

Zeitschrift: Schweizer Ingenieur und Architekt
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 116 (1998)
Heft: 5/6

Artikel: Verstetigung des Verkehrs
Autor: Reber, Hans / Steiner, Manfred
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-79451>

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: 16.02.2025

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

Hans Reber, Zollikofen, und Manfred Steiner, Burgdorf

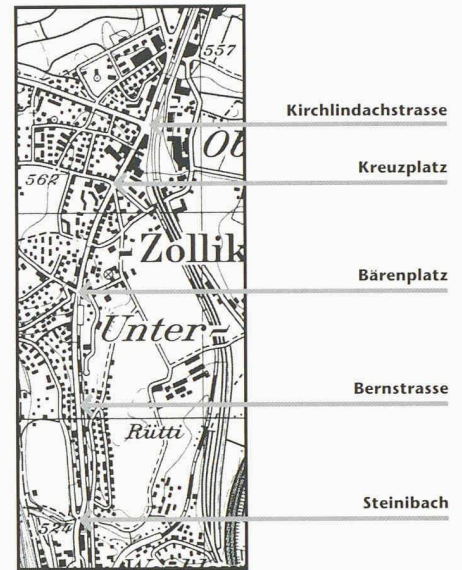
Verstetigung des Verkehrs

Mit dem Umbau der Bernstrasse erhält Zollikofen die ursprüngliche Lebensader zurück. Vorbei sind die Zeiten, als ein unwirtlich-graues, lärmiges Verkehrsband die Gemeinde zerschnitt und die Läden samt ihren Kunden aus dem eigentlichen Dorfzentrum vertrieb. Durch Verstetigung des Verkehrsflusses konnten die Lärm- und Luftbelastung deutlich reduziert werden.

Die Bernstrasse ist Teil des schweizerischen Hauptstrassennetzes. Gleichzeitig ist sie auch Versorgungsroute Typ I mit entsprechenden Auflagen.

Bereits ab 1837 begann der Kanton die Verkehrsachse Bern-Enge-Zollikofen-Schönbühl auszubauen. Aber erst nach dem Bau der Tiefenaubrücke, 1851, übernahm der neue Strassenzug den Hauptteil des Verkehrs zwischen Bern und Zürich (Bild 1). Zu einer zusätzlichen Belastung führte die 1912 eröffnete, in der Bernstrasse verlaufende, Bern-Zollikofenbahn (BZB). Der wachsende Drang nach mehr Mobilität führte zu zunehmend grösseren Konflikten. Offen fing man an über die Verkehrsplage zu sprechen. Mit verschiedenen Eingaben an die Polizeidirektion des Kantons Bern wurden vermehrte Kontrollen und eine bessere Signalisation verlangt. Doch weder mit der Installation von drei Lichtsignalanlagen und dem Bau von

Personenunterführungen in den sechziger Jahren, noch mit der Verlegung der BZB konnten die wachsenden Verkehrs- und Immissionsprobleme gelöst werden. Von kurzer Dauer war auch die Entlastung der Bernstrasse nach der Eröffnung der Grauholzautobahn 1962. Die inzwischen auf 20000 Fahrzeuge pro Tag angestiegene Verkehrsbelastung führte zu Staus mit hohen Lärm- und Abgaswerten. Die Bernstrasse wurde zum fast hoffnungslosen Fall und zum Politikum. Der Gemeinderat ergriff die Initiative und setzte 1986 die «Kommission Bernstrasse» ein. Der Kanton Bern reagierte wenig später mit der Neuplanung der Ortsdurchfahrt Zollikofen.



1 Situation Bernstrasse. Reproduziert mit Bewilligung des Bundesamtes für Landestopographie vom 16.9.97



2 Bernstrasse als trennende Verkehrsachse, Kreuzung Bären mit Lichtsignalanlage

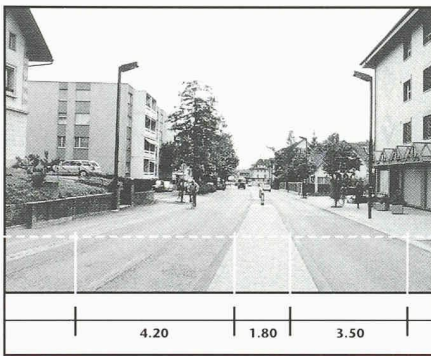
3 Aus Strassenkreuzung wird Bärenplatz, Kreiseldurchmesser: 28 m





4

Situation: Umgestaltung zwischen Bären- und Kreuzplatz



5

Normalquerschnitt mit gliederndem Mehrzweckstreifen

Koexistenz statt Dominanz

Die Bernstrasse durchschneidet Zollikofens Ortszentrum mit Läden, Gewerbe, Dienstleistungsbetrieben und Wohnbauten. Das oberste Ziel der Planung musste sein, der drohenden Verlagerung des Zentrums oder dem Wegzug der Anwohnerinnen und Anwohner entgegenzuwirken. Die Bevölkerung musste davon überzeugt werden, dass mit gezielten Massnahmen aus dem Verkehrsmoloch wieder ein Lebensraum entstehen könnte.

Während Generationen war die Bernstrasse laufend den Bedürfnissen des motorisierten Verkehrs angepasst worden. Eine Besserung war nur denkbar, wenn in

Zukunft allen am Verkehr Beteiligten das gleiche Recht zukommen würde. Deshalb gelangte in Zollikofen auf einer stark befahrenen Ortsdurchfahrt erstmals im Kanton Bern das Prinzip «Koexistenz statt Dominanz» zur Anwendung.

Umbauprojekt

Die gesamte Umbaustrecke ist 2100 m lang. Sie weist drei typische Abschnitte auf. Entsprechend ihren Funktionen werden sie unterschiedlich umgestaltet:

- Steinibach-Bärenplatz (Verbindungsfunktion)
- Bärenplatz-Kreuzplatz (Zentrumsfunktion)
- Kreuzplatz-Kirchlindachstrasse (vor allem Gewerbe)

Das Herzstück der Umgestaltung liegt zwischen dem Bären- und Kreuzplatz (Bilder 2, 3, 4). Beide sind historisch gewachsene Wegkreuzungen. Mittels Kreisel und zentraler Leuchte werden sie neu als Markpunkte hervorgehoben. Optisch verbunden werden die beiden Plätze mit einem Mehrzweckstreifen in Naturpflasterung (Bild 5). Flankierend wird mit Lichtsignalanlagen an den Ortseingängen Steinibach und Kirchlindachstrasse die tägliche Verkehrsbelastung so dosiert, dass sie nicht zunimmt. Wichtige Fussgängerquerungen werden mit gezielter Baumbepflanzung ablesbar gemacht und mit

Leuchtpfosten und Mittelinsel gesichert (Bild 6).

Zur Optimierung der Sicherheit der Radfahrerinnen und Radfahrer wird bergwärts ein Radstreifen vorgesehen und der Übergang zum Trottoir flach gestaltet (Bild 7).

Um der neuen Bernstrasse die Optik einer Schnellstrasse zu nehmen, wird zudem eine einheitliche, auf die baulichen Massnahmen abgestimmte und gleichzeitig charaktervolle Ausstattung ausgewählt. Dunkelrote, unverwechselbare Kandelaber, Leuchtpfosten und Abschränkungen, neutrale Betonverbundplatten bei den Vorplätzen und Natursteinpflasterung beim Mehrzweckstreifen. Neu gepflanzte Kastanienbäume markieren wichtige Punkte und brechen die Strassenperspektive.

Arbeit der Kommission Bernstrasse

Die Mitglieder der Kommission begleiteten die Planungsarbeiten. Sie überprüften die vorgeschlagenen Lösungen auf ihre Tauglichkeit. Dies war nicht einfach, gab es doch Ende der achtziger Jahre noch kaum Erfahrungen über Innerortskreisel und schon gar nicht über Mehrzweckstreifen. Nachdem die Kommission vom Projekt voll überzeugt war, vertrat sie es



6

Fussgängerquerung, Mehrzweckstreifen als Schutzinsel benutzt. Markierung mit Kastanienbäumen

7

Veloverkehr: Zum Ausweichen auf das Trottoir ist der Übergang flach gestaltet





8

Aus Strassenkreuzung wird Kreuzplatz, Kreiseldurchmesser: 26 m

im Mitwirkungsverfahren vor der Bevölkerung und den Parteien. Gewerbetreibende, Eltern und Betagte mussten davon überzeugt werden, dass das neuartige Projekt die geforderte Aufgabe wirklich würde lösen können.

Wandlung zum neuen Lebensraum

Seit 1991 wird das Umgestaltungsprojekt der Bernstrasse abschnittsweise umgesetzt, und bereits rückt das Ende der Arbeiten näher. Durch die etappenweise Realisierung konnten die Auswirkungen der einzelnen Projektelemente untersucht und mit dem ursprünglichen Zustand verglichen werden.

Die Ergebnisse sind erfreulich: Mit den noch immer 20 000 Fahrzeugen pro Tag empfinden Anwohnerinnen und Anwohner, Eltern und (Schul-)Kinder diese Belastung heute als wesentlich weniger störend. Der gepflästerte Kreiseldurchmesser ist trotz gleichem Verkehrsaufkommen zu einem attraktiven Platz geworden (Bild 8). Ein Gartenrestaurant unter Bäumen lädt zum Verweilen ein. Besorgte Eltern haben ihre Ängste verloren und lassen auch die Kinder die Strasse selbstständig queren. Umgestaltete Geschäfts- und Hausvorplätze im Schatten von angepflanzten Bäumen lassen neue Aktivitäten zu. Für den Busverkehr wurden Fahrhaltestellen angelegt. Der Mehrzweckstreifen ermöglicht die freie Zu- und Wegfahrt zu Geschäften und Wohnungen (Bild 9). Fussgängerinnen und Fussgänger dient er zur leichteren Querung der Strasse (Bild 6). Dieser Streifen ist damit zum verbindenden Rückgrat von Zolli-

9

Mehrzweckstreifen erlaubt Abzweigen ohne Behinderung



kofen geworden. Am Kreiseldurchmesser Bärenplatz haben die zur Bahnstation eilenden Fussgängerinnen und Fussgänger Oberhand gewonnen. Solche, die am Rotlicht der Signalanlage wartend verärgert den Zug abfahren sehen, gehören der Vergangenheit an.

Mit dem «Fest zwischen den Kreiseln» verliert die Bevölkerung von Zollikofen ihrer Freude über die verwandelte Bernstrasse Ausdruck. Allein schon die wissenschaftlich abgestützten Messergebnisse belegen, wie markant die Verbesserungen bezüglich Lärm- und Luftbelastung sind. Dass dies das Resultat eines andern Verkehrsverhaltens ist, scheint der breiten Öffentlichkeit bewusst geworden zu sein.

Sicher sind auch heute noch Mängel feststellbar. Eines aber ist gewiss: Die Bernstrasse ist wieder Lebensraum und damit zum Treffpunkt für die Bevölkerung geworden.

Am Bau Beteiligte

Bauherr:
Tiefbauamt des Kt. Bern
Projektierung und Bauleitung:
Steiner & Buschor, Burgdorf
Bauarbeiten:
Firmen Ziag, Marti AG, Losinger AG, Kästli AG

Adresse der Verfasser:

Hans Reber, Arch. HTL, Wahlackerstr. 25, 3052 Zollikofen, Manfred Steiner, dipl. Bauing. ETH, Steiner & Buschor, Gotthelfstr. 52, 3401 Burgdorf

Quellenangaben

Bilder 5 bis 8: Stephan Anderegg, Hallerstrasse 58, Bern