsanalyse wird zum einen Rechenschaft über das Erreichen der Ziele gegenüber der Politik abgelegt. Zum andern dient sie der fachlichen Überprüfung des ausgeführten Vorhabens. Was hat sich bewährt? Was muss geändert werden? Wo öffnen sich Freiräume für die nächsten Projekte? Die Projektentwicklung im partizipativen Planungsprozess erfolgt einerseits zusammen mit den Direktbetroffenen und andererseits mit allen involvierten Amts- und Fachstellen. Denn die alleinig für die Strassen zuständige Verwaltung gibt es nirgends. Das Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungskonzept schafft dabei Nachvollziehbarkeit und Transparenz und damit eine gute Diskussionsbasis für Fachleute und für Laien.

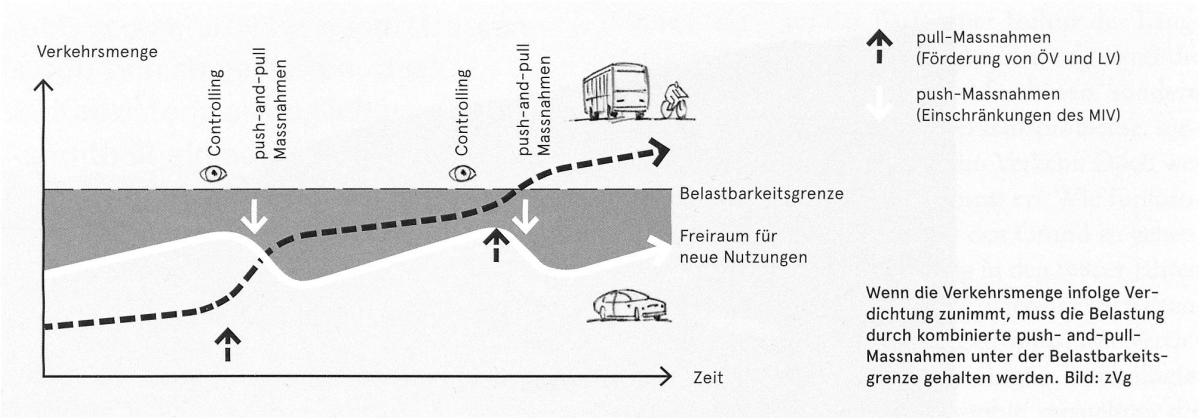
Das Miterleben und Mitgestalten des Projektes von Beginn weg führt zu einem Begreifen und Verstehen. Voraussetzung ist dabei eine hohe Zusammenarbeitskultur, dies insbesondere innerhalb der Verwaltung und mit allfälligen Projektpartnern. Nicht nur beim Betreten von Neuland ist die Kommunikation ein wichtiger unterstützender Faktor. Ein derartiges Vorgehen führt zu neuen Rollen der Verantwortlichen und der Planenden. Diese sind nicht mehr nur Expertin oder Experte. Vielmehr moderieren sie Prozesse, sind Fürsprecher, Vertrauensperson oder Persona non grata ... und nicht zuletzt Wächter über die Handlungsspielräume kommender Generationen. Gefragt sind Kreativität, Vertrauen erzeugende Offenheit für die Anliegen Anderer sowie die Bereitschaft zu Planungsprozessen mit nicht vorhersehbarem Ausgang.

Mit dem durch das Raumplanungsgesetz postulierten Verdichten im Inneren werden neue zusätz-

Medienhinweise
Das Berner Modell: Unterlagen, Projektbeschriebe, Film, Exkursionsführer
www.bve.be.ch/bve/de/index/strassen/strassen/berner_modell.html

Filmsequenz zum Zentrum Köniz auf Youtube
www.youtube.com/watch?v=wn2NfUH0G-Q

Entwicklungskonzept Luzern Süd, Überarbeitung Studienauftrag, Ernst Niklaus Fausch Architekten Zürich, Schweingruber Zulauf Landschaftsarchitekten Zürich, bürokobi Münsingen, Oktober 2013



Wenn die Verkehrsmenge infolge Verdichtung zunimmt, muss die Belastung durch kombinierte push- and-pull-Massnahmen unter der Belastbarkeitsgrenze gehalten werden. Bild: zVg

liche Nutzungen dort realisiert, wo die Strassen und das Angebot des öffentlichen Verkehrs ihre Kapazitätsgrenzen bereits erreicht oder überschritten haben. Der Wunsch nach einer hohen urbanen Lebensqualität schliesst den Ausbau der Strassenkapazitäten jedoch aus. Wie kann nun trotz Verkehrszunahme ein Stadtraum mit hoher Aufenthaltsqualität erreicht werden? Die Frage nach dem zukunftsweisenden Umgang mit dem Verkehr ist gestellt.

Ziel muss sein, durch eine Kombination von «Push-and-pull-Massnahmen» das Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr und auf das Fahrrad attraktiver zu machen. Die Umsteigenden schaffen den erforderlichen Freiraum für den wirtschaftlich nötigen minimalen Autoverkehr, den die zusätzlichen Nutzungen generieren. «Push-and-pull-Massnahmen» betreffen das gesamte System des Verkehrs, sie gehen auf Grund ihres breiten Spektrums über die Zusammenarbeit bei einem Strassenprojekt hinaus und bedingen noch viel stärker als bisher eine Erweiterung des Rollenverständnisses über die sektorielle Betrachtung hinaus zu einer gemeinsamen Ziel- und Arbeitskultur. Die Politik benötigt für das Verdichten im Innern zwingend ein die Stadt- und Verkehrsentwicklung umfassendes Steuerungsinstrument. Wohl bestehen bereits erste punktuelle Ansätze; das Instrument für ein gesamtheitliches Steuern muss noch aufgebaut und eingeführt werden. Entsprechend dem Berner Modell sind diesbezüglich einmal mehr die Verwaltung und die privaten Fachleute gefordert. —

Fritz Kobi, dipl. Bauing, ETH/SIA/SVI, ehemaliger Kreisoberingenieur im Tiefbauamt des Kantons Bern

Résumé

La coexistence dans le trafic
Le modèle bernois

La voiture n'est plus la seule référence dans la planification de la circulation. C'est l'environnement routier qui doit être au centre, avec tous ses intérêts contradictoires. Car même des routes fréquentées peuvent devenir des endroits attrayants quand quand le trafic roule à 30 kmh et qu'on a le droit de traverser la route partout. Des principes politiques clairs ainsi qu'une culture de planification interdisciplinaire constituent les conditions préalables. La tendance à la densification interne pose de nouveaux défis de planification. Seules des mesures «pull-and-push», qui concernent le système de circulation dans sa globalité, peuvent décongestionner le trafic et assurer des espaces publics qui fonctionnent.

Summary

Coexistence in Traffic
The Bern model

The motor-car is no longer the sole measure of traffic planning. Instead attention must be focussed on the entire surroundings of the street with all the conflicting interests. Even streets with heavy traffic can become attractive places if a speed limit of 30 kmh is introduced, motorised traffic is reduced to single-lane, and it is possible to cross the street at any point. What is needed here are clear political principles and an interdisciplinary culture of planning that takes account of the concerns of those affected. The trend towards an increase in inner-city density confronts planning with new challenges. Only pull-and-push measures that apply to the traffic system as a whole can relieve the problem and ensure properly functioning street spaces.