Seftigenstrasse : in Wabern wurde eine Durchfahrt beruhigt und neu gestaltet

Autor(en): **Walker, Robert**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design**

Band (Jahr): **10 (1997)**

Heft 11

PDF erstellt am: **26.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-120671

Nutzungsbedingungen

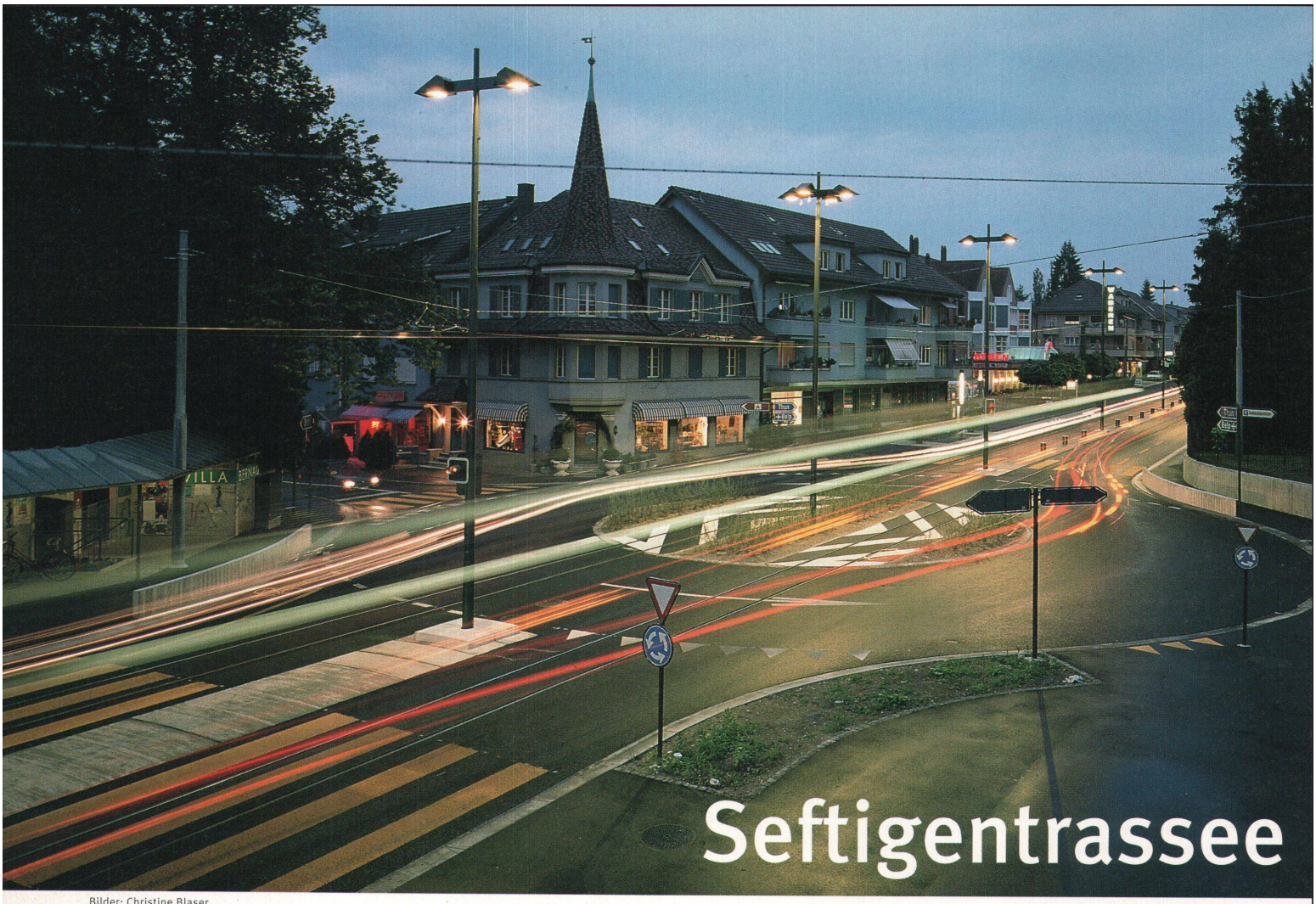
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch



Seftigentrassee

Bilder: Christine Blaser

Zum ersten Mal ist eine stark befahrene Strasse eines Agglomerationsortes beruhigt und gleichzeitig neu gestaltet worden: die Seftigenstrasse in Wabern.

Die Seftigenstrasse ist ein 1,5 km langes Rückgrat durch Wabern und verbindet das Gürbetal mit Bern. Täglich verpesten hier 20 000 Autopendler die Luft. Wabern ist ein attraktiver Wohnort, die Seftigenstrasse allerdings hat sich zu einer gesichtslosen Agglomerationsachse entwickelt. Politisch gehört Wabern zu Köniz, erschlossen wird der Ort durch das Berner Tram.

Die Erneuerung der Tramgeleise bot Gelegenheit, über die Gestaltung der Seftigenstrasse und die Sicherheit für Fussgänger und Velofahrer nachzudenken. Zudem will die Gemeinde die Zone vor den Läden aufwerten. Ein neues Erscheinungsbild der Strasse soll Waberns Zentrum eine neue Identität geben.

Das ‹Berner Modell›

Die Seftigenstrasse verläuft als Gemeindestrasse auf dem Gebiet der Stadt Bern und als Kantonsstrasse durch Wabern. Deshalb beteiligten sich an der Neugestaltung Fritz Kobi, Kreisoberingenieur im Kanton Bern, die Planungsabteilung der Gemeinde Köniz und das Tiefbauamt der Stadt Bern. Eine Kommission aus Bewohnern von Wabern sollte die Mitbestimmung der Bevölkerung garantieren. Eine Vorgehensweise, die vom Tiefbauamt des Kantons als ‹Berner Modell› entwickelt worden ist. Das Ziel: Durch Mitbestimmung das Mit- und Nebeneinander aller Verkehrsteilnehmer statt die Dominanz des Autos im Strassenverkehr fördern.

Komplexe Planung

Eine Studie der Metron Ingenieure lieferte die Planungsgrundlagen. Die Variante 1+1 sah Tramgeleise in den Autofahrspuren und eine erhöhte Mittelzone vor. Bei Variante 2+2 würde das Tram in der Strassenmitte ein eigenes Trassee beanspruchen. Die Variante 1+1 weist Vorteile auf: Sie braucht weniger Platz, sodass entlang der Strasse Bäume gepflanzt und Parkfelder eingerichtet werden können. Mittelzone und Kreisel machen an den meisten Übergängen Fussgängerampeln überflüssig: Die Fussgänger können zuerst die eine Fahrspur überqueren, auf der Mittelzone anhalten und dann in Ruhe die andere überqueren.

Anfänglich wehrten sich die Städtischen Verkehrsbetriebe Bern (SVB) gegen die Variante 1+1. Denn sie verloren damit das eigene Trassee in der Strassenmitte. Um die Fahrgäste ein- und aussteigen zu lassen, mussten die Au-

Seftigenstrasse: Die neu gestaltete Hauptachse durch Waberns Zentrum mit Mittelstreifen und Kreisel

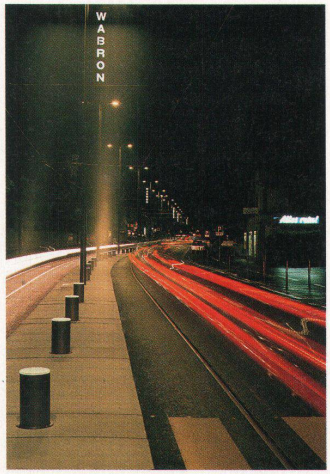
tos an den Haltestellen jedoch schon immer warten. Daran ändern auch Geleise in der Autospur nichts: Die Autos warten weiterhin hinter dem Tram, die Autos davor aber fahren weiter und lassen dem Tram bei der Abfahrt genug Platz. ‹Zeitliches Eigentrassee› heisst das im Planerjargon.

Strassenkunst

Für die neue Erscheinung der Strasse schrieb die Bauherrschaft 1995 einen Wettbewerb unter sechs Künstlern aus. Gewonnen haben ihn Hannes und Petruschka Vogel aus Basel. Ihnen gelang es, zwischen verkehrstechnischen Elementen wie Pollern auf der Mittelzone, Kandelabern, Kreiseln und Parkfeldabschrankungen formale Beziehungen herzustellen und auf die Geschichte des Ortes einzugehen. Schrifttafeln an Kandelabern zeigen die Entwicklung des Ortsnamens keltischen Ursprungs zum heutigen Wabern. Wie eine Beflaggung begleiten sie die Strasse. Auch die Leuchtpoller auf der Mittelzone beziehen sich mit Inschriften auf die Vergangenheit des Ortes. Damit soll das Zentrum Waberns mit seiner beliebigen Agglomerationsarchitektur eine neue Identität finden. Die Architektur am Strassenrand ist dazu nicht geeignet.

Robert Walker

Am 30. Januar 1998 findet in Bern eine Tagung der Metron Verkehrsplanung und des Nationalfonds zur ‹Neuen Mobilität› statt. Die Themen sind: autofreies Wohnen, Mobilitätsmanagement, Gestaltung der nahen Umgebung, inbegriffen ist eine Besichtigung der Seftigenstrasse. Info: Erich Willi, Metron, Brugg, 056 / 460 91 11.



Kunst am Bau von Hannes und Vogel als neues Erscheinungsbild einer Strasse

Fussgänger kommen dank einer erhöhten Mittelzone sicher über die Strasse

Neugestaltung Seftigenstrasse

Bauherrschaft: Tiefbauamt des Kantons Bern, Gemeinde Köniz und Stadt Bern
Projektierung: Metron Verkehrsplanung, Brugg; Rothpletz, Lienhard & Cie., Bern
Künstlerische Gestaltung: Hannes und Petruschka Vogel, Basel
Kosten: 18,3 Mio. Franken (inkl. Lärmschutzmassnahmen)