

Zeitschrift: Anthos : Zeitschrift für Landschaftsarchitektur = Une revue pour le paysage
Herausgeber: Bund Schweizer Landschaftsarchitekten und Landschaftsarchitektinnen
Band: 39 (2000)
Heft: 3: Der Öffentliche Raum = L'espace public

Artikel: Verkehr im Wertewandel am Beispiel der Seftigenstrasse in Wabern =
Le changement de valeurs liées au trafic, à l'exemple de la
Seftigenstrasse
Autor: Weber, Ueli / Häfliger, Ruedi
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-138598>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 27.11.2024

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

Ueli Weber, Bauingenieur HTL/BSP, Metron Bern AG und Ruedi Häfliger, Verkehrsingenieur HTL/SVI, Metron Verkehrsplanung Bern, Brugg

Verkehr im Wertewandel am Beispiel der Seftigenstrasse in Wabern

Die umgebaute Seftigenstrasse in Wabern zeigt auf, dass mit der neuen Planungsphilosophie – Koexistenz statt Dominanz – alle Verkehrsteilnehmer profitieren können.

Wert ist die Bedeutung oder Geltung, die einem Gegenstand zukommt. Er ist nicht aus dem Gegenstand ableitbar, sondern es sind Personen, die dem Gegenstand einen bestimmten Wert zuerkennen. Für uns Planer ist es die Gesellschaft, die uns vorgibt, welche Nutzwerte wir zu berücksichtigen haben.

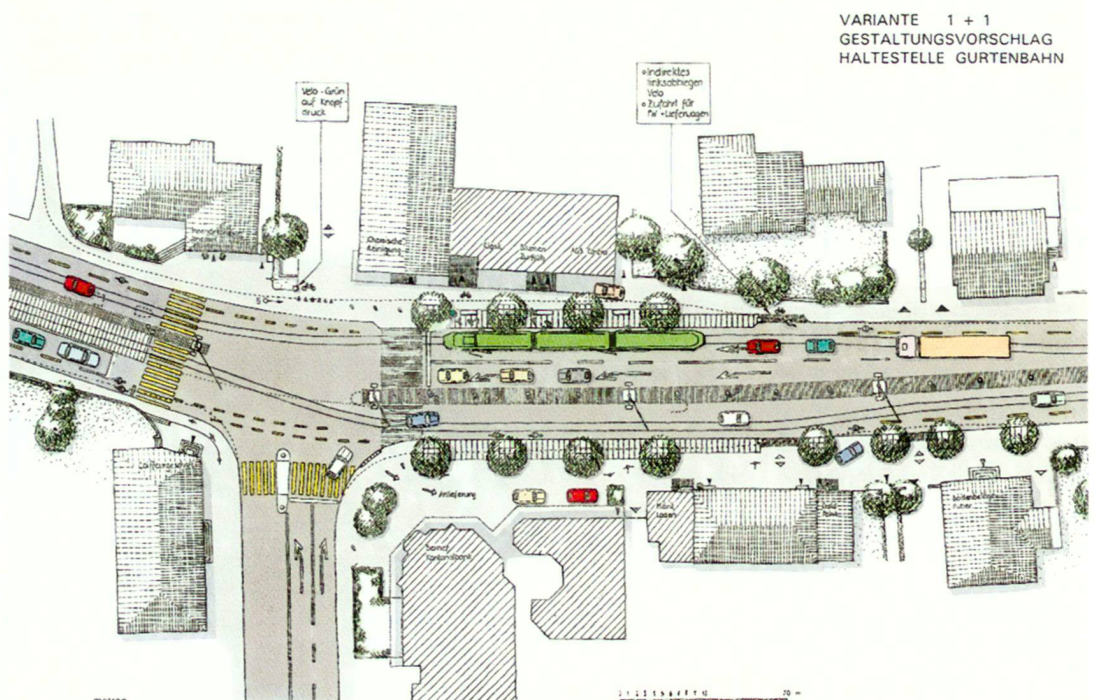
Lange galt uneingeschränkt der Grundsatz, dass Siedlungsschwerpunkte durch den motorisierten Verkehr direkt und unbehindert erreichbar sein sollten (Le Corbusier, Charta von Athen 1933). Abgeleitet von diesem Grundsatz wurden Normen zur Umsetzung geschaffen, die primär eine möglichst hohe Reisegeschwindigkeit des motorisierten Individualverkehrs zum Ziel hatten. Normen für den Strassenbau wurden und werden zum Teil noch immer konsequent, ohne

La valeur, c'est la signification, respectivement l'importance que l'on donne à un objet. Elle ne découle pas de l'objet en lui-même, ce sont les personnes qui lui attribuent une valeur déterminée. Pour nous les planificateurs, c'est la société qui nous indique les valeurs fonctionnelles, dont nous devons tenir compte.

Le principe selon lequel les lieux importants des agglomérations devaient être directement atteignable et sans obstacle par le trafic motorisé (Le Corbusier, Charte d'Athènes 1933) a prévalu pendant longtemps et sans restriction. Des normes ont donc été créées, afin de mettre en application ce principe. Leur but prioritaire était de favoriser une vitesse de déplacement du trafic individuel motorisé si possible élevée. Les normes pour les constructions de routes ont été et sont toujours encore parfois appliquées à

Gestaltungsplan im Bereich der Haltestelle Gurtenbahn.

Le concept d'aménagement pour les environs de la station Gurtenbahn (le train du Gurten).



VARIANTE 1 + 1
GESTALTUNGSVORSCHLAG
HALTESTELLE GURTENBAHN

Le changement de valeurs liées au trafic, à l'exemple de la Seftigenstrasse

Ueli Weber, ingénieur civil ETS/FSP, Metron Bern SA, et Ruedi Häfliger, ingénieur en trafic routier HES/SVI, Metron Verkehrsplanung Bern, Brugg.

Interpretation auch innerorts, umgesetzt. Sie besitzen oft fast dogmatischen Charakter. Grundannahmen wie zum Beispiel: «Eigentrassee = Förderung des öffentlichen Verkehrs» oder «Lichtsignalregelung = hohe Leistungsfähigkeit» werden oft unabhängig von der örtlichen Situation umgesetzt. Das Resultat sind sogenannte verkehrsgerechte Strassen, auf denen die Geschwindigkeit des Autoverkehrs und der Flächenanspruch des öffentlichen Verkehrs dominieren, wie zum Beispiel die Seftigenstrasse vor dem Umbau (siehe Abbildung). Ausgelöst durch das typische Krankheitsbild dieser Strasse haben sich die direkt betroffenen Anwohner zur Wehr gesetzt und die Gesellschaft dazu gebracht, ihre Werte vermehrt zu beachten. Für uns Planer heisst dies, die Normen diesen veränderten Werten anzupassen.

Die neuen Werte

– Weg von der Dominanz des Strassenverkehrs, hin zur Koexistenz: Mit Lösungen, die einen langsameren Verkehrsablauf auf tieferem Geschwindigkeitsniveau bewirken, entwickelt sich wieder ein Miteinander unter den verschiedenen Benutzern des Strassenraumes.

– Weg vom Projektieren im stillen Kämmerlein unter Fachleuten, hin zur Auseinandersetzung mit den Betroffenen – partizipativer Planungsprozess: Das Projektieren ohne die direkte Auseinandersetzung mit den Betroffenen birgt die Gefahr, dass sich die Mächtigen – in diesem Fall der Motorisierte Individualverkehr (MIV) und der Öffentliche Verkehr (ÖV) – durchsetzen, zu Lasten der Schwächeren, der Nichtmotorisierten und des Städtebaus. Das frühzeitige Erkennen und Diskutieren der Konflikte und Lösungsansätze, zusammen mit den Betroffenen, bildet die Voraussetzung für massgeschneiderte Lösungen. Dabei bildet das Miterleben und

la lettre, également à l'intérieur des localités, sans interprétation aucune. Leur contenu revêt un caractère presque dogmatique. Des affirmations telles que par exemple: «Des tracés de routes distincts favorisent les transports publics» ou «La régulation par feux lumineux améliore la fluidité du trafic» sont avalisées telles quelles, indépendamment des caractéris-



tiques propres à l'endroit. Les résultats sont des routes soi-disant conformes au trafic routier, sur lesquelles la vitesse des véhicules et les exigences de surface des transports publics prédominent, à l'exemple de la Seftigenstrasse, avant les transformations (voir illustration). Excédés par l'image malade de cette rue, les habitants directement concernés ont fait de la résistance et ont contraint la société à mieux prendre en considération leurs propres valeurs. Pour nous planificateurs, cela signifie adapter les normes à la nouvelle donne.

Les nouvelles valeurs

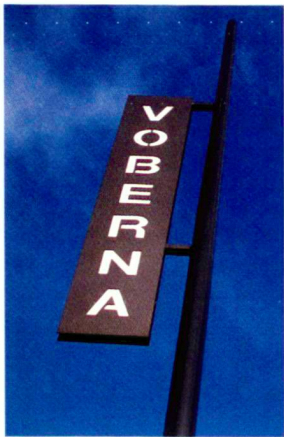
– Exit la domination du trafic motorisé. Place à la coexistence: Grâce à des solutions qui ralentissent le déplacement des véhicules en baissant leur vitesse, la mixité des différents utilisateurs de l'espace routier se développe à nouveau.

La transformation de la Seftigenstrasse à Wabern démontre qu'avec une nouvelle philosophie de planification qui prône la coexistence au lieu de la domination, tous les usagers de la route sont gagnants.

Seftigenstrasse vor dem Umbau.

La Seftigenstrasse avant le réaménagement.

Photos: Priska Kletterer; Metron



Begeh- und befahrbare Mittelzone (rechts); Aluminiumelemente mit alten Namensformen von Wabern (oben)

La zone du milieu de la route, carrossable et accessible aux piétons (à droite); des éléments en aluminium portant des anciens noms de Wabern (en haut).

Mitgestalten der Planung von Beginn an die Basis zum Begreifen und Verstehen des Projektes. Dadurch werden die Realisierungschancen wesentlich erhöht und die Ausführung vereinfacht.

– Weg vom ausschliesslichen Projektieren nach Machtprioritäten, hin zur Integration von möglichst vielen Ansprüchen direkt betroffener Verkehrsteilnehmer: Standardlösungen werden weiterhin an vielen Orten stimmen, müssen aber immer anhand der effektiven Bedürfnisse der Betroffenen am Ort selber überprüft werden. Gefragt sind kreative Lösungen und unkonventionelle Massnahmen für die Integration.

– Weg vom «Innen hui und aussen pfui», hin zur Aufwertung der Agglomeration und der Stadt-aussenquartiere: Die Gestaltung von Strassenräumen und Plätzen wurde mit der rasanten Entwicklung des motorisierten Individualverkehrs

– Exit les études élaborées au sein de groupes restreints de spécialistes. Place au processus de planification participative. En d'autres mots, place aux échanges d'idées avec les personnes concernées: Sans le contact avec ces personnes, le projet risque de ne tenir compte que des intérêts des plus forts, c'est-à-dire du trafic motorisé individuel et des transports publics, au détriment des plus faibles, les personnes non motorisées et l'urbanisme. La reconnaissance à un stade précoce et la discussion ouverte des conflits, ainsi que des propositions de solutions en concertation avec les personnes touchées est le préambule à des solutions faites sur mesure. A cet égard, l'expérience et la planification concertée depuis le départ forme la base de la compréhension du projet. Les chances d'une réalisation s'en trouveront fortement augmentées et l'exécution simplifiée.



als Thema auf die Innenstädte beschränkt und hier im Besonderen auf die Fussgängerzonen. Der Wertewandel steht hier für die Andersbehandlung eines Quartierzentrums, welches noch bis vor kurzer Zeit ein nahezu anonymes, durchschnittliches Gesicht aufwies und durch eine Stadteinfallsachse buchstäblich unter die Räder geriet. Mit der Renaissance des städtischen Hauptstrassenraumes wurde es möglich, diesem Ortsteil eine eigenständige Identität zu verleihen.

Eine sehr wichtige Voraussetzung waren die verkehrspolitischen Grundsätze des Regierungsrates und die darauf basierende Umsetzung, bekannt als «Berner Modell».

– Exit la planification exclusive d'après des critères de puissance. Place à l'intégration des nombreuses exigences des personnes directement concernées par le trafic: Les solutions standard ont encore leur place pour résoudre les problèmes en de nombreux lieux. Cependant il faut les retravailler pour chaque endroit particulier, afin de satisfaire aux besoins effectifs des personnes concernées. On demande désormais des solutions créatives, ainsi que des mesures novatrices d'intégration.

– Exit l'importance des centres et le dédain des périphéries. Place à la valorisation des agglomérations et des banlieues: Suite à l'avènement du tra-

Massnahmen zur Umsetzung der neuen Werte

Der viel versprechende Lösungsansatz war die Zusammenlegung von Tramtrasse und Fahrspur für den motorisierten Individualverkehr im Zentrum von Wabern. Die Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs erfolgt durch Lichtsignalsteuerung und Verkehrsmanagement. Mit der zeitlichen statt räumlichen Trennung von ÖV und MIV, wird Raum frei für Veloverkehr, Fussgänger und Vorplatzbereiche.

Die weiteren Massnahmen:

- Mittelzone mit Beleuchtungskandelabern;
- Ersatz von Lichtsignalanlagen durch Kreisel;
- Ersatz von Fussgängerlichtsignalen durch Fussgängerstreifen und Mittelinseln;
- beim Siedlungseingang Verzicht auf eine ganztägige Regelung mit einer Lichtsignalanlage zu Gunsten einer Regelung nur für die Spitzenverkehrszeit;
- durchgehende Radstreifen; Fahrradampel;
- Mischfläche für Fussgänger und Velo beim Dorfzentrum;
- Attraktivierung der Vorplätze und der Wartebereiche für die Tramkunden;
- zusätzliche Kundenparkplätze.

Die Erfolgskontrolle zeigt Erstaunliches – alle konnten profitieren!

Fussverkehr: Die Anzahl der Strassen querenden Fussgänger ist gleich geblieben. Verändert hat sich die räumliche Wegverteilung, die früher nötigen Umwege zu den Ampeln fallen weg – es sind direktere Wege möglich. Die Wartezeiten beim Überqueren haben sich massiv verkürzt.

Zweiradverkehr: Die Zunahme beträgt erstaunliche 56 Prozent und die Radfahrer fühlen sich sicherer auf der Strasse als früher.

Öffentlicher Verkehr: Beim Dorfzentrum konnte eine neue zusätzliche Haltestelle realisiert werden, welche zur Verbesserung der Er-

fic motorisé individuel, l'aménagement d'espaces routiers et de places s'est restreint aux centres-villes et en particulier aux zones piétonnes. Le changement de valeurs prend ici sa signification pour le traitement différencié du centre d'un quartier qui, il y a peu de temps encore, ne montrait pratiquement qu'un visage anonyme, inexpressif, et laissé à lui-même. Avec la renaissance des espaces-rue, il a été possible de conférer une identité propre à ce quartier.

Une condition préalable très importante à ce succès a été le modèle de la politique des transports du Conseil d'Etat et sa mise en application, connue sous le nom de «Modèle bernois».

Mesures de mise en application des nouvelles valeurs

Le point de départ de la solution prometteuse à bien des égards a été la juxtaposition des voies de tram et des voies de circulation pour le trafic motorisé individuel, au centre de Wabern. La priorité aux transports publics est assurée par le biais d'une installation de signaux lumineux et un management de trafic adéquat. Grâce à une séparation temporelle au lieu d'une séparation spatiale du trafic motorisé individuel et des transports publics, de l'espace libre est restitué aux cyclistes, aux piétons et aux zones de dégagement.

Les autres mesures:

- Disposition des luminaires en zone mitoyenne;
- Remplacement des feux rouges par des giratoires;
- Remplacement des feux pour piétons par des pour piétons avec ilot central;
- A l'entrée du quartier, renonciation à utiliser l'installation de signaux lumineux durant toute la journée, en faveur d'une utilisation réduite aux heures de pointe;
- Voies continues pour les cyclistes; feux pour les cyclistes;
- Mixité des surfaces pour piétons et cyclistes au centre du village;
- Mise en valeur des places de dégagement et des zones d'attente pour les utilisateurs des trams;
- Places de parc supplémentaires pour les clients des commerces.

Constat étonnant – tout le monde en profite!

Circulation des piétons: Le nombre de piétons qui traversent la rue est resté le même. Par contre la répartition spatiale des cheminements a changé. Les détours jusqu'aux installations de feux, qui étaient auparavant nécessaires n'existent plus. Des cheminements plus directs sont possibles. Les temps d'attente pour traverser la rue ont diminué de manière importante.

Projektdaten

Bauherrschaft:
Kanton Bern, Oberingenieurkreis II, Gemeinde Köniz, Stadt Bern, SVB
Betriebs- und Gestaltungskonzept:
Metron Verkehrsplanung und Ingenieurbüro AG, Metron Landschaftsplanung AG, Metron Architekturbüro AG, Brugg
Ausführung und Bauleitung:
Rothpletz, Lienhard & Cie. AG, Bern
Gestalterische Bauleitung:
Metron Verkehrsplanung und Ingenieurbüro AG, Brugg
Künstlerische Gestaltung:
Hannes und Petruschka Vogel, Basel
Baukosten:
total CHF 18,3 Mio.
Streckenlänge:
1600 m, davon 800 m mit Tramgeleisen
Grundsätze:
«Angebotsorientierte Verkehrsplanung» mit einem partizipativen Verfahren, bekannt unter dem Namen «Berner Modell»; Entwicklung von drei Grundsatzvarianten mit einer Mitwirkung im Jahr 1993
Bauphase:
August 1996 bis August 1997 mit einer Intensivbauphase von 6 Wochen.

Lichtsignalanlage beim Kreisel Kleinwabern, nur bei Überlastung im Zentrum eingeschaltet.

Les feux du rond-point Kleinwabern ne fonctionnent qu'en cas de surcharge de trafic au centre.



Literatur

Fritz Kobi: Das Berner Modell, Artikel im SI+A Nr. 5/6 1998
 IKAÖ Universität Bern: Wirkungsanalyse Seftigenstrasse (Schlussbericht folgt demnächst), D. Matti, U. Häfeli, U. Seewer, C. Häuselmann.

reichbarkeit beitrug. Mit Haltestellen am Fahr-
 bahnrand konnte die Attraktivität für Wartende
 deutlich verbessert werden.

Motorisierter Verkehr: Trotz der Aufhebung
 des Trameigentrassees (Reduktion von 4 auf 2
 Spuren) resultierte eine leichte Verkehrszu-
 nahme von 5 Prozent in Spitzenzeiten. Die mitt-
 lere Reise- und Haltezeit verkürzte sich. Das Ziel
 der Verstetigung des Verkehrs mit einem gleich-
 mässigen Verkehrsablauf auf tiefem Geschwin-
 digkeitsniveau wurde erreicht.

Einkaufsverhalten und Detailhandel, Auf-
 enthaltsqualität: Der Trend zur Abwanderung

*Circulation des deux-roues: Leur augmenta-
 tion représente étonnamment 56 pour-cent et les
 cyclistes se sentent plus en sécurité sur la route
 qu'auparavant.*

*Transports publics: Un nouvel arrêt de tram
 a pu être réalisé au centre du village, ce qui en a
 amélioré l'accessibilité. Le fait de placer au bord
 des voies de tram les abris pour les transports pu-
 blics, a singulièrement amélioré leur attractivité
 pour les utilisateurs en attente du tram.*

*Trafic motorisé: Malgré la suppression d'une
 voie séparée de tram (réduction de 4 à 2 voies) il
 a résulté une légère augmentation de trafic de 5*



**Attraktive Seitenbereiche
 bei den Tramhaltestellen.**

*Les environs attractifs des
 stations de tram.*

der Kundschaft konnte gestoppt werden. Es wur-
 de eine Modalsplitveränderung im Einkaufsver-
 kehr zugunsten des nichtmotorisierten Verkehrs
 festgestellt. Die Aufenthaltsqualität vergrösserte
 sich, die Kombination Einkauf/Cafébesuch hat
 zugenommen. Gesamthaft resultiert eine posi-
 tive Grundstimmung gegenüber der «neuen» Sefti-
 genstrasse, einzig über die Kunst am Bau gehen
 die Meinungen stark auseinander.

Luftbelastung: Trotz der leicht höheren An-
 zahl von heute etwa 20000 bis 23000 Motor-
 fahrzeugen pro Tag konnte die Luftbelastung
 infolge der Verstetigung um Grössenordnung 10
 Prozent reduziert werden.

*pour-cent durant les heures de pointe. La durée
 moyenne de déplacement et de temps d'attente
 s'est réduite. Le but d'une canalisation du trafic
 avec un débit constant à une vitesse basse a été at-
 teint.*

*Comportements d'achat et commerce, qua-
 lité de vie: La tendance d'une diminution de la
 clientèle a pu être stoppée. On a pu constater une
 transposition modale des clients motorisés vers des
 clients non motorisés. La qualité de l'accueil s'est
 amélioré, la combinaison achats plus visite d'un
 café a augmenté. D'une manière générale, il en
 résulte une bonne acceptation de la «nouvelle»
 Seftigenstrasse. Seul l'aspect des ouvrages d'art ne
 fait pas l'unanimité.*

*Pollution atmosphérique: Malgré la légère
 augmentation du trafic routier, de 20000 à
 23000 véhicules par jour, la pollution de l'air a
 pu être réduite de 10 pour-cent grâce au flux
 constant des véhicules.*