

Das Berner Modell am Beispiel Köniz

Exkursion Grundlagen der Verkehrsplanung | LVA-Nr. 231.935

SS 2009

Verfasser

Susanne Elend, 0426596

Tanja El Sanadidy, 0426467

Andrea Pumberger, 0425712

Betreuer

Ao. Univ.Prof. Mag. Dr. Günther Emberger

Institut für Verkehrswissenschaften,

Fachbereich für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik

Technische Universität Wien



Juni 2009

INHALTSVERZEICHNIS

1	AUFGABENSTELLUNG	3
2	DAS BERNER MODELL	3
3	STRUKTUR DES MODELLS	4
3.1	VERKEHRSPOLITISCHE GRUNDSÄTZE	5
3.2	INSTRUMENTE ZUR KONKRETEN UMSETZUNG	6
3.3	ERFOLGSKONTROLLE WISSENSCHAFTLICHE UND TECHNISCHE BEGLEITSTUDIEN	8
3.4	NEUES ROLLENVERSTÄNDNIS DER PLANENDEN	9
3.5	PARTIZIPATIVER PLAUNGSPROZESS	10
4	DAS BERNER MODELL AM BEISPIEL DER GEMEINDE KÖNIZ	10
4.1	DIE GEMEINDE KÖNIZ	10
4.2	SEFTIGENSTRASSE WABERN	11
4.2.1	AUSGANGSSITUATION	11
4.2.2	NEUGESTALTUNG	11
4.3	SCHWARZENBURGSTRASSE/BLAUÄCKERPLATZ KÖNIZ	14
4.3.1	AUSGANGSSITUATION	14
4.3.2	NEUGESTALTUNG	14
5	ZUSAMMENFASSUNG	15
6	QUELLENVERZEICHNIS	17

1 AUFGABENSTELLUNG

Die Exkursion „Grundlagen der Verkehrsplanung“ führte im Frühjahr 2009 in die Schweiz, genau genommen in die beiden Städte Zürich und Bern. Es wurden zahlreiche Infrastruktureinrichtungen, neue städtebauliche Projekte und Planungsinstitutionen besichtigt.

Ziel dieser Arbeit ist die Darstellung und Zusammenfassung von erhaltenen Informationen von den Vortragenden, um einen Überblick über das gewonnene Wissen während der Exkursion zu vermitteln.

Das Thema dieser Arbeit ist „das Berner Modell“, exemplarisch beschrieben wird außerdem die Gemeinde Köniz, eine Vorortgemeinde von Bern.

Der vorliegende Bericht beschreibt im 1. Teil zunächst das Berner Modell im Allgemeinen, seine Grundsätze, Instrumente für die Umsetzung und die Funktion, sowie Informationen über den Planungsprozess. Der 2. Teil der Arbeit beschäftigt sich mit 2 konkreten Projekten in der Gemeinde Köniz, wo diese Grundsätze bei der Projektrealisierung zur Anwendung kamen. Diese sind konkret die Umgestaltung der Seftigenstraßen in Wabern und der Schwarzenburgstraße, die am neuen Gemeindezentrum von Köniz vorbeiführt.

2 DAS BERNER MODELL

AUSGANGSLAGE – ENTWICKLUNG DES MODELLS

Das Berner Modell ist ein Ansatz zur Lösung von verkehrstechnischen Problemen. Ausgangslage für die Entwicklung des Berner Modells waren die immer größer werdenden Konflikte zwischen Verkehrsteilnehmern auf der Straße. Das Problem erschwerte Querungsmöglichkeiten, Zeitverluste, Lärm- und Luftbelastung, sowie Unfälle zeigen negative Auswirkungen der bestehenden Verkehrsanlagen auf, die ausschließlich nach technischen Kriterien errichtet wurden. Diese Dominanz des Verkehrs wirkt auch störend auf das Ortsbild und somit auf das lokale Leben.

Heutzutage sind Verkehrslösungen anzustreben, welche Hauptanliegen der Menschen, der Siedlungen und der Umwelt auf gleicher Ebene berücksichtigen.

Das Modell wurde vom Kanton Bern, sowie Fachleuten aus der Privatwirtschaft entwickelt. Die Planungsphilosophie „Koexistenz statt Dominanz“ bildete bei der Verfolgung der Hauptziele die Basis für Planungen.¹

¹ Tiefbauamt des Kantons Bern, Oberingenieurkreis II: Koexistenz statt Dominanz im Strassenverkehr-Das Berner Modell in Planung und Praxis; Bern; http://www.bve.be.ch/site/bve_tba_ueber_bernermodell_mappe.pdf; S. 2;

Verkehrspolitiker der Schweiz erkennen eine klare Doppelaufgabe der Planung:

- einerseits müssen zurückliegende Entwicklungen repariert werden;
- andererseits müssen auch Freiräume für neue Entwicklungen erhalten und geschaffen werden

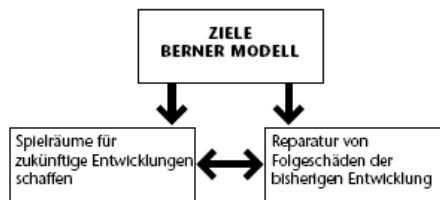


Abbildung 1: Hauptziele des Berner Modells²

3 STRUKTUR DES MODELLS

Das Berner Modell hat sich rückblickend herausgebildet und stellt kein geplantes Gesamtkonzept dar. Das Modell besteht aus 5 Elementen, auf welche im folgenden Kapitel näher eingegangen wird:

- Verkehrspolitische Grundsätze
- Instrumente zur konkreten Umsetzung
- Erfolgskontrolle
- neues Rollenverständnis der Planenden
- Partizipativer Planungsprozess

Neben verkehrspolitischen Grundsätzen sind Instrumente zur konkreten Umsetzung und die Tatsache des neuen Rollenverständnisses für Planer gleichwertige Bestandteile des Modells. Sie bilden den ersten Teil des Planungsprozesses und sind seitens der Planer als gültige Richtlinien bei der Durchführung zu berücksichtigen. Die Partizipation von Bürgern und die nachträgliche Erfolgskontrolle, als zweiter Teil des Prozesses, bilden einen wesentlichen, ebenso gleichwertigen Bestandteil und tragen zur Akzeptanz der Neugestaltung seitens der Bewohner bei.

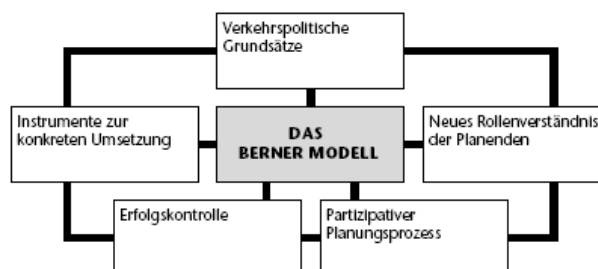


Abbildung 2: Struktur Berner Modell³

² Tiefbauamt des Kantons Bern, Oberingenieurkreis II: Koexistenz statt Dominanz im Strassenverkehr-Das Berner Modell in Planung und Praxis; Bern; http://www.bve.be.ch/site/bve_tba_ueber_bernmodell_mappe.pdf; S. 2;

³ Tiefbauamt Kantons Bern: Koexistenz statt Dominanz im Strassenverkehr; http://www.bve.be.ch/site/bve_tba_ueber_bernmodell_mappe.pdf; S. 2;

3.1 VERKEHRSPOLITISCHE GRUNDSÄTZE

Bei der Planung ist die unterschiedliche Bedeutung von Verkehrswegen zu berücksichtigen. Straßen und Wege übernehmen unter anderem auf Grund historischer Entwicklungen unterschiedliche Aufgaben, wie z.B. Flanierstra en/Plätze, Wohnstraßen, Boulevards, Straßenschluchten. Des Weiteren ist sehr oft das Auto als grundsätzlicher Maßstab bei Planungen zu erkennen. Lange wurde von Planer und Politikern die Philosophie vertreten, dass bei einer Verknappung des Verkehrsraums (z.B. Stau als Auswirkung) das Angebot einfach vergr o ert werden muss, beispielsweise durch eine zusätzliche Fahrspur. Alles wird dem MIV untergeordnet. Seit 1990 sind in der Schweiz 1 Mio. Fahrzeuge neu zugelassen worden. Um all diese gleichzeitig benutzen zu können wären 80 neue Fahrbahnen zwischen dem Genfer See und dem Bodensee notwendig gewesen. Das heißt eine Benutzung der neuen Fahrzeuge ist nur eingeschränkt möglich bzw. führt zu einer Überlastung des bestehenden Netzes (→ Stau).

In der Schweiz werden jeden Tag durchschnittlich 40 Kilometer von der Bevölkerung mit einem Kraftfahrzeug zurückgelegt. Ungefähr 10 % der zurückgelegten MIV-Fahrten sind geringer als 1 km und somit eigentlich ideale Fu g ngerdistanzen. 30 % der MIV-Fahrten sind kürzer als 3 km, welche für den Ersatz durch den Radverkehr prädestiniert sind. Die Verkehrsplanung kann in diesen Bereichen durch eine Angebotsverbesserung aktiv in die Verkehrsmittelwahl der Bevölkerung eingreifen.⁴

Definiert vom Regierungsrat des Kantons Bern, dienen jene verkehrspolitische Grundsätze als Richtlinie für Verwaltung bei der Entwicklung von Ausbauprogrammen, Betriebskonzepten und bei der Prioritätenreihung. Diese Grundsätze wirken sich sowohl im Planungsprozess, als auch bei der tatsächlichen Gestaltung aus.⁵

Diese Grundsätze sind:

- Reparatur von Folgeschäden der bisherigen Entwicklung
- Spielräume für zukünftige Entwicklungen schaffen
- Wiederherstellen der Verträglichkeit des Verkehrs
- Attraktiver öffentlicher Verkehr
- Verbesserungen für den Langsamverkehr⁶

⁴ Fritz Kobi: Präsentation des Berner Modells; Tiefbauamt Kanton Bern; 27.04.2009

⁵ **Tiefbauamt Kantons Bern: Koexistenz statt Dominanz im Strassenverkehr;**
http://www.bve.be.ch/site/bve_tba_ueber_bernmodell_mappe.pdf; S. 2;

⁶ http://www.ag.ch/tiefbau/shared/dokumente/pdf/atb_fgq_koeniz_koenizundzentrum.pdf; eingesehen am 13.06.2009

3.2 INSTRUMENTE ZUR KONKRETEN UMSETZUNG

Bis Anfang der 1970er Jahre war das entscheidende Kriterium für die Definition von Straßenbelastung die technische Leistungsfähigkeit des Straßennetzes. Wie oben bereits erwähnt wurde als Reaktion auf Verkehrsraumengpässe das Angebot einfach erweitert. Heute sind Maßnahmen viel differenzierter und vor allem hat man erkannt, dass eine wahllose Ausweitung der Verkehrsflächen die Verkehrsproblematik mit Sicherheit nicht lösen wird.⁷

Um jene definierten verkehrspolitischen Grundsätze in der konkreten Umsetzung anzuwenden, sind Instrumente, welche eine Brücke zwischen Zielen und Grundsätzen schlagen, entwickelt worden.

Kriterien für Lärm- und Luftbelastung sind von „harten“ Grenzwerten abgeleitet und galten in der Vergangenheit als ausschlaggebend für Planung. Dies soll im Berner Modell nicht als Maßstab für Verträglichkeit zählen. Bedeutend zur Begrenzung der Belastbarkeit sind hier Situationen verschiedener Verkehrsteilnehmer und das Umfeld.

Kriterien für die Betriebsabwicklung des öffentlichen Verkehrs, des Veloverkehr und für die Trennwirkung, die eine Straße für das Queren der Fußgänger hat, basieren auf interdisziplinären, fachtechnischen Erkenntnissen. Auch Überlegungen zur Verkehrssicherheit und zu Anlieferungsmöglichkeiten für das Gewerbe, sowie zum Straßenbild sind in die Planung miteinbezogen worden.

Mit einer solchen angebotsorientierten Verkehrsplanung wird gegenüber der Bevölkerung Transparenz und Nachvollziehbarkeit geschaffen. Sie ermöglicht es, zusammen mit einem attraktiven Angebot des öffentlichen Verkehrs jene Entwicklungsreserve zu schaffen, die es für denjenigen Verkehr braucht, der zwingend auf die Straße angewiesen ist.⁸

Folgende Instrumente wurden angewandt:

▪ **Verkehrskonzepte**

Verkehrliche Maßnahmen gliedern sich grundsätzlich in bauliche und gestalterische Eingriffe. Das Maßnahmenbündel der Um-/Neugestaltung ist in einem Verkehrskonzept aufzuarbeiten und festzulegen. Dieses gliedert sich in folgende Bereiche:

- Verkehr
- Betrieb (ÖV, MIV, Rad, Fußgänger)
- Gestaltung
- Umsetzung
- Realisierung⁹

▪ **Lärmgrenzwerte**

Ein mögliches Instrument zur Verkehrsbeeinflussung und zur Begrenzung der Verkehrsmenge ist die Festlegung von Lärmgrenzwerten, die vor allem Innerorts im dicht bebauten Gebiet erfolgen. Je nach Standort erfolgt eine Unterscheidung zwischen 45 – 60 Dezibel. In der Nä-

⁷ Fritz Kobi: Präsentation des Berner Modells; Tiefbauamt Kanton Bern; 27.04.2009

⁸ Tiefbauamt Kantons Bern: Koexistenz statt Dominanz im Strassenverkehr; http://www.bve.be.ch/site/bve_tba_ueber_bernermodell_mappe.pdf; S. 2;

⁹ Fritz Kobi: Präsentation des Berner Modells; Tiefbauamt Kanton Bern; 27.04.2009

he von sensiblen Standorten, beispielsweise Krankenhäuser, sind Grenzwerte niedrig anzusetzen. Die Grenzwerte sind ähnlich wie in Österreich gewählt, allerdings erfolgt die Kontrolle in der Schweiz deutlich restriktiver. Bis 2018 müssen in der gesamten Schweiz Lärmgrenzwerte überprüft werden und notwendige Maßnahmen zur Lärmreduktion gesetzt werden. Mögliche Maßnahmen sind z.B. die Umgestaltung eines Straßenraums. Bislang sind bereits im halben Kanton Bern diese Maßnahmen umgesetzt worden. Die Umsetzung bis 2018 ist nicht gesetzlich vorgeschrieben, aber bis zu diesem Zeitpunkt ist der Bund bereit Maßnahmen mit Kofinanzierung zu unterstützen.¹⁰

▪ Geschwindigkeitsbegrenzungen

Schweizer Behörden verfügen im Ortsgebiet über drei verschiedene Möglichkeiten der Geschwindigkeitsbegrenzung:

- Begrenzung allgemein im Ortsgebiet mit 50 km/h
- Zone 30
- Begegnungszone¹¹

Die Begegnungszone gilt als Kompromiss zwischen Durchgangsstraßen und klassischen Fußgängerzonen. Letzteres wirkt oft negativ auf den lokalen Handel, da oft ein hoher Anteil an motorisierten Kunden besteht.¹² Es sind bis 2008 über 300 Begegnungszonen in der Schweiz zu verzeichnen die durchaus als positiv bewertet werden.¹³

Auswirkungen der Begegnungszonen:

- Lärm-, Luftbelastung und Energieverbrauch werden reduziert
- Straßenräume erfahren Aufwertung der Umwelt- und Aufenthaltsqualität
- Die Straße wird für Fußgänger und Radfahrer sicherer
- Die Wohn- und Lebensqualität von Anwohnern wird verbessert
- Verkehrsberuhigte Zonen in Ortszentren führen zu höheren Umsätzen des Gewerbes
- Volkswirtschaftliche Kosten sind aufgrund geringerer Unfallzahlen rückläufig¹⁴



Abbildung 3: Beispiel Begegnungszone¹⁵

¹⁰ Fritz Kobi: Präsentation des Berner Modells; Tiefbauamt Kanton Bern; 27.04.2009

¹¹ Fritz Kobi: Präsentation des Berner Modells; Tiefbauamt Kanton Bern; 27.04.2009

¹² Wiener Planungswerkstatt; Besch und Partner: 60 Minuten unterwegs in Wien – Gegenwart und Zukunft der Mobilität; Besch Martin; März 2008; S.6;

¹³ Besch; März 2008; S.7;

¹⁴ Besch; März 2008; S.8;

Abbildung 4: Verkehrsschild Begegnungszone¹⁶

▪ Dosierungsmodell

Das Dosierungsmodell, eine Lichtsignalanlage, zur Regulierung des Fließverkehrs wird als Instrument zur konkreten Umsetzung noch in Punkt 4.2 am Beispiel der neu gestalteten Sefligenstrasse in Wabern dargestellt.

3.3 ERFOLGSKONTROLLE WISSENSCHAFTLICHE UND TECHNISCHE BEGLEITSTUDIEN

Mit Hilfe von Wirksamkeitsanalysen soll der Erfolg der durchgeführten Maßnahmen im Nachhinein kontrolliert werden. Dadurch ist für Planer ein Lernen aus Erfahrungen möglich, dies gilt für positive genauso wie negative Projektbeispiele. Sehr wichtig ist aber auch die Bestätigung der Maßnahmenwirkung gegenüber der Bevölkerung. Eine Art Rechenschaftsbericht kann beispielsweise im Internet veröffentlicht werden. Die Akzeptanz der Maßnahmen kann dadurch deutlich erhöht werden.

Ein Beispiel für eine solche Wirksamkeitsanalyse ist der Synthesebericht¹⁷ „Zufrieden mit dem neuen Zentrum?“ über die Zentrumsgestaltung Köniz und die Umgestaltung Köniz-/Schwarzenburgstrasse. Dabei werden einzelnen Maßnahmen noch einmal kurz dargestellt und vor allem auch finanziellen Aufwendungen für die Umsetzung angegeben. Anhand von Vorher-Nachher-Untersuchungen, welche mit Hilfe von Befragungen (schriftlich und mündlich) sowie Beobachtungen durchgeführt wurden, wird die Wirksamkeit der Neugestaltung analysiert. Es werden Fragestellungen wie die Nutzung als Einkaufsort, die Kundenstruktur, die Zufriedenheit der Bevölkerung oder die Qualität als Aufenthalts- und Begegnungsraum untersucht. Weiters wird auch der Frage nachgegangen, ob die Zentrumsaufwertung zu Lasten der Quartiere durchgeführt wurde.

Neben diesen Untersuchungen, welche vor allem die Meinung der Bevölkerung wiedergeben, besteht der betrachtete Bericht auch aus Wirksamkeitsanalysen zum Verkehrsablauf, dem Betriebskonzept, Verkehrssicherheit und der Wahrnehmung der Tempo-30-Zone durch die verschiedenen Verkehrsteilnehmer. Insgesamt bietet sich dem interessierten Bürger ein

¹⁵ Besch; März 2008; S.11;

¹⁶ Besch; März 2008; S.11;

¹⁷ Verkehrsabteilung Köniz, Tiefbauamt des Kantons Bern – Oberingenieurkreis II: Erfolgskontrollen Zentrumsumgestaltung Köniz und Umgestaltung Köniz-/Schwarzenburgstrasse, Bern, Mai 2007

umfassender Rechenschaftsbericht, in dem ganz offen über die realisierten Maßnahmen diskutiert wird.¹⁸

Die ersten Umgestaltungen nach den Grundsätzen des Berner Modells haben erfreuliche Wirkungen gezeigt. Durch die Errichtung von Kreisverkehrsanlagen, Querungshilfen, Lärmschutzmaßnahmen und die gestalterische Integration der Straße in das Ortsbild, wurde die Dominanz des MIV in der Stadt verringert. Diese Erfahrungen wurden wissenschaftlich ausgewertet. In Zollikofen wurde der Einfluss der Umgestaltung auf die Luftbelastung gemessen, in Wabern wurden in Zusammenarbeit mit der Universität Bern Auswirkungen der Sanierung der Seftigenstraße auf den Langsamverkehr und auf das Gewerbe untersucht. Es zeigte sich, dass sich erarbeiteten Konzepte mit aufeinander abgestimmten verkehrstechnischen, gestalterischen und baulichen Elementen auch auf stark belasteten Straßen bewährt haben.¹⁹

3.4 NEUES ROLLENVERSTÄNDNIS DER PLANENDEN

Durch Ausweitung des Tätigkeitsfeldes der Planer, wird dessen Rollenverständnis verändert. Der (starre) Vollzug politischer und administrativer Anweisungen stellt nur mehr einen Bruchteil des Tätigkeitsbereiches von Planern dar. Vor allem die Vertretung der Planung in der Öffentlichkeit gewinnt immer mehr an Bedeutung. Gleichzeitig werden immer mehr Fähigkeiten von Planer erwartet. Die Veränderung des Rollenverständnisses von Raumplaner ist also auch Teil der veränderten Verkehrsplanung in der Schweiz und ein Element im Berner Modell.²⁰

Die Begrenztheit von Lebensräumen und Systemen bildet die Ausgangslage des Modells, durch welches der Planer in ein Spannungsfeld bei der Ausübung seiner Tätigkeit gerät.

- Planung in einem gesellschaftlichen Umfeld, mit dem Glauben, das alles technisch
- machbar ist
- Begrenztheit von Ressourcen, wie Strassenraum und Zeit, führt zu Interessenkonflikten – Kompromissfindung wird erschwert - essentiell ist der Einbezug der Direktbetroffenen im partizipativen Planungsprozess
- Planungen finden in einem dynamischen, sich verändernden Umfeld statt; Beteiligte und Zeitgeist wechseln über Jahre – Bedeutung für die Planung: Zügig voranschreiten, solange ein Konsens vorhanden ist, oder neu starten, weil sich Rahmenbedingungen stark geändert haben.

Die Rolle des Planers ist dadurch vielschichtiger geworden. Er ist Partner in der Gruppe, Fürsprecher, Visionär, Moderator, Projektmanager und nicht zuletzt Wächter über die Handlungsspielräume der kommenden Generation. Als Anforderungen zählen Kreativität, Vertrauen erzeugende Offenheit, die Fähigkeit, auf Anliegen einzugehen und die Bereitschaft zu Planungsprozessen mit nicht vorhersehbarem Ausgang.²¹

¹⁸ Fritz Kobi: Präsentation des Berner Modells; Tiefbauamt Kanton Bern; 27.04.2009

¹⁹ Tiefbauamt Kantons Bern: Koexistenz statt Dominanz im Strassenverkehr; http://www.bve.be.ch/site/bve_tba_ueber_bernermodell_mappe.pdf; S. 2;

²⁰ Fritz Kobi: Präsentation des Berner Modells; Tiefbauamt Kanton Bern; 27.04.2009

²¹ Tiefbauamt Kantons Bern: Koexistenz statt Dominanz im Strassenverkehr; http://www.bve.be.ch/site/bve_tba_ueber_bernermodell_mappe.pdf; S. 2;

3.5 PARTIZIPATIVER PLAUNGSPROZESS

Das Modell legt großen Wert auf frühzeitiges Erkennen möglicher Konflikte und diskutiert Lösungen mit Direktbetroffenen. Durch die Möglichkeit des Mitgestaltens und Miterlebens von Beginn der Planung an führt zu einem klaren Verständnis des Projektes. Aus diesem Grund wird bei größeren Umgestaltungen neben technischen Arbeitsgruppen eine politische orientierte Begleitkommission eingesetzt. Deren Zusammensetzung ist Sache der Gemeinde. Wichtig ist, dass jene Mitglieder auch Arbeit leisten und Entscheidungen treffen müssen. Die Begleitkommission darf nicht lediglich ein Gremium von Ja- oder Nein-Sagern sein. Dank diesem Einbezug entwickelt sich ein Prozess, der letztlich zu einem Mittragen des Vorhabens in der Öffentlichkeit und in den durchzuführenden Verfahren führt.²²

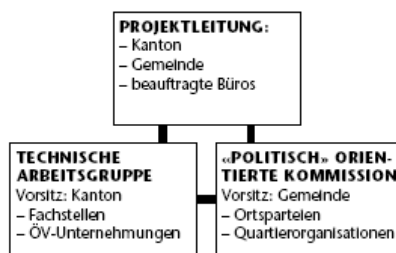


Abbildung 5: Projektorganisation²³

4 DAS BERNER MODELL AM BEISPIEL DER GEMEINDE KÖNIZ²⁴

4.1 DIE GEMEINDE KÖNIZ

Die Kommune Köniz grenzt südlich an die Gemeinde Bern und ist ca. 10 km vom Stadtzentrum Bern entfernt. Historisch ist die Gemeinde Köniz sogar älter als Bern. Jenes Gemeindegebiet, welches direkt an Bern angrenzt (z.B. Wabern) weist noch städtischen Charakter auf. Trotzdem ist der Großteil von Köniz bereits ländlich geprägt. Die Gemeinde sieht sich selbst als „Brücke zwischen Stadt und Land“ (Urs Reischmann). Köniz beheimatet fast 39.000 Einwohner und gilt als größte Agglomerationsgemeinde der Schweiz. Obwohl Köniz bereits die notwendige 10.000-Einwohnergrenze überschritten hat, lehnt die Gemeinde die Bezeichnung Stadt ab. Dies ist ein weiteres Merkmal, dass die Gemeinde ihren ländlichen Charakter trotz steigender Einwohnerzahl und Nähe zur Agglomeration Bern behalten möchte. Laut Urs Reischmann sind noch genügend Baulandreserven in Köniz vorhanden und die Kommune wird auch in Zukunft steigende Bevölkerungszahlen aufweisen.

Weiters ist Köniz Standort für einige Firmenzentralen von großen Konzernen, beispielsweise hat die Swisscom ihr Hauptquartier mit 1.700 Arbeitsplätzen in Köniz. Insgesamt gibt es in der Gemeinde 18.000 Arbeitsplätze, Tendenz steigend. Die Kommune verfügt außerdem über umfangreiche Naherholungsgebiete. In der Nähe des Ortszentrums wird derzeit ein

²² Tiefbauamt Kantons Bern: Koexistenz statt Dominanz im Strassenverkehr; http://www.bve.be.ch/site/bve_tba_ueber_bernermodell_mappe.pdf; S. 2;

²³ Tiefbauamt Kantons Bern: Koexistenz statt Dominanz im Strassenverkehr; http://www.bve.be.ch/site/bve_tba_ueber_bernermodell_mappe.pdf; S. 2;

²⁴ Fritz Kobi: Präsentation des Berner Modells; Tiefbauamt Kanton Bern; 27.04.2009

Stadtpark neugestaltet. Die Wiederherstellung und Revitalisierung des Schlossareals soll ebenfalls zur kulturellen Entwicklung von Köniz beitragen.

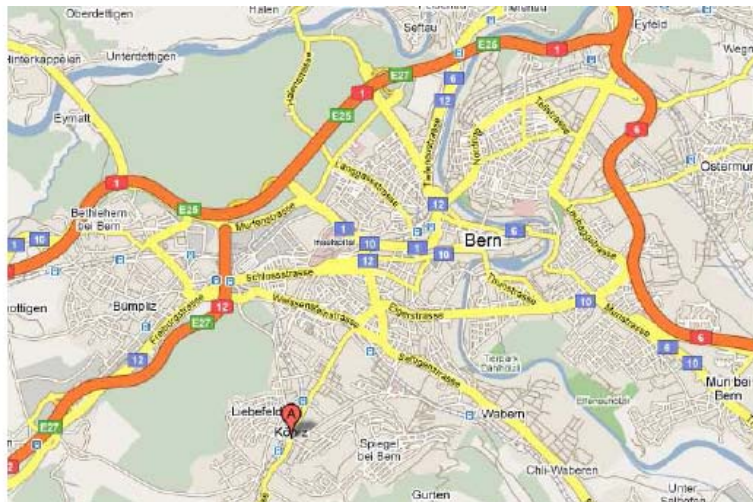


Abbildung 6: Lage Gemeinde Köniz²⁵

4.2 SEFTIGENSTRASSE WABERN

Wabern ist eigentlich ein Stadtteil bzw. Vorort von Bern, gehört administrativ aber zur Nachbargemeinde Köniz. Das betroffene Quartier beheimatet ca. 7.000 Personen. Die Seftigenstrasse ist eine Einfahrtsachse nach Bern, die ein Verkehrsaufkommen von durchschnittlich 20.000 Kfz/Tag aufweist.

4.2.1 AUSGANGSSITUATION

Vor der Umgestaltung im Jahr 1997 verfügte die Straßenbahnlinie Nr. 9 über eine eigene Trasse. Der damalige Strassenquerschnitt umfasste insgesamt 4 MIV-Fahrs Spuren (2 pro Fahrtrichtung), die zweigleisige ÖV-Trasse sowie schmale Gehwege. Radfahrer verfügten über keine eigenen Fahrbahnabschnitte. Der Verkehr wurde mit einigen Verkehrslichtsignalanlagen geregelt. Da in der Schweiz aufgrund des politischen Bekenntnisses die Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs gesichert sein muss, war eine grüne Welle für die Kfz-Lenker nicht möglich. In Spitzenzeiten fuhr die Straßenbahn einen 4 Minutentakt, die Bevorzugung der Tram bei den Lichtsignalanlagen verhinderte eine grüne Welle.

4.2.2 NEUGESTALTUNG

Anfang der 1990er Jahre machten neben den oben beschriebenen verkehrlichen Problemen auch bauliche Mängel die totale Erneuerung der Seftigenstrasse notwendig. Die Planungen erfolgten partizipativ. Folgende Punkte wurden bei der Neugestaltung des Straßenraums verändert:

- Reduzierung auf einen Fahrstreifen pro Fahrtrichtung
- Mischverkehr des MIV und des ÖV
- Einführung eines Radfahrstreifens

²⁵ <http://maps.google.at/maps>; eingesehen am 29.06.2009

- Verbesserung der Querungsmöglichkeiten für Fußgänger
- Konzeption von Mittelinseln
- Geschwindigkeitsreduktion
- Reduzierung der Anzahl der Verkehrslichtsignalanlagen
- Gleichbleibende Kapazität trotz Rückbau

Der Gleiskörper der Tram wurde in den Straßenraum integriert, es gibt nur mehr eine Fahrspur pro Richtung. Allerdings muss auch berücksichtigt werden, dass durch Anlagen und Einrichtungen des öffentlichen Verkehrs die Leistungsfähigkeit der Straße eingeschränkt wird. Die Konzeption der Straßenbahn in der Seftigenstrasse in Wabern verringert die Leistungsfähigkeit der Straße beispielsweise um 20 %.

Die Gehwege wurden deutlich verbreitert und somit auch direkte Auftrittsflächen vom Gehsteig zur Straßenbahn geschaffen. Auf der gesamten Seftigenstrasse befinden sich nur mehr zwei Verkehrslichtsignalanlagen. Befragungen haben gezeigt, dass Fußgänger und auch Kfz-Lenker die beste Funktionalität des Verkehrsablaufes ohne Lichtsignalanlagen sehen.

Hinsichtlich der Kapazität des Straßenzuges wurden 21.000 – 22.000 Kfz/Tag angestrebt. Durch die Konzeption eines geschickten Betriebskonzeptes konnte diese minimal höhere Leistungsfähigkeit trotz der geringeren Fahrbahnbreite erreicht werden. 1997 wurde die Seftigenstrasse in nur 5 Wochen Bauzeit neugestaltet. Dafür waren Bauarbeiten rund um die Uhr notwendig. Die Straße war praktisch vollkommen gesperrt. Die Anlieferung der Geschäfte wurde mit eigens entwickelten Konzepten abgewickelt. Für die ansässige Bevölkerung wurde ein Notfalltelefon eingerichtet.

Kurz nach dem Umbau wurde ein Gestaltungswettbewerb initiiert. Die Bohler auf dem Mittelstreifen sind ein Ergebnis dieses Wettbewerbs. Die Bohler sind mit Inschriften versehen, welche das „Rückgrad“ des Orts anhand der Ortsgeschichte symbolisieren. Weiters sollen die Bohler in den Haltestellenbereichen das Linksabbiegen des MIVs verhindern.

Auch die ortsansässigen Gewerbetreibenden sind zufrieden mit der Umgestaltung der Seftigenstrasse. Die Attraktivierung der Straße, vor allem für Fußgänger und Radfahrer, führt zu einer positiven wirtschaftlichen Entwicklung. Die Vorplätze der Geschäftsflächen wurden durch die Reduzierung der Fahrbahnbreite deutlich vergrößert und dienen heute als Mehrzweckflächen, beispielsweise als kurzzeitige Parkmöglichkeiten für Kunden.

▪ **Straßenbahnhaltestellen**

Bei der Neugestaltung der Straßenbahnlinie Nr. 9 spiegelt sich die Schweizer Philosophie der Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs wider. Die Tram und der motorisierte Individualverkehr werden in der heutigen Seftigenstrasse auf einer Fahrbahn abgewickelt. Bei den Haltestellen der Straßenbahn ist es den Kraftfahrzeugen nicht mehr möglich die Tram zu überholen. Dadurch entsteht für die Straßenbahn eine freie Strecke möglicherweise sogar bis zur nächsten Haltestelle. Es wird somit vermieden, dass die Tram gemeinsam mit den Kfz im Stau steht. Durch diese Konzeption wird die Einhaltung des Fahrplans größtenteils gesichert. Außerdem wurden die Kfz-Parkplätze auf der gesamten Seftigenstrasse in Vorwärts-parkplätze umgewandelt, da dadurch weniger Behinderungen der Straßenbahn durch einparkende Kfz auftreten.

Weiters ist durch die Reduzierung der Fahrbahnen eine Verkürzung der Stationsaufenthalte der Tram möglich. Die Fußgänger müssen kürzere Wege zwischen Gehsteig und Straßenbahn zurücklegen und können diese vor allem ohne Rücksicht auf den MIV (da sich dieser hinter der Straßenbahn befindet) sofort benutzen.

▪ **Dosierungssystem**

Um die Flüssigkeit des Verkehrs zu sichern, wurde in der Seftigenstrasse bei den Ortseinfahrten ein Dosierungssystem angebracht. Das System funktioniert wie eine Verkehrslichtsignalanlage bzw. beinhaltet neben der Ampelregelung die Hinweistafel „Ortsdurchfahrt gesperrt“. Aufgrund einer zu hohen Verkehrsstärke und Überlastung der Verkehrswege schaltet sich das Dosierungssystem von selbst ein und sperrt die Ortsdurchfahrt. Die Rotphase darf jedoch maximal 1 Minute dauern, da ansonsten die Verkehrsteilnehmer (wenn die Verkehrsbehinderung nicht ersichtlich ist) möglicherweise glauben die Anlage sei defekt. Bei einer starken Überlastung sind die Grünphasen einfach sehr kurz gehalten, um die maximale Rotphase von 1 Minute nicht zu überschreiten.

Befragungen der Kfz-Lenker in Köniz haben gezeigt, dass die Verkehrsteilnehmer die Wartezeiten kürzer einschätzen als vor Einführung des Dosierungssystems. Subjektiv werden also die Wartezeiten bei der Dosierungsanlage kürzer wahrgenommen als unregelte Stauzeiten.

▪ **Situation der Radfahrer**

In der früheren Seftigenstrasse verfügten die Radfahrer über keine eigenen Verkehrsflächen. Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens sind diese jedoch notwendig und wurden im Zuge der Neugestaltung der Straße geschaffen. Im Großraum Bern muss jedes Verkehrsprojekt auch das Radverkehrskonzept Bern berücksichtigen und darf diesem nicht widersprechen. Die Situation der Radfahrer wurde in der Seftigenstrasse durch zwei konkrete Maßnahmen verändert. Erstens ist bei der Endstation der Tramlinie Nr. 9 eine Radfahrabstellanlage errichtet worden. Zweitens wurde ein Radfahrstreifen eingeführt, der den Radfahrern trotz des hohen Verkehrsaufkommens eine sichere Befahrung gewährleisten soll. Im Haltestellenbereich wird der Radverkehr durch eine Ampel geregelt. Wenn eine Tram in die Haltestelle einfährt, erhält der Radfahrer durch die Lichtsignalanlage Fahrverbot, um Konflikte zwischen der Straßenbahn und den Radfahrern sowie aussteigenden Fußgängern und Radfahrern zu verhindern.

Trotzdem entstehen zwischen der Tram und dem Radverkehr immer wieder Konfliktsituationen. Vor allem in Haltestellenbereichen ist es für die Radfahrer oft schwierig, diesen Straßenraum unfallfrei zu passieren. Durch die hohe Einstiegs-kante des Gehsteiges, um ein barrierefreies Einsteigen für die Fahrgäste zu ermöglichen, muss der Radfahrer einen gewissen Abstand zur Gehsteigkante einhalten. Gleichzeitig besteht die Gefahr, dass der Radfahrer dabei zu nahe an die Straßenbahngleise kommt und möglicherweise stürzt.

4.3 SCHWARZENBURGSTRASSE/BLAUÄCKERPLATZ KÖNIZ

Als weiteres Beispiel wird die Umgestaltung der Schwarzenburgstraße im Zentrum von Köniz angeführt.

4.3.1 AUSGANGSSITUATION

Im Rahmen einer umfassenden Neugestaltung des Zentrums wurden ein neues Gemeindehaus und ein Einkaufszentrum errichtet. Es wurde versucht die ohnedies schon stark verkehrsbelastete Schwarzenburgstraße verkehrlich zu entlasten, da durch die mehr Nutzung auch mehr Verkehr erwartet wurde.

4.3.2 NEUGESTALTUNG

Ein wesentlicher Schwerpunkt des Gestaltungskonzepts ist die Förderung der Koexistenz der VerkehrsteilnehmerInnen. Die Verbesserung der fahrplanmäßigen Führung des Öffentlichen Verkehrs (hier der Busverkehr) war ein weiteres wichtiges Ziel der Umgestaltung.

Zur Entwicklung des Gestaltungs- und Betriebskonzepts wurden 2 Wettbewerbe miteinander verbunden. Anfang 1999 wurde auch die Bevölkerung zur Mitwirkung in den Entwicklungsprozess eingeladen.

Die Realisierung unter dem Projektnamen „Korrektion der Köniz-/ Schwarzenburgstrasse“ begann im Jahr 1999 und wurde 2005 fertiggestellt.

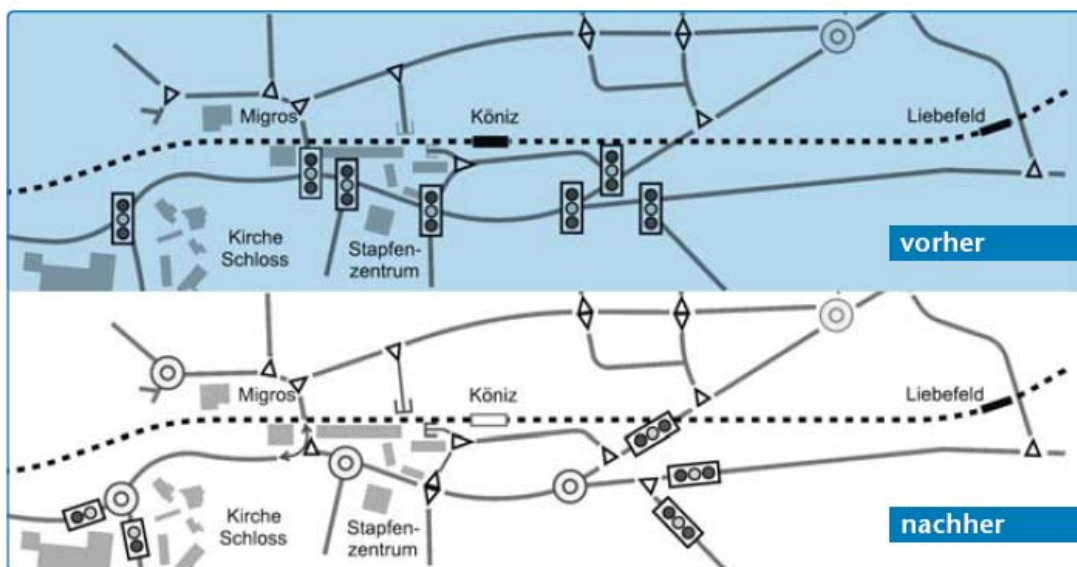
Im Folgenden sind die wesentlichen Merkmale und Maßnahmen des Betriebskonzepts dargestellt:

- Zur Entlastung der Straße durch das Zentrum kann zu Spitzenverkehrszeiten die Umfahrung Säge-/ Landorfstraße genutzt werden.
- Für den öffentlichen Verkehr wurden im Bereich der Kreisverkehre Busspuren installiert, damit sie ungehindert in das Zentrum einfahren können.
- Auf dem Abschnitt der Schwarzenburgstraße zwischen den beiden Kreisverkehren gilt Tempo 30.
- In der Tempo 30-Zone kann die Straße von FußgängerInnen mit Hilfe der breiten Mittelstreifen frei gequert werden (siehe Abbildung 1), es gibt keine Schutzwege.
- Im Bereich des Blauäckerplatz (vor dem Migro) wurden nur Poller als Abgrenzung zwischen Fußgängerbereich und Fahrbahn verwendet. Die beiden Flächen befinden sich auf demselben Niveau. Die Poller dienen lediglich zur Vermeidung von Parknutzung in diesem Bereich.
- In einem Teilbereich der neugestalteten Zone wurde ein Radfahrstreifen errichtet.
- Vor den Zentrumseinfahrten wurde ein Dosierungssystem installiert (siehe Beispiel Seftigenstraße Wabern).²⁶

²⁶ Gesamtes Kapitel: Erfolgskontrollen Zentrumsumgestaltung Köniz und Umgestaltung Köniz-/Schwarzenburgstrasse

Abbildung 7: Vorher-Nachher- Aufnahme der Schwarzenburgstraße²⁷

Wie aus der unten angeführten Abbildung 2 deutlich ersichtlich, kann durch das neue Betriebskonzept auf zahlreiche Lichtsignalanlagen verzichtet werden. Diese werden lediglich im Bereich der Dosierungssysteme verwendet.

Abbildung 8: Vorher-Nachher- Übersicht der Lichtsignalanlagen und Kreisverkehre²⁸

5 ZUSAMMENFASSUNG

Das Berner Modell hat sich rückblickend herausgebildet und war kein geplantes Gesamtkonzept. Die Philosophie „Koexistenz statt Dominanz“ im Straßenraum gilt als Basis für die Neuplanungen im Verkehrssystem, die auf der Grundlage des Berner Modells beruhen. Entwickelt wurde das Modell vom Kanton Bern und von Fachleuten aus der Privatwirtschaft.

Es basiert unter anderem auf einer Weiterentwicklung des Verständnisses von den Rollen der Planenden, aber auch darauf, dass die Nutzung des motorisierten Individualverkehrs alleine nicht die Hauptaufgabe der Verkehrsplanung darstellt.

²⁷ http://www.bve.be.ch/site/bve_tba_dok_bernermodell_koeniz_d.pdf; eingesehen am 13.06.2009

²⁸ http://www.bve.be.ch/site/bve_tba_dok_bernermodell_koeniz_d.pdf; eingesehen am 13.06.2009

Das Berner Modell basiert auf folgenden 5 Elementen:

- Verkehrspolitische Grundsätze

Sie beinhalten zum Beispiel, dass Spielräume für die zukünftige Entwicklung geschaffen werden müssen, sowie eine Attraktivierung des Öffentlichen Verkehrs.

- Instrumente zur konkreten Umsetzung

Zu den Instrumenten zählen Lärmgrenzwerte, Geschwindigkeitsbegrenzungen, die Erstellung von Verkehrskonzepten und Dosierungssysteme.

- Erfolgskontrolle

Zur Erstellung eines Rechenschaftsberichts werden sowohl die Meinungen der Bürger zum Projekt erhoben, es werden aber auch Wirksamkeitsanalysen dargestellt. Die Sicht aller Verkehrsteilnehmer wird bei verschiedenen Maßnahmen (z.B. Tempo 30) beleuchtet.

- Neues Rollenverständnis der Planenden

Die Rolle des Planers ist deutlich vielschichtiger geworden. Das Vertreten der Planung gegenüber der Öffentlichkeit ist ein wichtiger Aspekt seiner Arbeit geworden.

- Partizipativer Planungsprozess

Zur Vermeidung von späteren Konflikten bei der Nutzung werden im Planungsprozess bereits Betroffene eingebunden. Bei größeren Projekten wird eine politisch orientierte Begleitkommission gebildet.

Die Umsetzung des Berner Modells wurde anhand von 2 Beispielen erläutert, die Seftigenstraße in Wabern, sowie die Schwarzenburgstraße im Zentrum der Gemeinde Köniz.

Seftigenstraße Wabern

Die Seftigenstraße wurde von einer 4spurigen Fahrbahn auf 2 Spuren zurückgebaut (eine Spur für jede Richtung). Die Straßenbahnlinie verkehrte vor der Umgestaltung auf einer eigenen Trasse, sie wurde im Zuge der Umgestaltung auch auf die Fahrbahn für den MIV verlegt, sodass die Fahrspur jetzt sowohl von Kraftfahrzeugen, als auch von der Straßenbahn genutzt werden. Die Anzahl der Lichtsignalanlagen wurde reduziert, ein Dosierungssystem eingerichtet (es regelt die Anzahl der in den Abschnitt einfahrenden Fahrzeuge), die Kapazität des Straßenabschnittes ist jedoch gleich geblieben. Es wurde ein Radfahrstreifen, sowie ein breiter Mittelstreifen eingeführt.

Schwarzenburgstraße Köniz

Im Zuge der Neugestaltung des Zentrums von Köniz wurde auch die Schwarzenburgstraße verändert. Ähnlich dem oben angeführten Beispiel wurde ein Dosierungssystem installiert, das den Einlass der Fahrzeuge in das Zentrum reguliert. Zu Spitzenverkehrszeiten wird auch eine Umfahrungsstraße geöffnet. Es wurde ein breiter Mittelstreifen im Bereich des Zentrums errichtet, der das freie Queren ohne Schutzwege und Lichtsignalanlagen unterstützen soll. Direkt vor dem Gemeindehaus wurde ein Platz neugestaltet, auf dem keinerlei Bodenmarkierungen vorhanden sind, Fahrbahn und Fußgängerbereich sind lediglich durch Poller getrennt.

6 QUELLENVERZEICHNIS

- Tiefbauamt des Kantons Bern, Oberingenieurkreis II: Koexistenz statt Dominanz im Strassenverkehr-Das Berner Modell in Planung und Praxis; Bern; http://www.bve.be.ch/site/bve_tba_ueber_bernermodell_mappe.pdf; S. 2;
- Fritz Kobi: Präsentation des Berner Modells; Tiefbauamt Kanton Bern; 27.04.2009
Wiener Planungswerkstatt; Besch und Partner: 60 Minuten unterwegs in Wien – Gegenwart und Zukunft der Mobilität; Besch Martin; März 2008; S.6;
- http://www.ag.ch/tiefbau/shared/dokumente/pdf/atb_fgq_koeniz_koenizundzentrum.pdf; eingesehen am 13.06.2009
- Verkehrsabteilung Köniz, Tiefbauamt des Kantons Bern – Oberingenieurkreis II: Erfolgskontrollen Zentrumsumgestaltung Köniz und Umgestaltung Köniz-/Schwarzenburgstrasse, Bern, Mai 2007
- <http://maps.google.at/maps>; eingesehen am 29.06.2009
- Gesamtes Kapitel: Erfolgskontrollen Zentrumsumgestaltung Köniz und Umgestaltung Köniz-/Schwarzenburgstrasse
http://www.bve.be.ch/site/bve_tba_dok_bernermodell_koeniz_d.pdf; eingesehen am 13.06.2009