



Tiefbauamt
des Kantons Bern

Das Berner Modell: Zukunftsfähige Lösungen für den Strassenverkehr

Das Berner Modell ist eine qualitätssichernde Vorgehens- und Planungsphilosophie. Es beruht auf nachhaltigen verkehrspolitischen Grundsätzen und arbeitet mit Planungsinstrumenten, die sich an Belastbarkeitsgrenzen orientieren. Dank der Partizipation fliessen die Anliegen der Bevölkerung mit ein. Es entstehen neue, zukunftsfähige Lösungen, die auf Grund systematischer Wirkungsanalysen in kommenden Projekten weiterentwickelt werden. Das Berner Modell führt zu neuen Rollen der Planenden und steht für qualitativ hochstehende, zukunftsfähige Projekte.

Mehr zum Berner Modell:
www.bve.be.ch/bernermodell

Impressum

Herausgeber:
Tiefbauamt des Kantons Bern,
Oberingenieurkreis II

Konzept und Text:
Fritz Kobi, Suzanne Michel

Gestaltung:
Claudia Bernet

Bestelladresse

Oberingenieurkreis II
Schermenweg 11, Postfach
3011 Bern
Telefon 031 634 23 40
info.tbaaik2@bve.be.ch

DAS BERNER MODELL

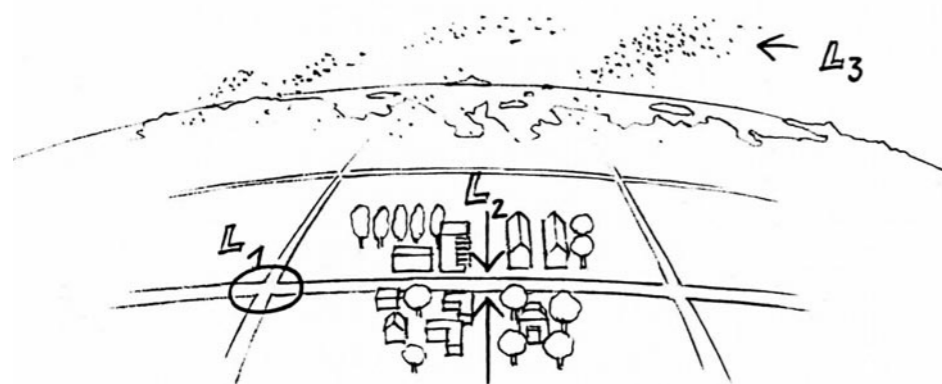
Das Berner Modell hat seine Wurzeln in den 80er-Jahren des letzten Jahrhunderts. Zunehmende Luftverschmutzung, steigende Unfallzahlen, der Verlust an Lebensqualität und Einbussen der Läden und Gewerbebetriebe auf Grund des wachsenden Verkehrs führten zu einem Hinterfragen der autogerechten Strassenräume bezüglich ihrer Verträglichkeit für Ortschaften und Stadtquartiere. In diesem Umfeld begann der Kanton Bern ab 1985 auf teils pragmatischem und teils wissenschaftlichem Weg das Berner Modell zu entwickeln. Dieses bezweckt Verkehrslösungen, welche die Anliegen von Mensch, Siedlung und Umwelt gleichwertig berücksichtigen. Statt dem Auto und dem strassengebundenen öffentlichen Verkehr unbedingte Priorität einzuräumen werden Strassenräume als Stadträume in einem umfassenden Sinne betrachtet, die allen Nutzergruppen gerecht werden sollen: Koexistenz statt Dominanz im Strassenverkehr. Hinzu kommt: Der Platz in der Schweiz ist beschränkt, die Verdichtung bestehender Siedlungsräume ist zwingend. Mehr Nutzung bedeutet aber auch mehr Verkehr, in welcher Form auch immer. Verkehrsprojekte müssen deshalb auch Freiräume für die Siedlungsentwicklung nach Innen schaffen und eine verträgliche Mobilität ermöglichen, heute und für kommende Generationen.

Das Berner Modell ist eine qualitätsorientierte Vorgehens- und Planungsphilosophie, welche beides im Auge hat: Die Reparatur und das Aufwerten bestehender Strassenanlagen im Sinne der Koexistenz und das Schaffen von Entwicklungsspielräumen. Es basiert auf fünf Handlungsfeldern.

VERKEHRSPOLITISCHE GRUNDSÄTZE

Der Kanton Bern verfügt über verkehrspolitische Grundsätze, welche der Verwaltung als Richtschnur für Ausbauprogramme, Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungskonzepte und Strassenprojekte dienen. Er betreibt eine angebotsorientierte Verkehrspolitik: Nicht die ständig steigende Nachfrage bestimmt den Umgang mit Verkehrsinfrastrukturen sondern ein verträgliches, wirtschaftliches Angebot, das sich an Belastbarkeitsgrenzen orientiert. Die Verwaltung hat die zur Umsetzung nötigen Instrumente zu entwickeln und stützt sich dabei auf die 3V-Strategie:

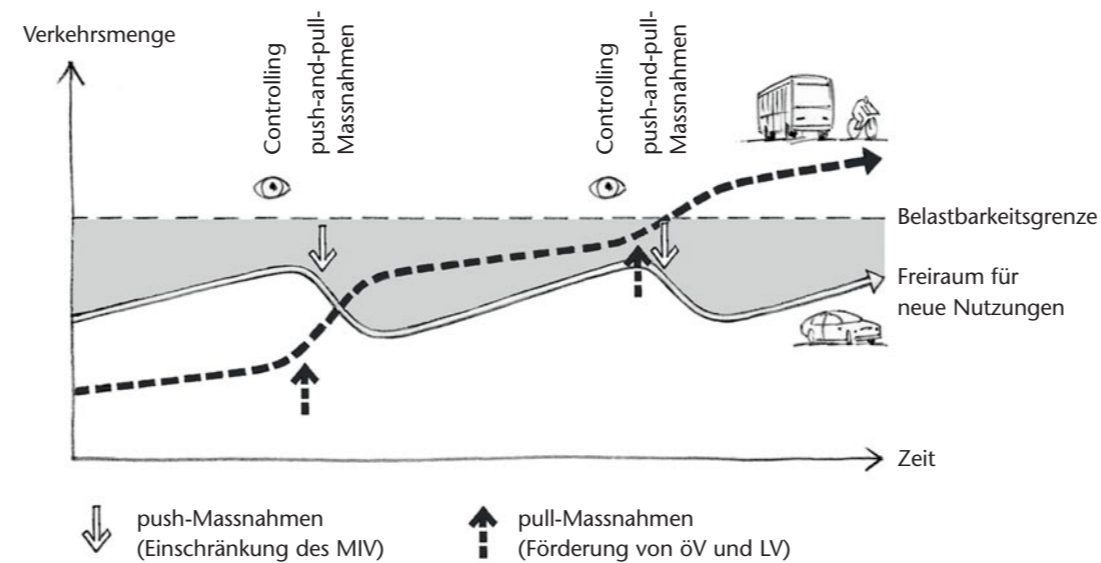
- Verkehr vermeiden – durch eine gezielte Abstimmung der Siedlungsentwicklung und des Verkehrssystems sollen die gefährlichen Kilometer reduziert werden
- Verkehr verlagern – auf den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr
- Verkehr verträglich abwickeln – die Verträglichkeit des verbleibenden motorisierten Verkehrs sicherstellen



VERTRÄGLICHKEIT

- L1 Technische Leistungsfähigkeit (Kapazität)
- L2 Ortsverträgliche Leistungsfähigkeit (Lastbarkeit)
- L3 Globale Begrenzungen

Im Kanton Bern erfolgt die Abstimmung von Siedlung und Verkehr in den «Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepten» (RGSK). Diese bezeichnen die Räume, in welchen eine Siedlungsentwicklung und Verdichtung angestrebt wird. Sie benennen die daraus resultierenden Herausforderungen bezüglich Mobilitätsbewältigung. Ein Ausbau der Strassenkapazitäten kommt nur in Ausnahmefällen in Frage. Ziel ist es, durch eine Kombination von «push-and-pull-Massnahmen» den öffentlichen und Langsamverkehr attraktiver zu machen und den motorisierten Verkehr zurück zu binden. So können die erforderlichen Freiräume für künftige Entwicklungen geschaffen werden. Die Ausgestaltung der Projekte unterstützt die 3V-Strategie: Attraktive und pünktlich verkehrende öffentliche Verkehrsmittel, die fussverkehrs- und velofreundliche Ausgestaltung der Verkehrsanlagen, die Verträglichkeit des Autoverkehrs und das Ermöglichen von Nutzungsverdichtungen in Zentren sind zentrale und verbindliche Themen. Hinzu kommen die Bedürfnisse der Anwohnenden und der Gewerbebetriebe sowie die Forderung nach einer hohen städtebaulichen Qualität.



INSTRUMENTE ZUR KONKRETEN UMSETZUNG

Der Kanton nutzt zur Umsetzung seiner verkehrspolitischen Grundsätze in konkreten Projekten verschiedene Instrumente:

- Die «Standards für Kantonsstrassen» sorgen dafür, dass die Beurteilung des Handlungsbedarfs und von Lösungsvarianten überall mit einer einheitlichen Methodik erfolgt. Die Standards bilden mit ihren nachvollziehbaren Kriterien eine solide Grundlage für die Diskussion mit den Gemeinden und der Bevölkerung. Sie führen zu gleichwertigen, aber dennoch massgeschneiderten Lösungen.
- Im Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungskonzept werden die räumliche Führung der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden festgelegt, Vorgaben für die Betriebsabwicklung und das Zusammenspiel von Autoverkehr, öV, Velofahrenden und Fussverkehr gemacht sowie die gestalterische Integration in den Siedlungsraum aufgezeigt. Zentrale Anliegen sind dabei seit je her die Orientierung an Belastbarkeitsgrenzen und das aufeinander Abstimmen von Infrastrukturanlagen und Betrieb mit dem Ziel, Verkehrsflächen für den rollenden Verkehr auf das notwendige Minimum zu reduzieren.
- Wettbewerbe, Studienaufträge und Testplanungen ermöglichen die Auswahl qualifizierter Planungsteams, sorgen für qualitativ hochstehende Projekte und erfüllen die Anforderungen des öffentlichen Beschaffungswesens.

WIRKUNGSANALYSEN, MONITORING

Wirkungsanalysen und Monitoring haben im Berner Modell drei Funktionen:

- Sie legen gegenüber den politischen Behörden Rechenschaft über die Zielerreichung ab.
- Sie dienen der fachlichen Überprüfung des ausgeführten Vorhabens und erlauben damit ein Lernen aus der Erfahrung. Was hat sich bewährt? Wo braucht es Anpassungen? Welche Folgerungen ergeben sich für kommende Projekte? Die Projekte des Berner Modells sind das Ergebnis einer konsequenten Weiterentwicklung bisheriger Erfahrungen.
- Regelmässiges Monitoring erlaubt es, die Wirkungen der «push-and-pull-Massnahmen» zu überprüfen und die Zielerreichung durch eine entsprechende Steuerung oder zusätzliche Massnahmen sicherzustellen.

PARTIZIPATIVE PLANUNGSPROZESSE

Die Einigung auf gemeinsame Ziele, das frühzeitige Erkennen und Angehen von Konflikten und die Diskussion möglicher Lösungsansätze mit den Betroffenen sind ein wichtiges Element des Berner Modells. Die Partizipation erfolgt nach einem vorgängig erarbeiteten, projektspezifischen Kommunikationskonzept. Das Mitgestalten des Projektes fördert das Verständnis und das Vertrauen der Betroffenen und verbessert die Qualität und die Akzeptanz des Projektes. Der partizipative Prozess beinhaltet sozusagen einen «Robustheitscheck» und stellt zusammen mit qualitätssichernden Verfahren und mit den Erkenntnissen aus den Wirkungsanalysen sicher, dass Verkehrsprojekte auch Jahre nach ihrer Inbetriebnahme immer noch stimmig sind. Das Berner Modell ist lösungs-offen aber die Lösungen messen sich am Ziel der Verträglichkeit und des Freiraums für künftige Entwicklungen.

NEUE AUFGABEN UND ROLLEN FÜR DIE PLANENDEN

Die Aufgaben der Planenden und Projektverantwortlichen werden komplexer und erfordern eine partnerschaftliche Zusammenarbeitskultur. Die Zahl der involvierten Interessen und Akteure nimmt zu. Qualitätssichernde Verfahren und partizipative Prozesse sind anspruchsvoll und nicht einfach zu vereinen, die Anforderungen an Planung und Projektierung entsprechend hoch. Zukunftsorientierte Projekte erfordern Offenheit und Kreativität, zugleich sind Stehvermögen und ein straffes Zeit- und Kostenmanagement gefragt. Die Verantwortlichen und Planenden sind nicht mehr nur Expertin oder Experte. Sie moderieren Prozesse, sind Fürsprechende, Vertrauenspersonen, Projektmanager, Partner und Partnerinnen, Visionäre, ab und zu «Rufer in der Wüste» und sie wachen vor allem über die Handlungsfreiräume kommender Generationen.

