

## Ortsdurchfahrten im Wandel der Zeit

Durchfahrt oder Begegnung – die beiden Begriffe stehen für zwei völlig unterschiedliche Haltungen in der Gestaltung von Ortsdurchfahrten. Durchfahrt, das war die Philosophie der boomenden 1960er- und 1970er-Jahre, als sich das Auto flächendeckend verbreitete und zum einzigen Massstab in Sachen Fortbewegung wurde. Gebäude, Vorgärten, Dorfplätze: alles, was der freien Fahrt im Weg stand, wurde fortgeräumt. Wie Schienen legten sich breite Strassen mitten durch die Ortschaften und machten die gewachsene Dorfstruktur kaputt.

Heute gilt auf Ortsdurchfahrten eine andere Politik. Statt des Autos soll wieder der Mensch den Massstab bilden. Dorfzentren werden als Orte der Begegnung wahrgenommen, wo Einkaufen, Flanieren, Verweilen und Wohnen in angenehmer Umgebung möglich sein sollen. Die Anliegen des Fuss- und Veloverkehrs, des öffentlichen Verkehrs sowie der Anstösserinnen und Anstösser werden gleichwertig behandelt wie diejenigen des Autoverkehrs. Auch Aspekte des Denkmal- und Ortsbildschutzes fliessen zwingend in den Planungsprozess ein.

Ausgelöst wurde dieser Philosophiewandel im Strassenbau und -unterhalt 1986 mit dem Inkrafttreten des total revidierten



### Statt des Autos soll wieder der Mensch den Massstab bilden.

Strassenbaugesetzes. Das Gesetz verlangt nicht nur eine ausgewogene Berücksichtigung aller Bedürfnisse, sondern legt die ganze Kantonsstrasse in den Verantwortungsbereich des Kantons. Bisher betreute dieser lediglich die Fahrbahn, während Trottoir, Veloverkehr und Beleuchtung Sache der Gemeinden waren. Nun wurde erstmals eine ganzheitliche Planung möglich.

Das Umdenken freilich hatte bereits in den 1970er-Jahren eingesetzt, als die negativen Folgen der Autohörigkeit immer deutlicher zu Tage traten: massiv mehr Unfälle (1970 wurden auf Schweizer Strassen 1694 Personen getötet,



2007 noch 384 Personen), Staus und lange Wartezeiten, Lärm und Abgase, unwirtliche Dorfkerne begleitet von einem Identitätsverlust und rückläufige Kundschaft für das Gewerbe und die Läden in den Ortszentren. Gesellschaft und Politik waren immer weniger gewillt, diesen Preis für die freie Fahrt zu bezahlen, und gaben Gegensteuer: So verbesserte die Einführung des Gurtenobligatoriums (1981) und von Tempo 50 innerorts (1984) die Verkehrssicherheit. Im Umweltbereich setzten die Verordnungen zur Luftreinhaltung (1986) und zum Lärmschutz (1987) klare Grenzwerte.

Im Tiefbauamt wurden die im revidierten Strassenbaugesetz formulierten verkehrspolitischen Grundsätze rasch in die Tat umgesetzt. So sind in den letzten zwanzig Jahren – anstelle kostspieliger Umfahrungsprojekte – etliche innovative Sanierungen von Ortsdurchfahrten angebotsorientiert realisiert worden, beispielsweise in Zollikofen, Wabern und Köniz. Die Lebensqualität in den entsprechenden Ortschaften ist seither deutlich gestiegen. Die neue Situation kommt allen Verkehrsteilnehmenden zugute, auch den Autofahrenden, die sich flüssiger durch die Ortszentren bewegen können. Die nach dem sogenannten Berner Modell umgesetzten Projekte bewähren sich in der Praxis so gut, dass sie schweizweit und bis ins benachbarte Ausland ausstrahlen und vielerorts neue Impulse in die Verkehrsplanung bringen.

**Verkehrsplanung  
gleichet einem  
Hochseilakt:  
das Berner  
Modell schafft  
die Balance.**

## Editorial

«Koexistenz statt Dominanz im Strassenverkehr»: Mit dieser Grundphilosophie, dem so genannten Berner Modell, geht der Kanton Bern bei der Sanierung und verträglichen Umgestaltung von Ortsdurchfahrten seit zwanzig Jahren mit fortschrittlichen Lösungen voran. Früher wurden Ortsdurchfahrten hauptsächlich für den motorisierten Individualverkehr ausgebaut, die Strasse dominierte den Raum. Der Zerschneidungseffekt war hoch und das Einkaufen links und rechts der Strasse wurde zunehmend erschwert. Heute hat sich die Erkenntnis durchgesetzt, dass Ortsdurch-

fahrten leben müssen. Der Strassenraum ist so zu gestalten, dass der Verkehr für alle Verkehrsteilnehmenden wie auch für die Anwohnenden, die Läden sowie Gewerbebetriebe verträglich abgewickelt werden kann. Erreicht werden kann dieses Ziel nur, wenn die Bevölkerung und die Betroffenen sehr eng in die Planungsprozesse einbezogen werden.

Aus raumplanerischen und ökonomischen Gründen wird in erster Linie eine Lösung auf den bestehenden Strassen angestrebt. Dies deckt sich auch mit der Gesamtmobilitätsstrategie, welche die Priorität auf die Nachfragebeeinflussung und das Verkehrsmanagement vor dem Bau neuer Strassen setzt. Wenn aber keine verträg-

liche Lösung im Ortszentrum möglich ist, kann eine Umfahrungsstrasse die Lösung sein. Standardisierte Fragestellungen und Prozessschritte sorgen dafür, dass die für die jeweilige Situation angepasste Lösung gefunden wird.

Ich bin überzeugt, dass sich das Berner Modell nicht nur in der Schweiz, sondern auch im angrenzenden Ausland durchsetzen wird. Wir vom Tiefbauamt werden uns weiterhin für verträgliche und fortschrittliche Verkehrslösungen einsetzen und den sich wandelnden Bedürfnissen Rechnung tragen. Ich wünsche Ihnen eine anregende Lektüre und hoffe, dass sie Ihnen einen neuen Blick auf die Berner Strassen eröffnet.



**Stefan Studer,**  
Kantons-  
oberingenieur

# Wie viel Verkehr erträgt der Mensch?

## In erster Linie eine Geisteshaltung



**Fritz Kobi,**  
ehem. Kreisoberingenieur

### Wie würden Sie als «Vater» des Berner Modells dieses umschreiben?

Es ist kein starres Modell, sondern in erster Linie eine Geisteshaltung. Entscheidend ist die Art und Weise, wie man an ein Strassenbau- oder Umgestaltungsprojekt herangeht. Das Modell geht davon aus, dass Lebensräume und Systeme begrenzt sind.

Es richtet sich daher nach dem Angebot, d. h. nach dem vorhandenen Strassenraum und seiner Umgebung,

und nicht nach der Nachfrage und ist bestrebt, innerhalb dieser Rahmenbedingungen eine verträgliche Lösung für alle Betroffenen zu finden.

### Das Berner Modell bringt auch ein neues Rollenverständnis der Planenden mit sich. Was heisst das?

Ich erinnere mich an einen Satz aus einem Lehrbuch meiner Studienzeit: «Der Verkehrsplaner hüte sich, mit den Leuten zu sprechen.» Früher wurde die Verkehrsplanung als rein technische Aufgabe der Fachleute verstanden. Heute stehen wir ganz woanders. Mit dem Einbezug der Gemeinden und der Bevölkerung in den Planungsprozess wird der Verkehrsplaner gleichzeitig zum Projektmanager, Vollzieher der Politik, Moderator, Anwalt sprachloser Gruppen und Gruppenmitglied im partizipativen Prozess. Nicht zuletzt ist er Wächter über die Handlungsspielräume der kommenden Generationen.

### Welche Erfahrungen haben Sie mit der Partizipation gemacht?

Ich habe durchwegs positive Erfahrungen gemacht. Es sind sehr intensive, kreative Prozesse – mit unvorhersehbarem Ausgang. Gewohnheiten und Normen werden in Frage gestellt, erst so wird der Weg zu innovativen Lösungen frei. Und eines ist dabei wichtig: Die Auseinandersetzung der Bevölkerung mit «ihrem» Projekt fördert eine starke Identifikation. Das Fest, das letztes Jahr zum zehnjährigen Jubiläum der umgestalteten Seftigenstrasse in Wabern durchgeführt wurde, spricht für sich: In dieser Strasse schlägt das Herz von Wabern!

### Nach gut zwanzig Jahren als Kreisoberingenieur beim Kanton Bern sind Sie Ende August in Pension gegangen. Wie sehen Sie die Zukunft des Berner Modells?

Das lässt sich nicht vorhersagen. Die Elemente des Modells werden sich sicher weiterentwickeln. Auch der Strassenbau wird hoffentlich nicht still stehen und neue Lösungsansätze für die Verträglichkeit schaffen. Ich bin überzeugt, dass Tempo-30-Zonen in Ortszentren nach dem Beispiel von Köniz kommen werden. Dieses Regime füllt die Lücke zwischen der Begegnungszone mit Tempo 20 und dem üblichen Tempo 50 und ist daher eine ideale Lösung für manch belebtes Ortszentrum. Köniz ist der lebendige Beweis, dass es für Verkehr und Läden funktioniert. Als weiteres Pionierprojekt konnten wir im August 2008 die Begegnungszone in Bremgarten einweihen. Sie ist die erste solche Zone in einem Ortszentrum auf bernischen Kantonsstrassen und ich hoffe, dass auch dieses Beispiel Schule machen wird.



**Die sanierte Bernstrasse in Zollikofen macht es vor: Auch bei einem Verkehrsaufkommen von täglich 20 000 Fahrzeugen müssen die schwächeren Verkehrsteilnehmenden und die Läden nicht auf der Strecke bleiben.**

In der Planung moderner Verkehrslösungen gibt es eine Art Zauberwort: die Verträglichkeit. Sie ist der ultimative Massstab, an dem sich jedes Projekt ausrichten muss. So zentral der Begriff ist, so schwer zu fassen ist er. Die Verträglichkeit ist ein Sammelbegriff für unterschiedlichste Kriterien. Da sind zum einen die harten, messbaren und vom Gesetz vorgegebenen Kriterien wie die Grenzwerte der Luftreinhaltung und des Lärmschutzes. Werden diese Grenzen

### Die Meinung der Betroffenen ist für das Gelingen eines Projekts zentral.

überschritten, ist eine Strasse resp. der Verkehr nicht mehr verträglich. Dann gibt es verkehrstechnische und betriebliche Grenzen: Beispielsweise ist ab einem gewissen Verkehrsaufkommen eine Strasse für zu Fuss Gehende kaum mehr überquerbar oder für den öffentlichen Verkehr ein störungsfreier Betrieb nicht mehr möglich.

Daneben existiert eine Reihe von Kriterien, die eher der psychologischen Ebene zuzuordnen sind: Wie viel Verkehr verträgt es, damit sich die Menschen gerne im Ortszentrum aufhalten? Damit die Lebensqualität stimmt? Damit eine Strasse von Velofahrenden benutzt wird? Damit ein Zentrum für Gewerbe-

betriebe und Läden attraktiv ist? Über solche Fragen sind nicht nur die Fachleute in der Lage zu befinden, im Gegenteil: Gerade hier ist die Meinung der betroffenen Laien für das Gelingen eines Projekts zentral.

Beeinflusst werden diese Kriterien durch bauliche, betriebliche und gestalterische Mittel: Fahrbahn, Tempolimits, Vortrittsregelung, Dosieranlagen, Lärmschutz, Strassenraumgestaltung, Beleuchtung usw. Die einzelnen Komponenten sind aufs engste ineinander verzahnt. Gelingt es zum Beispiel, mit Hilfe von Kreiseln und Mehrzweckstreifen den Verkehr zu verflüssigen, sinkt der Schadstoffausstoss markant, wie Untersuchungen in Zollikofen zeigen. Das heisst, dass aus Sicht der Luftreinhaltung bei flüssigem Verkehr mehr Fahrzeuge verträglich sind, als bei dauerndem «Stop and Go». Eine weitere Erkenntnis ist, dass die Geschwindigkeit eine wesentlich wichtigere Rolle spielt punkto Verträglichkeit als die Anzahl Fahrzeuge. Bei tiefem Tempo können mehr Autos auf verträgliche Weise durch ein Ortszentrum geschleust werden, als bei höherem Tempo. So haben es die Verkehrsplanenden in der Hand, mit einem intelligenten Betriebskonzept eine maximale Verkehrsleistung zu ermöglichen, die dennoch verträglich ist.

## Mehr Lebensqualität: gewusst wie

### Kirchenvorplatz beruhigt den Verkehr in Guttannen

Seit dem Ausbau der Grimselstrasse in den 1970er- und 1980er-Jahren nahm der Verkehr in Guttannen massiv zu. Problematisch war vor allem der Umstand, dass die Autos – und Motorräder – mitten im Dorf aufs Gaspedal drückten, sobald die gut ausgebaute Strecke oberhalb des Dorfes in Sicht kam. Trotz unerträglichen Verhältnissen wollte sich das Dorf nicht vom Tourismus abschneiden lassen. Gemeinde und Kanton entschieden sich deshalb für eine Umgestaltung der Ortsdurchfahrt. Bestehende Enghnisse wurden

bewusst belassen. Mehr noch: Die schicke Dorfkirche erhielt zulasten der Strasse einen kleinen Vorplatz mit Natursteinmauer, um den herum der Verkehr nun kurven muss. Zusammen mit einem kleinen Pförtner am Dorfausgang konnten die gerade Linienführung der Strasse und die freie Sicht durchbrochen werden. Die Fahrgeschwindigkeit im Dorf ist deutlich gesunken und das Dorf hat an Attraktivität gewonnen.



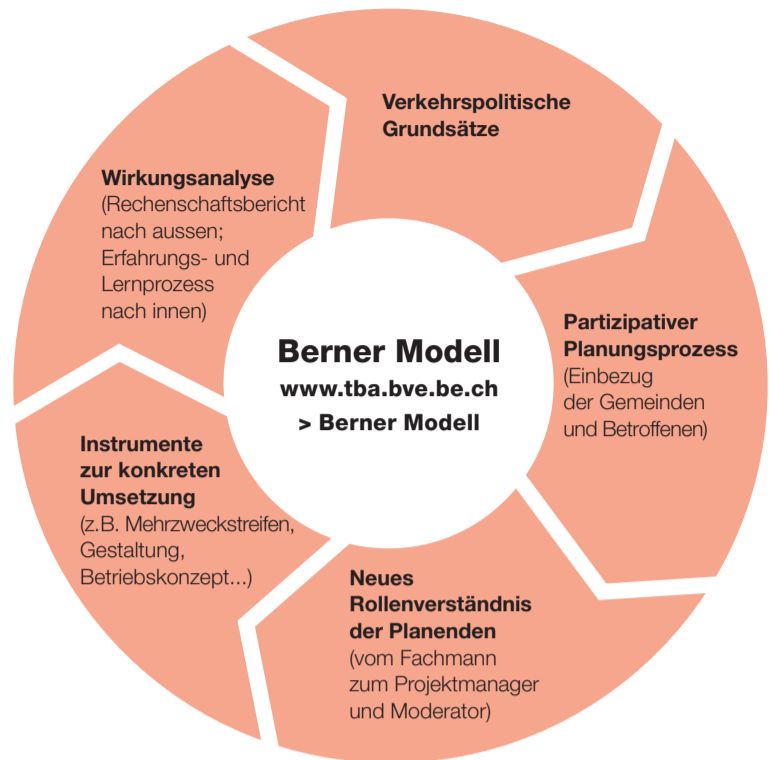
# Das Berner Modell

Seine Geburtsstunde erlebte das Berner Modell mit dem Startschuss zur Projektierung der Ortsdurchfahrt in Zollikofen 1987. Die täglich von 20 000 Autos befahrene Bernstrasse, die das Zentrum der Agglomerationsgemeinde durchschneidet, wurde zwischen 1991 und 1998 in mehreren Etappen umgestaltet. Nach jeder Bauetappe wurde die Wirkung analysiert und die Erfahrungen flossen in die weitere Planung ein – so entwickelte sich schrittweise das Berner Modell. In Zollikofen kam erstmals im Kanton Bern das Prinzip «Koexistenz statt Dominanz» auf einer stark befahrenen Hauptstrasse

**Das Berner Modell liefert keine fixfertigen Lösungen, die sich einfach kopieren lassen.**

zur Anwendung: Statt den Verkehr mit Ampeln zu steuern, organisiert sich dieser mit Kreiseln selbst. Statt Autos, Velos und zu Fuss Gehende zu trennen, wurden neue Mehrzweckstreifen für Mischverkehr gebaut. Diese dienen dem abzweigenden Auto- und Veloverkehr zum Einspuren

ebenso wie den Fussgängerinnen und Fussgängern zum Queren der Strasse. Optisch verringern sie die Trennwirkung der Strasse. Voraussetzung für all das sind eine tiefere Fahrgeschwindigkeit und eine Strassengestaltung, die den Autofahrenden signalisiert, dass der Strassenraum nicht nur ihnen gehört. Dank der Partizipation konnten die Betroffenen von Beginn weg die Planungsfortschritte nachvollziehen. Gerade neue Elemente im Strassenverkehr, wie die Koexistenz oder der Mehrzweckstreifen, müssen gut eingeführt werden, damit die Menschen sie verstehen, akzeptieren – und letztlich auch richtig anwenden. Nach den Grundsätzen des Berner Modells wurden u. a. auch der Neuhausplatz in Köniz, die Seftigenstrasse in Wabern,



die Ortsdurchfahrten Belp und Vehweid und die Schwarzenburgstrasse in Köniz umgestaltet. Dabei wurde jede Strasse mit ihren örtlichen Gegebenheiten neu betrachtet. Das Berner Modell liefert keine fixfertigen Lösungen, die sich einfach kopieren lassen. Aber es bietet eine Grundlage, die es ermöglicht, für jede Ortsdurchfahrt eine optimal auf die Bedürfnisse abgestimmte Lösung zu finden.



**Mit über 22000 Fahrzeugen pro Tag ist die Kantonsstrasse in der Belper Vehweid eine wichtige Durchfahrtsachse zwischen Belp und Rubigen. Vor der Umgestaltung häuften sich die Unfälle, weil die Strasse für den lokalen und langsamen Verkehr gefährlich war. Mit Bäumen und Mittelinseln wurde die frühere Landstrasse zur Ortsdurchfahrt umgestaltet, die die Autolenkenden zu rücksichtsvollem Fahren anhält. Die Sicherheit des Fuss- und Veloverkehrs hat sich deutlich verbessert.**

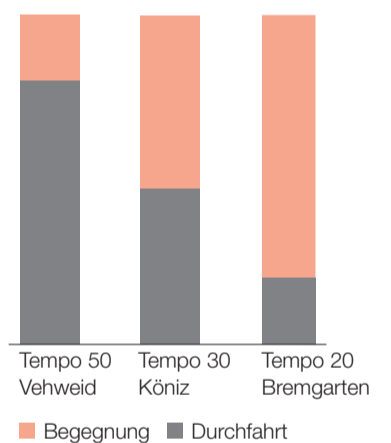


**Die Schwarzenburgstrasse in Köniz hat gleichermassen Durchgangs- wie Zentrumsfunktion. Deshalb ist Köniz eines der ersten stark befahrenen Ortszentren, wo Tempo 30 eingeführt wurde. Fussgängerinnen und Fussgänger queren die Strasse mit Hilfe der Mittelzone überall, Zebrastreifen gibt es keine mehr. Die 18000 Fahrzeuge fahren dank niedrigerem Tempo flüssiger durchs Ortzentrum als vorher. Koexistenz ist in Köniz Alltag.**



**Auf der Kalchackerstrasse in Bremgarten überwiegt eindeutig der Zentrumscharakter. Läden, Schulen, Altersheim und Wohnungen liegen zu beiden Seiten der Strasse. Der Durchgangsverkehr ist gering. Die Strasse ist zur Begegnungszone mit Fussgängervortritt umgestaltet worden und geht vor dem Einkaufszentrum fließend in einen Platz über.**

**Drei Ortsdurchfahrten – drei Lösungen**



**Je nach Wichtigkeit der Aspekte «Durchfahrt» und «Begegnung» fällt die Ausgestaltung einer Ortsdurchfahrt anders aus.**

## Neues Umfeld, neues Regime in Urtenen-Schönbühl

Das Zentrum von Urtenen-Schönbühl mit Läden, Post, Restaurant und RBS-Haltestelle war lange Zeit nur auf einer Seite der Kantonsstrasse angesiedelt. Ein einzelner Fussgängerstreifen reichte für die Strassenquerung aus, bis vor drei Jahren ein grosses Einkaufs- und Dienstleistungsgebäude gegenüber des bestehenden Zentrums seine Tore öffnete. Die Wege der Passantinnen und Passanten änderten sich schlagartig: Viel mehr Menschen querten die Kantonsstrasse, und dies auf breitem Raum. Die Strasse musste an die veränderte Situation angepasst werden. Kanton und Gemeinde entschieden sich für eine Tempo-30-Zone. Der Fussgängerstreifen wurde aufgehoben, Querungen sind überall möglich. Weisse Streifen quer zur Fahrbahn und Stelen mit dem Tempo-30-Signal machen die Autofahrenden auf das spezielle Regime aufmerksam. Dieses bewährt sich bestens, sowohl für den Fussverkehr, den Autoverkehr als auch für die angrenzenden Läden und Betriebe.



## Halb so viel Verkehr für Kirchberg/Alchenflüh

Rund 20 000 Fahrzeuge, davon 1300 Lastwagen, rollten bis 2001 durch Alchenflüh und Kirchberg. Seit der Eröffnung der Entlastungsstrasse und der Umsetzung der flankierenden Massnahmen ist der Verkehr in den Ortszentren um die Hälfte zurückgegangen, bei den Lastwagen sogar um 70%. Der Anteil des reinen Durchgangsverkehrs am Gesamtverkehr hat sich ebenfalls nahezu halbiert. Zur Verkehrsberuhigung wurden Fussgängerbereiche verbreitert, die Fahrbahn verengt, Kreuzungen und Querungen neu gestaltet und Eingangspforten errichtet. Eine Verkehrsampel konnte aufgehoben und eine Zufahrt ins Zentrum von Alchenflüh geschlossen werden. Seitenstreifen auf der Fahrbahn und neue Bäume werten die Strasse gestalterisch auf. Das Fazit: Der Langsamverkehr hat mehr Platz, der Lärm hat stark abgenommen und das Wohnen in Kirchberg und Alchenflüh ist wieder angenehmer geworden.



# Was bringen Ortsdurchfahrten nach Berner Modell?



**Dominique von der Mühl, Architektin/Planerin, Dozentin ETHL, Vorstandsmitglied des Beratungsgremiums «Rue de l'Avenir»**

**Wegbereiter**  
Im Bereich der Strassenplanung entstehen innovative Lösungen immer aus dem Zusammenspiel von Fachleuten (Ingenieuren, Stadtplanern) und politisch Verantwortlichen, die einfallsreich, mutig, beharrlich und risikobereit sind und Gewohnheiten und Normen – und manchmal auch Gesetze – hinterfragen, um neue Arten der Problemlösung zu testen. Der Kanton Bern war auf dem Gebiet der Stadt- und Verkehrsplanung ein Wegbereiter, und er ist es auch im Bereich der Verkehrsbe-

wirtschaftung und der Strassenplanungen. Das Berner Modell hat zu einem neuen Ansatz bei der Planung von Hauptstrassen geführt, sowohl bei den Projektverfahren als auch bei den umgesetzten Lösungen. Diese zeigen eins zu eins, dass eine Koexistenz auch bei grösseren Verkehrsaufkommen möglich ist.

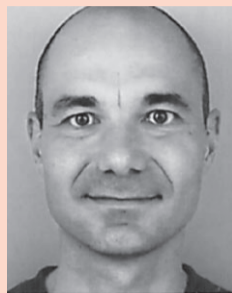


**Dr. pharm. Peter Zünd, Inhaber Kreuz Apotheke Zollikofen**

**Viel ruhiger**  
Seit der Sanierung der Bernstrasse ist es viel ruhiger geworden. Vorher befand sich vor der Apotheke eine Kreuzung, Autos bremsen abrupt und beschleunigten aus dem Stand. Mit dem Kreisell heute fahren die Autos gleich-

mässiger und leiser. Ich bin dankbar, dass für die Zufahrt und die Parkplätze vor der Apotheke eine flexible Lösung gefunden werden konnte: Das ist für unsere teils älteren und kranken Kundinnen und Kunden elementar. Als segens-

reich erweist sich der Mittelstreifen: Abbiegende oder rechts anhaltende Autos blockieren nicht mehr den gesamten Verkehr. Zu guter Letzt ist auch zu sagen, dass die Bernstrasse mit den Bäumen und den grossen Lampen viel schöner aussieht als vorher.



**Pierre Chanez, Fachstelle Hindernisfreies Bauen Kanton Bern**

**Problematisch**  
Tempo-30-Zonen ohne Fussgängerstreifen wie in Köniz sind für Sehbehinderte und Blinde problematisch. Sie beruhen auf der visuellen Kommunikation unter den Verkehrsteilnehmenden – z. B. mit Sichtkontakt und Handzeichen –,

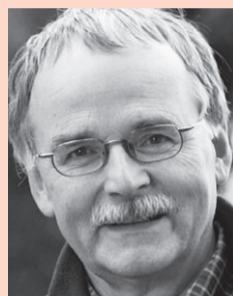
von welcher Sehbehinderte ausgeschlossen sind. Fussgängerstreifen hingegen machen für Leute mit Restsehvermögen die Querungsstelle sichtbar. Blinde lassen ihren Blindenhund den Fussgängerstreifen auffinden oder orientieren sich an der Trottoirabsenkung. Eine Lösung wie die Begegnungszone in Bremgarten ist wesentlich behindertengerechter, da der Fussgängervortritt gewährleistet und die Fahrgeschwindigkeit tief ist. Zudem markiert dort ein ununterbrochener Randabschluss zwischen Trottoir und Fahrbahn den Übergang zwischen Sicherheits- und Gefahrenbereich.



**Christoph Erb, Präsident Sektion Bern des Touring Clubs Schweiz TCS**

**Zirkulieren, nicht stehen**  
Das Berner Modell funktioniert, wenn das Ziel «Koexistenz statt Dominanz» mit dem Leitsatz «Verflüssigen statt Behindern im Strassenverkehr» ergänzt wird. Die den Verkehrswegen zugeordnete Funktion

besteht darin, dass man darauf zirkulieren kann und nicht, dass man darauf steht. Wer zu Fuss oder im Bus unterwegs ist, nimmt das ebenso in Anspruch wie Zweirad- und Autofahrende. Im allgemeinen Interesse liegen Verkehrs- und Betriebssicherheit. Das alles führt zu Zielkonflikten. Werden diese pragmatisch und ohne ideologische Scheuklappen angegangen, wird die grosse Mehrheit Einschränkungen akzeptieren, soweit solche unvermeidbar sind und nicht als Schikane empfunden werden.



**Dr. Peter Künzler, Biophysiker; Künzler, Bossert und Partner GmbH, Bern**

**Bessere Luft**  
Die umgestalteten Ortsdurchfahrten führen dazu, dass sich der motorisierte Verkehr langsamer und gleichmässiger bewegt. Gezielte Verengungen sowie Kreisell statt Ampeln verhindern schnelles Fahren und erzeugen einen stetigen Verkehrsfluss. Wer oft anhält und dann aus dem Stand wieder anfährt, beansprucht den Motor deutlich mehr, als wer möglichst gleichmässig über die Strecke fährt. Die Konsequenz: Wer gleichmässig fährt, braucht weniger Benzin und produziert weniger Luftschadstoffe. Dies haben Luftmessungen an der Bernstrasse in Zollikofen vor und nach Umbau eindrücklich gezeigt: die Luftbelastung nahm um rund 20 % ab.



**Gisela Vollmer, Koordinatorin Fussverkehr Bern**

**Raumgestaltung für alle**  
Ortsdurchfahrten sind nicht nur Durchfahrten, sondern für alle zu Fuss Gehenden, auch Schulkinder und Behinderte, zentrale Räume, die sie jederzeit sicher queren

möchten. Klar erkennbare «Tore» im Einfahrtsbereich, zu Plätzen umgestaltete Strassen, Bäume, Bänke, fussgängergerechte Beleuchtung sowie mehr Raum zwischen Strasse und Fassaden sind wichtige Gestaltungselemente. Durch eine exakte bauliche Umsetzung sollten auch kleinste Stufen beispielsweise zwischen Asphalt und Setzsteinen vermieden werden. In Bremgarten wurden diese Ziele durch ein vorbildliches Mitwirkungsverfahren umgesetzt.



**Katrin Sedlmayer, Gemeinderätin Köniz, Direktion Planung und Verkehr**

**Nicht mehr wegzudenken**  
Dank der umgestalteten, übersichtlichen Könizer Ortsdurchfahrt und dem neuen attraktiven Zentrum ist ein Raum für alle entstanden. Wo früher der motorisierte Verkehr dominierte, gilt nun

Koexistenz. Nach anfänglicher Skepsis ist das Verkehrsregime heute in Köniz vollumfänglich akzeptiert und nicht mehr wegzudenken. Dank Tempo 30 fliesst der Verkehr und die querenden Fussgängerinnen und Fussgänger kommen problemlos über die Strasse. Die Entfernung des Fussgängerstreifens hat zu erhöhter Aufmerksamkeit geführt. Das tiefe Tempo bringt Ruhe und fördert die Rücksichtnahme. Mit dem Berner Modell wurde die sprichwörtliche Langsamkeit von uns Bernerinnen und Bernern auf eine Hauptachse gebracht und man kann feststellen: es ist ein Erfolg!

## Kostengünstig bauen dank Standards

Angemessen, zweckmässig und kostengünstig sollen die Kantonsstrassen gebaut werden. Zudem müssen die Gemeinden gleichberechtigt behandelt werden. Erreicht werden diese Vorgaben mit Standards. Auf deren Basis wird in einem partizipativen Prozess bestimmt, welche Massnahmen der Kanton in einem Projekt finanziert. Das kantonale Tiefbauamt hat vier Planungsschritte definiert, die sicherstellen, dass zur richtigen Zeit die richtigen Fragen gestellt werden.

1. Besteht, gemessen an den Standards, Handlungsbedarf z. B. für eine Schulwegsicherung oder zur Vermeidung von Stau?
2. Welche Lösung wird gewählt: die Sanierung der Ortsdurchfahrt oder der Bau einer Umfahrungsstrasse?
3. Welches Konzept kommt zum Tragen: der Bau eines Trottoirs neben der Fahrbahn oder innerhalb des bestehenden Fahrbahnraumes?
4. Wie ist die Ausführung: Wird die Insel nur markiert oder gebaut?

Das Verfahren an sich ist nicht neu. Nur soll es jetzt im ganzen Kanton systematisch und einheitlich angewendet werden. Es gewährleistet einen effizienten und kostengünstigen Projekt-ablauf, von der Planung bis zum Bau. Weil die Entscheidungen mit den gewichtigen Kostenfolgen bei Projektstart fallen, liegt in den ersten beiden Planungsschritten auch das grösste Sparpotenzial.

