Zeitschrift: Mitteilungsblatt / Berner Heimatschutz
Herausgeber: Berner Heimatschutz, Regionalgruppe Bern
Band: - (1996)

Artikel: Les Mini-Ramblas de Bienne
Autor: Külling, Urs / Leisi, Rudolf / Rihs, Jürg
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-836304

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 11.07.2025

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

Les Mini-Ramblas de Bienne

Angebotsorientierte Verkehrsplanung

Die "klassische" Verkehrsplanung geht von der heute ermittelten Verkehrsbelastung aus und leitet daraus eine zukünftige Verkehrsnachfrage ab, die mit Strassenbau befriedigt wird. Diese Handlungsweise hat in den Städten, wo der Raum nur sehr beschränkt zur Verfügung steht und zudem sehr vielschichtig genutzt wird (respektive wurde), zu kritischen Zuständen geführt, insbesondere:

- zur Verdrängung der Fussgänger
- zu untragbaren Umweltbelastungen
- und ganz allgemein zu einer Brutalisierung des öffentlichen Raumes.

Die angebotsorientierte Verkehrsplanung versucht, jedem Benützer des öffentlichen Raumes eine angemessene Nutzung anzubieten.
Dabei müssen absolute Ansprüche zurückgenommen und verträgliche Bedingungen geschaffen werden. Um mit Prof. Vester zu sprechen, liegt der nachfrageorientierten Verkehrsplanung ein linearer Denkansatz zugrunde, während die angebotsorientierte Verkehrsplanung vernetztem Denken entspricht. Dabei werden die Probleme vielleicht etwas umsichtiger, dafür aber nachhaltiger angegangen.

Das Berner Modell

Am 16. November 1995 wurde in Belp durch das Forum "binario tre" für Zukunft, Mobilität und Umwelt eine Fachtagung zum Thema "Angebotsorientierte Verkehrsplanung - ein neues Rezept für bessere Luft?" durchgeführt. Im Auftrag des Tiefbauamtes des Kantons Bern ist zu diesem Problemkreis eine Wegleitung erarbeitet worden.

Als Pilotprojekt ist die Ortsdurchfahrt von Zollikofen (Durchschnittlicher Tagesverkehr 20'000 Fz/Tag) mit wissenschaftlichen und technischen Versuchen begleitet worden. Das Resultat dieses aussergewöhnlichen interdisziplinären Einsatzes wird als "Berner Modell" bezeichnet und umfasst u.a. praktisch erprobte Gestaltungselemente, die es erlauben, den Nutzen geplanter Massnahmen sichtbar und damit diskussionsfähig zu machen.

Dabei werden Nutzungsansprüche wie:

- Reduktion der Umweltbelastung
- Abbau der Trennwirkung, d.h. bessere Überquerbarkeit der Strassen
- mehr Sicherheit vorab für Fussgänger und Velos
- Stetigkeit des Verkehrsflusses (=Minimierung der Stop- und Bremsmanöver)
- Gestaltungsqualität des Strassenraumes
- Technische Leistungsfähigkeit

berücksichtigt und in einem mit den gesetzlichen und gesellschaftspolitischen Vorgaben verträglichen Masse befriedigt.

Mit dieser neuen Planungsphilosophie können innerstädtische Probleme angegangen werden, für die bisher adäquate Lösungsansätze fehlten.

Attraktivierung der Aussenräume zwischen Alt- und Neustadt in Biel

Der Vorschlag will die Verträglichkeit unter den sich konkurrenzierenden Nutzungsansprüchen wieder herstellen.

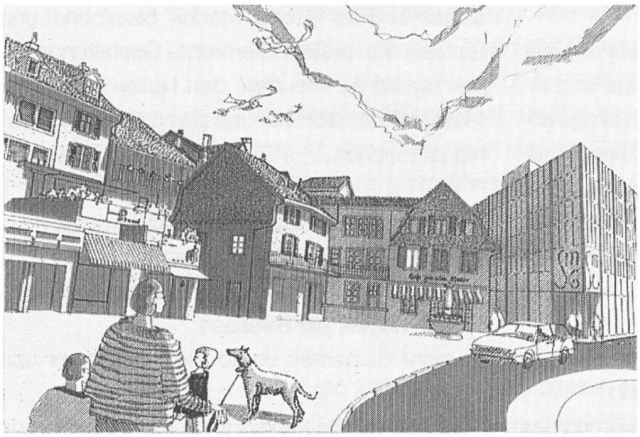
Eine Konzeptstudie für die Neugestaltung des Raumes Mühlebrücke - Kanalgasse in Biel soll folgende Ziele erfüllen:

- Wesentliche Verbesserung der Querungsmöglichkeiten für Fussgänger
- Verkehrsberuhigung und Verkehrsverflüssigung
- Qualitative Verbesserung des ganzen öffentlichen Raumes.

Das Konzept wurde inspiriert durch die weltberühmten Ramblas von Barcelona, wo die Fuss-

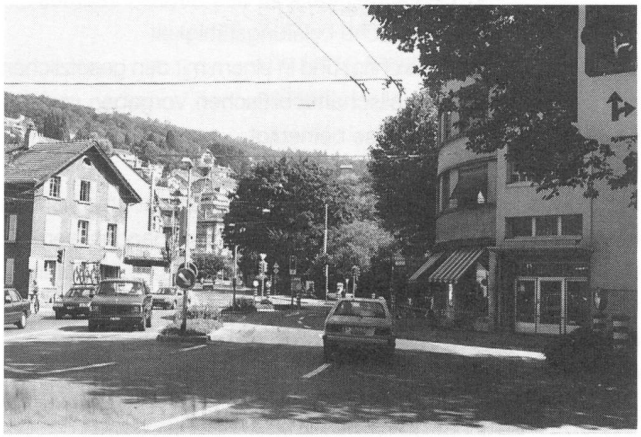
Walcheplatz
Sicht nach Osten

Mit parkierenden Personenwagen überstellt.



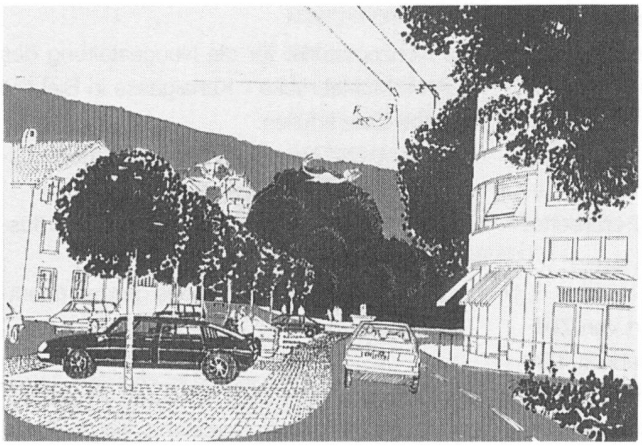
Durch den spitzen Gebäudeteil gemäss Ueberbauungsordnung Neumarkt / Gerbergasse erhält der Platz sein Eigenleben zurück.

Seine neue Funktion als Fussgängerzentrum wird zur Attraktion für Kunden und Gewerbe und wird sich als Beispiel für eine Aufwertung eines städtischen Raumes präsentieren.



Freiestrasse

Sicht nach Osten in Richtung Wildermethmatte



Parkplätze inmitten der Strasse unter Bäumen als Ersatz für diejenigen, welche auf dem Walcheplatz fallen gelassen wurden. Gleichzeitig als Überquerungshilfen für die Fussgänger dienend.

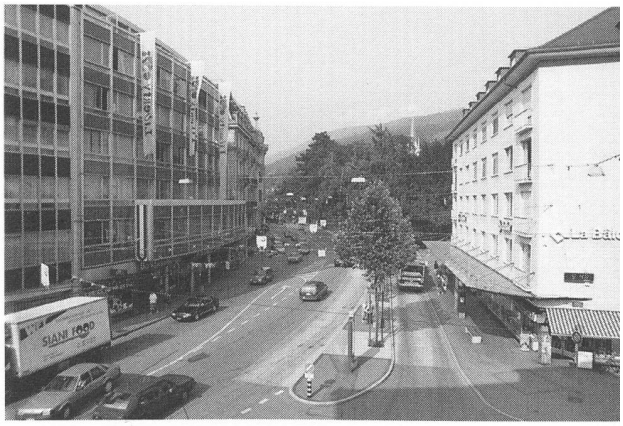
gängernutzung im Zentrum steht und der rollende Verkehr im Einbahnsystem peripher geführt wird. Vergleichbare Anlagen finden sich in einer ganzen Reihe von kleineren Städten. Ein hervorragendes neuzeitliches Beispiel findet sich in Deutschland an der Frankfurterstrasse in Hennev. Die wesentlichen Gestaltungselemente sind:

- Kreisverkehrsanlagen, die den motorisierten Verkehr beruhigen und verflüssigen. Durch den Wegfall von Vorsortierspuren wird gleichzeitig Platz für neue urbane Nutzungen gewonnen.
- Mittelstreifen für Mehrzwecknutzung, insbesondere als Querungshilfe für Fussgänger.

Die Projektverfasser streben an, das Konzept mit Hilfe des "Berner Modells" und mit Rücksicht auf die Bestrebungen "Espace Public" der SIA Regionalgruppe Biel-Seeland, zu verdichten und mindestens den zentralen Teil daraus im Rahmen der "Attraktivierung der Innenstadt" bis zur Expo 2001 zu verwirklichen.

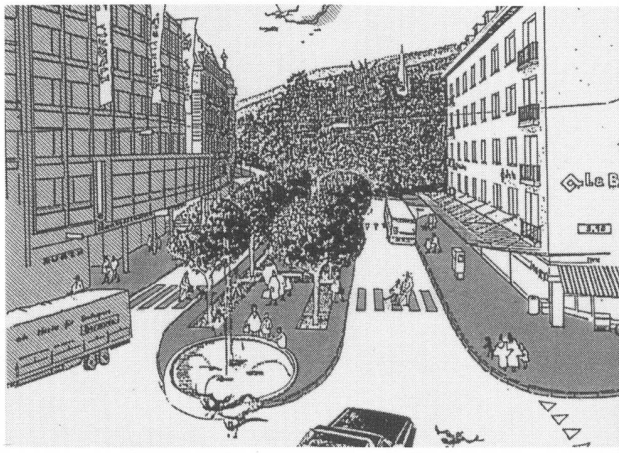
Man beachte, dass sich die traditionelle Struktur der peripheren Verkehrsführung und die im Berner Modell wissenschaftlich entwickelten Gestaltungselemente nahtlos ineinander überführen lassen.

Urs Külling
Rudolf Leisi
Jürg Rihs



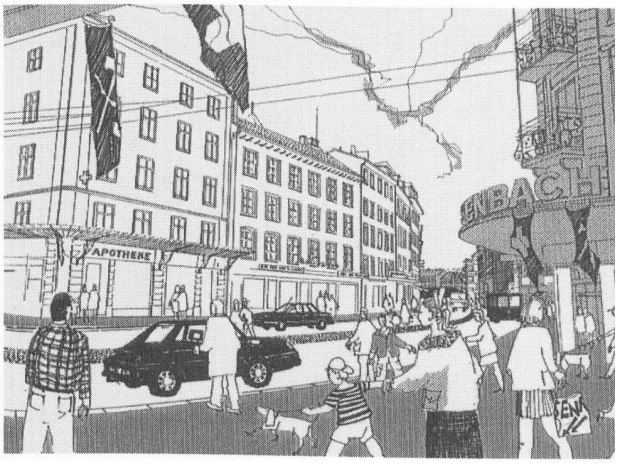
Mühlebrücke

Sicht nach Westen in Richtung Seevorstadt



Die Mühlebrücke bekommt ihre zentrale Bedeutung mit einem frei mit Sitzgelegenheiten, Bäumen und Wasser zu gestaltenden Fussgängerbereich zurück.

Kanalgasse
Sicht nach Osten



Verkehrsfreie Nidaugasse und Kanalgasse mit überfahrbarem und begehbarem Mehrzweckstreifen, vor allem als Überquerungshilfe für Fussgänger dienend.