

**Die Sanierung und Umgestaltung der Seftigenstrasse: Auswirkungen auf  
Lebensqualität und Einkaufsverhalten der NutzerInnen (mit besonderer  
Berücksichtigung des Langsamverkehrs und der Ertragsituation des Detailhandels)**

## **Schlussbericht der Wirkungsanalyse**



**Universität Bern**

**IKAÖ**

**GIUB**

**Januar 2000**

**Ueli Haefeli**

**Daniel Matti**

**Ueli Seewer**

*Kontakt:*

Daniel Matti

Interfakultäre Koordinationsstelle für Allgemeine Ökologie, Universität Bern

Falkenplatz 16, 3012 Bern,

++41 (0)31 631 39 51, [matti@ikaoe.unibe.ch](mailto:matti@ikaoe.unibe.ch), <http://ikaoewww.unibe.ch>

**Inhalt**

<b>1</b>	<b>Das Wichtigste in Kürze.....</b>	<b>7</b>
<b>2</b>	<b>Kurzfassung .....</b>	<b>9</b>
<b>3</b>	<b>Einleitung.....</b>	<b>13</b>
3.1	Die Seftigenstrasse vor der Sanierung.....	13
3.2	Die Ziele.....	14
3.3	Das Projekt .....	14
3.4	Vorgehen bei der Wirkungsanalyse und Aufbau des Berichts .....	16
<b>4</b>	<b>Wirkungen der Sanierung und Umgestaltung auf den Verkehr.....</b>	<b>19</b>
4.1	Fussgängerverkehr.....	19
4.2	Zweiradverkehr.....	22
4.3	Öffentlicher Verkehr.....	24
4.4	Motorisierter Verkehr.....	25
4.5	Ruhender Verkehr.....	27
4.6	Unfälle.....	28
4.7	Gesamtverkehr.....	29
<b>5</b>	<b>Wirkungen der Sanierung und Umgestaltung auf Einkaufsverhalten und Detailhandel.....</b>	<b>30</b>
5.1	Einkaufshäufigkeit und -zeitpunkt .....	30
5.2	KundInnenmerkmale.....	31
5.3	Verkehrsmittelwahl.....	31
5.4	Verkehrsverhalten.....	33
5.5	Erreichbarkeit.....	33
5.6	Parkraumsituation.....	35
5.7	Beurteilung der Attraktivität als Einkaufsort .....	36
5.8	Beurteilung der Aufenthaltsqualität.....	37
5.9	Auswirkungen auf die Gewerbestruktur.....	38
5.10	Wirkungen und Akzeptanz der Massnahmen .....	41
5.11	Beurteilung der neuen Seftigenstrasse.....	41
5.12	Gesamtbeurteilung.....	42

---

<b>6</b>	<b>Wirkungsanalyse der einzelnen Massnahmen</b> .....	<b>44</b>
6.1	Schlüsselmassnahme: Zeitliche statt räumliche Trennung von ÖV und MIV.....	44
6.2	Bauliche und verkehrsorganisatorische Massnahmen .....	45
6.3	Aufenthaltsqualität und Detailhandel .....	48
6.4	Planungs- und Kommunikationsprozess.....	51
<b>7</b>	<b>Schlussfolgerungen und Ausblick</b> .....	<b>56</b>
<b>8</b>	<b>Literatur und Materialien</b> .....	<b>60</b>
<b>9</b>	<b>Verzeichnis der Tabellen</b> .....	<b>62</b>
<b>10</b>	<b>Verzeichnis der Abbildungen</b> .....	<b>63</b>

## Abkürzungen

Abb.: Abbildung

Dorfzentrum: Zentrumsüberbauung an der Seftigenstrasse 240 mit verschiedenen Geschäften (u. a. COOP, PTT).

DTV: Durchschnittlicher täglicher Verkehr

GBS: Gürbetal-Bern-Schwarzenburg-Bahn

GIUB: Geographisches Institut der Universität Bern

IKAÖ: Interfakultäre Koordinationsstelle für Allgemeine Ökologie

Kap.: Kapitel

LSA: Lichtsignalanlage (n)

LV: Langsamverkehr

MIV: Motorisierter Individualverkehr

OBK: Ortsbus Köniz

ÖV: Öffentlicher Verkehr

s.: siehe

SVB: Städtische Verkehrsbetriebe Bern

DTV Durchschnittlicher täglicher Verkehr

PW Personenwagen

Sec. Sekunde

Tab.: Tabelle

vgl.: vergleiche



## 1 Das Wichtigste in Kürze

Die Sanierung und Umgestaltung der Seftigenstrasse hat ihre Ziele in hohem Grad erreicht. Eindrücklich nehmen sich vor allem die Verbesserungen für den Velo- und Fussverkehr aus, welcher im Wochenverlauf um 56 % (Velo), bzw. 11 % (Fussverkehr) zulegen konnte. Gleichzeitig ergaben die Verkehrserhebungen eine deutlich verbesserte Überquerbarkeit für alle Verkehrsteilnehmenden sowie stark reduzierte Wartezeiten, was durch die Einschätzungen im Rahmen der repräsentativen Umfrage klar bestätigt wurde. Befürchtungen, dass die Variante "1+1" den Betrieb des öffentlichen Verkehrs (ÖV) behindern könnte, bewahrheiteten sich nicht. Insgesamt hat der Anteil des ÖVs an der Gesamtzahl der Wege abgenommen. Die Abwicklung des leicht angestiegenen MIV stellte sich als problemlos heraus. Allerdings dürften die Kapazitätsreserven bereits heute weitgehend ausgeschöpft sein, weshalb angesichts des zu erwartenden weiteren Verkehrswachstums zusätzliche Massnahmen zu erwägen sind, wie sie etwa im Rahmen der Korridorstudie Gürbetal vorgeschlagen werden.

Insgesamt nimmt die Bevölkerung eine starke Attraktivierung des Strassenraums wahr, was nicht zuletzt dem lokalen Detailhandel neue Perspektiven eröffnet. Dies um so mehr, als dass an der Seftigenstrasse offensichtlich genügend Kurzzeitparkplätze für AutokundInnen zur Verfügung stehen. Die verbesserte Parkplatzsituation wird von der Bevölkerung denn auch durchaus wahrgenommen. Gegenüber der Berner Innenstadt und vor allem gegenüber den Shopping Centers "auf der grünen Wiese" darf die Seftigenstrasse als Einkaufsort im Urteil der Bevölkerung einen bemerkenswerten Attraktivitätsgewinn verbuchen. Es scheint, dass der Trend zur Abwanderung der Kundschaft an konkurrierende Standorte gestoppt, wenn auch bisher nicht umgekehrt werden konnte.

Der Erfolg der Sanierung und Umgestaltung kann erstens auf die gelungenen baulichen Massnahmen zurückgeführt werden. Zweitens spielte aber auch das relativ aufwändige und sehr erfolgreich realisierte Informations- und Kommunikationskonzept eine wichtige Rolle. 92 % der befragten Waberer gaben an, über die Planungs- und Bauarbeiten immer gut oder sehr gut informiert gewesen zu sein.



## 2 Kurzfassung

Die Interfakultäre Koordinationsstelle für Allgemeine Ökologie (IKAÖ) und das Geographische Institut der Universität Bern (GIUB) wurden 1995 von der Gemeinde Köniz und dem Kanton Bern mit der Konzipierung und Durchführung einer Wirkungsanalyse "Sanierung und Umgestaltung der Seftigenstrasse" beauftragt. Mit einem breiten Methodenset wurden die Entwicklungen in den Bereichen Langsamverkehr und Einkaufsverhalten/Detailhandel untersucht.

Die Verkehrssituation an der Seftigenstrasse als regionale Hauptverkehrsachse und lokale Einkaufsstrasse war vor der Sanierung und Umgestaltung durch eine hohe Dominanz des motorisierten Individualverkehrs (MIV) gezeichnet. Insgesamt war die Verträglichkeit des Verkehrs für Anwohnende und schwächere Verkehrsteilnehmende nicht gewährleistet.

Mit der Sanierung und Umgestaltung sollten die folgenden Ziele erreicht werden:

1. Die Seftigenstrasse soll nicht mehr einen Trennriegel durch Wabern bilden, sondern als verbindender Strassenraum gestaltet werden, der den Anliegen aller Bevölkerungsteile gerecht wird.
2. Sicherstellung des ÖVs und der regionalen Verkehrsbeziehungen wie heute.
3. Verbesserung der Situation des Langsamverkehrs, insbesondere erleichterte Querungsmöglichkeiten für FußgängerInnen (FG) und sichere Zweiradverbindungen (ZR) entlang der und quer zur Seftigenstrasse.
4. Gewährleisten der Erschliessung der anschliessenden Grundstücke sowie Schaffung von attraktiven Vorbereichen für die Gewerbebetriebe (inkl. Kurzzeit-Kundenparkplätze).

Aus verschiedenen Varianten wurde schliesslich die Variante "1 + 1 - Verstetigung und Mischung" ausgewählt, welche als zentrale Massnahme neu die Zusammenlegung von Tramtrasse und der Fahrspur für den motorisierten Individualverkehr (MIV) vorsah. Damit verbunden waren verschiedene Massnahmen zur Aufwertung der Strassenraumgestaltung sowie zur Förderung des Langsamverkehrs.

### ***Wirkungen der Sanierung und Umgestaltung auf den Verkehr***

Der Fussgängerverkehr hat an der Hauptzählstelle über die ganze Woche betrachtet um 11 % zugenommen. Massiv zugenommen haben die Querungen über die

Fussgängerstreifen beim Dorfzentrum. Demgegenüber wird die Seftigenstrasse an den anderen Orten eher weniger häufig gequert.

Zurückgegangen sind auch die freien Querungen. Die grössere Attraktivität der zentralen Fussgängerstreifen ist in erster Linie auf die starke Reduktion der Wartezeiten zurückzuführen. Eine Verbesserung der Querungssituation zeigt auch die repräsentative Bevölkerungsbefragung. Nur noch 10 % der Befragten sind mit der Querbarkeit der Seftigenstrasse nicht zufrieden.

Die Verhältnisse für die VelofahrerInnen sollten ebenfalls grundlegend verbessert werden. Dazu wurden durchgehend Velostreifen markiert und bei Tramhaltestellen und beim Dorfzentrum Mischverkehrsflächen vorgesehen.

An der Hauptzählstelle ist die Zahl der VelofahrerInnen an allen Tagen gestiegen, pro Tag durchschnittlich um 56 %. Ebenfalls leicht zugenommen hat die Zahl der auf den markierten Mischverkehrsflächen fahrenden Velos. Ihr Anteil am gesamten Veloverkehr ist allerdings ausser bei den Tramhaltestellen zurückgegangen. Bei den VelofahrerInnen, die auf dem Trottoir fahren, handelt es sich vorwiegend um Einkaufende sowie um SchülerInnen. Konflikte zwischen zu Fuss Gehenden und Velofahrenden wurden keine festgestellt. Dort wo keine Mischverkehrsflächen markiert sind, fahren auf dem Trottoir nur sehr wenige Zweiräder. Die verbesserte Situation für die ZweiradfahrerInnen bestätigt auch die Bevölkerungsbefragung.

Der öffentliche Verkehr musste bei der Umgestaltung Raum abgeben, weil die separate Tramspur zu Gunsten einer ampelgesteuerten Bevorzugung aufgeben wurde. Es zeigte sich, dass dies den betrieblichen Ablauf beim Tramverkehr nicht beeinträchtigte. Eine neue Haltestelle beim Dorfzentrum stadteinwärts und einheitlich gestaltete Haltestellenräume verbesserten die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs. Insgesamt verlor der ÖV allerdings Marktanteile, was vor allem auf einen leichten Rückgang der Trampassagiere zurückzuführen ist.

Erhebungsmethodische Probleme erschweren die Analyse des motorisierten Individualverkehrs auf der Hauptachse. Bei der automatischen Verkehrszählung, die durch das Tiefbauamt des Kantons Bern durchgeführt wurde, ergaben sich unrealistisch tiefe Frequenzzahlen, sodass für die Interpretation nur auf Zahlen zurückgegriffen werden kann, die auf der Auswertung von Videoaufnahmen beruhen. In den beiden untersuchten Spitzenstunden morgens und abends zeigt sich eine leichte Verkehrszunahme.

Der Veränderung des Verkehrsflusses wurde bei der Einmündung der Eichholzstrasse untersucht. Hier wurden die Ampeln durch einen Kreisel ersetzt. Es zeigte sich, dass an allen Einmündungen die Wartezeiten massiv abgenommen haben. Während die Fahrzeuge früher vor der roten Ampel standen, müssen sie in der Hälfte der Fälle anderen

Autos im Kreiseln und in einem Drittel der Fälle querenden Fussgängern den Vortritt lassen. Die Bevorzugung des ÖV verursacht einen Fünftel der Fahrtunterbrechungen.

### ***Wirkungen der Sanierung und Umgestaltung auf das Einkaufsverhalten und den Detailhandel***

Die wichtigsten Merkmale der Kundschaft wie Alter, Geschlecht, Wohnort oder gewähltes Verkehrsmittel haben sich im Vorher-Nachher-Vergleich nicht signifikant verändert. Die lokalen KundInnen sind damit das wichtigste Kundensegment für den Einkaufsstandort Seftigenstrasse, der nicht-motorisierte Verkehr dominiert mit 60 % der Einkaufenden das Einkaufsgeschehen nach wie vor. In der Wahrnehmung der GeschäftsführerInnen stieg jedoch der Anteil an Autokunden nach der Sanierung um 15 % auf 70 %, was in deutlichem Widerspruch sowohl zu den Resultaten der Kunden- als auch der Bevölkerungsbefragung steht.

Hingegen wurden nach der Sanierung sämtliche Verkehrsmittel signifikant häufiger zum Einkaufen benutzt. Es scheint, dass durch die stark verbesserte Erreichbarkeit (vgl. unten) vermehrt das „Verkehrsmittel“ bedürfnisgerecht (z.B. je nach Wetter) gewechselt wird.

Auch nach der Umgestaltung stehen auf der Seftigenstrasse genügend Kurzzeitparkplätze für Kunden und Besucher zur Verfügung. Das Angebot an markierten Parkplätzen wurde leicht erhöht, während die Zahl unmarkierter Parkflächen abnahm. Im untersuchten Zeitraum waren immer mehr als die Hälfte aller Parkplätze nicht besetzt. Die Zahl der besetzten Parkplätze hat zwischen 1995 und 1998 leicht zugenommen. Das neue Angebot wird also genutzt. Die Analyse der Zufahrten zum Parkhaus beim Dorfzentrum, lässt den Schluss zu, dass dort ebenfalls immer freie Parkplätze zu finden sind. Die verbesserte Parkplatzsituation kommt auch in den Ergebnissen der Einwohnerbefragung zum Ausdruck, die Zufriedenheit mit der Parkplatzsituation ist stark gestiegen. Auch im Urteil der Geschäftsführenden hat sich die Parkplatzsituation verbessert: 55 % (gegenüber von 34 % vor der Umgestaltung) bezeichnen sie als genügend.

Die Bewertung der Erreichbarkeit der Einkaufsorte an der Seftigenstrasse hat sich signifikant verbessert. Die Einkaufsorte sind heute mit allen Verkehrsmitteln gut bis sehr gut erreichbar. Verdoppelt haben sich die „sehr gut“-Nennungen für den Langsamverkehr.

Was die Bewertung der Attraktivität betrifft, hat die Seftigenstrasse im Vergleich mit Standorten in der Berner Innenstadt und im Maygut Kleinwabern (Shopping-Center „auf der grünen Wiese“) aufgeholt und am deutlichsten an Attraktivität gewonnen. Beliebtester Einkaufsstandort bleibt allerdings die Innenstadt. Immerhin scheint der Trend zur Abwanderung der Kundschaft an konkurrierende Standorte gestoppt, wenn auch bisher

nicht umgekehrt geworden zu sein. Eine entscheidende Rolle für die Attraktivitätszunahme der Seftigenstrasse spielt dabei das sichere und schnelle Überqueren der Strasse, welches durch die Umgestaltung enorm erleichtert wurde. Im Vorher-Nachher-Vergleich fällt aber auch auf, dass das Einkaufen nachher signifikant häufiger mit einem Restaurant/Cafe-Besuch verbunden wird.

Für verlässliche Aussagen zur Entwicklung von Umsatz und Branchenmix ist der Vergleichszeitraum zu kurz bemessen. Eine Zunahme der Geschäftsneugründungen im Fünfjahresmittel sowie weniger Wechsel der Geschäftsführenden deuten aber darauf hin, dass der Standort an Waberns Hauptstrasse an Attraktivität gewonnen haben dürfte. Neugründungen gab es vor allem im Dienstleistungsbereich, während Abnahmen im Fachdetailhandel festgestellt wurden. Beim Versuch einer Clusterbildung fällt auf, dass die Geschäfte mit steigendem Geschäftserfolg im Mittel eher später gegründet wurden, oder räumlich eher nahe des südseitigen Zentrumsbereichs liegen.

### ***Gesamtbewertung und Schlussfolgerungen***

Die im Rahmen der Sanierung und Umgestaltung gesteckten Ziele konnten in hohem Ausmass erreicht werden. Das Projekt kann deshalb mit Fug und Recht als grosser Erfolg bezeichnet werden. Die Belastung der lokalen Bevölkerung durch die immer noch relativ hohe Dominanz des MIV liegt allerdings auch nach der Sanierung an der oberen Grenze. Ein weiteres Wachstum des MIV würde die erreichte Verbesserung gefährden. Hier müssen weitere Massnahmen erwogen werden.

Einer überwältigenden Mehrheit der Waberer (91 %) gefällt die „neue“ Seftigenstrasse besser als die „alte“, wobei ältere (und gleichzeitig mehr autoorientierte) Personen generell etwas mehr Vorbehalte machen als jüngere. Stark polarisierend wirkt insbesondere die „Kunst am Bau“.

Die baulichen Massnahmen haben sich also bewährt. Ebenso wichtig für den Projekterfolg dürften jedoch die Massnahmen im Bereich Information und Kommunikation gewesen sein, wodurch eine ungewöhnlich hohe Identifikation der Bevölkerung mit dem Projekt und den damit verbundenen verkehrspolitischen Zielsetzungen erreicht werden konnte.

### **3 Einleitung**

Die Seftigenstrasse im Könizer Ortsteil Wabern dient einerseits als gemeindeinterne Hauptverkehrsachse, andererseits verbindet sie die Gemeinden Kehrsatz und Belp sowie das Gürbetal mit der Stadt Bern, weshalb ihr auch grosse regionale Bedeutung zukommt. Gleichzeitig dient sie mit einem relativ breiten Mix von Gewerbebetrieben als Einkaufsstrasse für die lokale Bevölkerung und Passanten. Allerdings stehen diese Betriebe in starker Konkurrenz sowohl zu den Einkaufsgebieten in der nahen Berner Innenstadt als auch zu verschiedenen Shopping Centers ausserhalb der Stadt. Und nicht zuletzt wohnen einige hundert Personen direkt an der vielbefahrenen Strasse. Der Konflikt zwischen der hohen und kontinuierlich steigenden Verkehrsbelastung und den Bedürfnissen der lokalen Bevölkerung führte seit den 1950er Jahren zu einer ganzen Reihe von Umgestaltungs- oder Umfahrungsprojekten, welche jedoch höchstens ansatzweise realisiert wurden, so dass die wesentlichen Probleme nicht entschärft werden konnten. Die Seftigenstrasse galt als verkehrspolitischer und planerischer Problemfall (Ochsenbein 1997).

Die folgende Darstellung fasst die grössten Probleme an der Seftigenstrasse und die wichtigsten Ziele der Sanierung zusammen.

#### ***3.1 Die Seftigenstrasse vor der Sanierung***

- MIV (DTV 20'300 Fahrzeuge) und ÖV dominieren das Geschehen. FussgängerInnen und Velofahrende fristen ein Randdasein.
- Hohe Trennwirkung: Die verkehrstechnische Optimierung mit einer grossen Zahl von Ampelanlagen und der „grüner Welle“ bewirkt lange Wartezeiten beim Queren der Strasse.
- Das Zentrum Wabern ist kein attraktives Einkaufsgebiet, die Situation des Detailhandels ist unbefriedigend.
- Es besteht ein nachgewiesener Sanierungsbedarf in den Bereichen Lärmschutz und Luftreinhaltung.
- Der bauliche Zustand der Geleiseanlagen und der Fahrbahn muss als schlecht bezeichnet werden.

### **3.2 Die Ziele**

Im Rahmen der generellen Zielsetzungen der kantonalen Verkehrspolitik (vgl. Kasten S. 15) soll die Sanierung und Umgestaltung folgenden Zielen gerecht werden:

1. Die Seftigenstrasse soll nicht mehr einen Trennriegel durch Wabern bilden, sondern als verbindender Strassenraum gestaltet werden, der den Bedürfnissen aller Bevölkerungsteile gerecht wird.
2. Sicherstellung des ÖVs und der regionalen Verkehrsbeziehungen wie heute.
3. Verbesserung der Situation des Langsamverkehrs, insbesondere erleichterte Querungsmöglichkeiten für FussgängerInnen (FG) und sichere Zweiradverbindungen (ZR) entlang der und quer zur Seftigenstrasse.
4. Gewährleisten der Erschliessung der anschliessenden Grundstücke sowie Schaffung von attraktiven Vorbereichen für die Gewerbebetriebe (inkl. Kurzzeit-Kundenparkplätze).

### **3.3 Das Projekt**

Auslöser für das 1997 realisierte Sanierungs- und Umgestaltungsprojekt war letztlich die anstehende Geleisesanierung der Tramlinie 9. Die Planung erfolgte nach den Grundsätzen der „angebotsorientierten Verkehrsplanung“ mit einem partizipativen Verfahren, das in Fachkreisen als „Berner Modell“ bekannt geworden ist (vgl. Kasten sowie: Kobi 1995 und 1996, Haefeli 1997). Im Laufe der Planungsarbeiten wurden drei Grundsatzvarianten entwickelt (vgl. Metron/Rothpletz 1993). Gewählt wurde schliesslich die „Variante 1 + 1 - Verstetigung und Mischung“, welche als zentrale Massnahme neu die Zusammenlegung von Tramtrasse und der Fahrspur für den motorisierten Individualverkehr (MIV) vorsah. Damit verbunden waren verschiedene Massnahmen zur Aufwertung der Strassenraumgestaltung sowie zur Förderung des Langsamverkehrs. Insgesamt darf das Sanierungskonzept als sehr innovativ bezeichnet werden (vgl. auch Hotz/Zweibrücken/Dubach 1994). Das Projekt ist Teil einer umfassenderen Planung für den Strassenkorridor aus dem Gürbetal in die Stadt Bern (Verein für Zusammenarbeit in der Region Bern 1994).

### **Das Berner Modell**

Das Berner Modell ist die Antwort des kantonalen Tiefbauamtes auf zunehmende Verkehrsbelastungen, welche vor allem auf stark frequentierten Ortsdurchfahrten „das Mass des Erträglichen für die Anwohner/-innen oft überschreiten“ (Kobi 1996, 162). Die anspruchsvolle Zielsetzung dieser „Planungsphilosophie“ ist eine doppelte: Erstens sollen die neuen Verkehrslösungen mehr Rücksicht auf die Anliegen von Siedlungen und Umwelt nehmen („Reparaturfunktion“) und andererseits gilt es, auch Freiräume für zukünftige Verkehrsentwicklungen zu schaffen. Dieser von den Planern als integriert und umweltorientiert bezeichnete Planungsprozess umfasst im wesentlichen folgende vier Elemente (vgl. Kobi 1996, 162-166, vgl. auch BUWAL 1997).

#### *1. Verkehrspolitische Grundsätze und Instrumente der Behörden*

- Innerhalb städtischer Gebiete: Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) auf den öffentlichen Verkehr (ÖV).
- Entlang stark belasteter Strassen ist durch Umgestaltung und Sanierung die Verträglichkeit wieder herzustellen.
- Hohen Stellenwert geniessen Verbesserungen des Zweiradverkehrs.

#### *2. Wissenschaftliche und technische Grundlagen und Instrumente*

Aufgrund der aktuellen verkehrswissenschaftlichen Kenntnisse kommt hier der Verstetigung des Verkehrsablaufes hohe Priorität zu. Damit lassen sich in den Bereichen Luft, Lärm und Trennwirkung wesentliche Vorteile erreichen.

#### *3. Wissenschaftliche Grundlagen und Instrumente zur Durchführung von Planungsprozessen*

Das Berner Modells geht weit über die gesetzlich vorgeschriebenen Partizipationsmöglichkeiten hinaus.

#### *4. Rolle der Planenden*

Grosse Bedeutung kommt der Reflexion der Rolle der PlanerInnen durch alle Beteiligten zu: Der Planer /die Planerin vereinigt die Rollen des Bauherrn, der Expertin, des Anwalts sprachloser Gruppen, der visionären Gestalterin der Zukunft und eines in Gruppendynamik involvierten Individuums in einer Person.

#### *5. Wissenschaftlich abgestützte Evaluation der Projektziele*

Dieses Element wurde erst später ins Berner Modells aufgenommen, was den noch immer zu geringen Stellenwert dieser Art Verwaltungskontrolle aufzeigt. Immerhin haben die „Erfinder“ des Berner Modells in allen aktuellen Projekten zumindest Teil-Evaluationen initiiert, in Wabern erstmals auch aus sozialwissenschaftlicher Sicht.

Im Zusammenhang mit dem zumindest in der Planungsphase nicht unumstrittenen Projekt tauchte der Wunsch auf, die Effekte der Sanierung systematisch und wissenschaftlich zu evaluieren.

### 3.4 Vorgehen bei der Wirkungsanalyse und Aufbau des Berichts

Die Untersuchung wurde als Vorher-Nachher-Vergleich konzipiert, dabei handelt es sich um einen in der Evaluationsforschung bewährten Ansatz (vgl. dazu ROSSI/FREEMANN 1997), welcher allerdings in der Schweiz im Verkehrsbereich bisher noch kaum angewendet wurde. In Absprache mit den Auftraggebern fokussierte die Studie auf eine Evaluation der folgenden Massnahmen (vgl. zu den Zielen Kap. 3.2 und zur Massnahmenevaluation Kap. 6):

	Beitrag zu Ziel			
	Ziel 1	Ziel 2	Ziel 3	Ziel 4
<i>a) Zentralmassnahme</i>				
„1 + 1“: Zeitliche statt räumliche Trennung von ÖV und MIV	X	X	X	X
<i>b) Betrieb</i>				
Ersatz LSA durch Kreisel	X	X	X	
Ersatz LSA durch Fussgängerstreifen/Mittelinsel	X	X	X	
durchgehender Mittelstreifen	X		X	
Radstreifen			X	
Markierte Mischverkehrsbereiche			X	
Fahrradampel Knoten Dorfstrasse			X	
<i>c) Aufenthaltsqualität und Detailhandel</i>				
Attraktivierung der Vorplätze				X
Kundenparkplätze				X
Kunst am Tiefbau	X			X
Gestaltungskonzept des Strassenraums	X			X
<i>d) Planungs- und Kommunikationsprozess</i>				
partizipativer Ansatz	X	X	X	X
Einbettung in übergeordnetes Konzept		X		
Informationskonzept	X			X

Tabelle 3-1: Massnahmen und ihr Beitrag zu den Zielen der Sanierung und Umgestaltung

Die einzelnen Teile der Untersuchung lassen sich den folgenden drei Schwerpunkten zuordnen:

- Modul 1: Stand und Entwicklung des Langsamverkehrs: Wie greifen die Massnahmen zu seiner Förderung?
- Modul 2: Wie wirkt sich die Sanierung auf die Entwicklung von Handel und Gewerbe sowie auf das Einkaufsverhalten an der Seftigenstrasse aus?
- Modul 3: Wie beeinflusst die Sanierung die Lebensqualität von Waberns Bevölkerung?

Die Resultate der Module 1 und 2 werden in den Kapiteln 4 bzw. 5 dargestellt die Resultate zu Modul 3 fliessen in den Ausblick (Kap. 7) ein.

In den verschiedenen Teilstudien kamen die folgenden Methoden zum Einsatz:

- Verkehrszählung und -beobachtung
- Repräsentative Umfrage bei der Bevölkerung Waberns
- ExpertInneninterviews
- KundInnenbefragung
- Nutzungskartierung und Befragung der Geschäftsführenden
- Literaturrecherche

Die Einzelheiten zu den verschiedenen Untersuchungsschritten können den im Literaturverzeichnis aufgeführten Teilberichten entnommen werden



## **4 Wirkungen der Sanierung und Umgestaltung auf den Verkehr**

Beim Verkehr zeigen sich die Umgestaltungsmassnahmen am unmittelbarsten. Die Fragen, ob sich die Verkehrsströme und die Anteile der einzelnen Verkehrsarten verändert haben, ob die neuen Angebote genutzt werden und sich so das Verkehrsgeschehen in die erwünschte Richtung entwickelt hat, stehen dabei im Vordergrund. Im Folgenden werden die einzelnen Verkehrsarten separat betrachtet und am Schluss eine Bilanzierung vorgenommen. Die dargestellten Ergebnisse basieren hauptsächlich auf eigenen Erhebungen (s. Kapitel 3). Die MIV-Frequenzen wurden weitgehend durch das Tiefbauamt des Kantons Bern (Seftigenstrasse) und die Gemeinde Köniz (Seitenstrassen) erhoben. Die Zahlen für den Öffentlichen Verkehr stammen von den jeweiligen Betreibergesellschaften. In Kapitel 6 werden die hier präsentierten Zahlen zur Analyse der verschiedenen Massnahmen verwendet.

### **4.1 Fussgängerverkehr**

Mit der Sanierung sollten die Verhältnisse für die Zufussgehenden grundlegend verbessert, und eine Zunahme des Fussgängerverkehrs erreicht werden. Zentrale Elemente, die dazu beitragen sollten, waren die Verbreiterung und Attraktivierung der Seitenbereiche sowie die Verbesserung der Überquerbarkeit der Seftigenstrasse (s. Kapitel 3).

#### **Leichte Verkehrszunahme**

Der Fussgängerverkehr hat an der Hauptzählstelle über die ganze Woche betrachtet um 11 % zugenommen (s. Abbildung 4-1). Zwischen Montag und Samstag wurden täglich durchschnittlich 265 Personen mehr vor dem Dorfzentrum als vor der Sanierung gezählt. Die Bilanz der einzelnen Tage sieht unterschiedlich aus. Die repräsentative Bevölkerungsbefragung bestätigt die Zahlen, zeigt sie doch eine grössere Zufriedenheit mit den Anlagen des Fussgängerverkehrs. Am Dienstag, dem Hauptzähltag, ist ein leichter Rückgang zu verzeichnen, der sich auch auf die folgenden Einzelbetrachtungen niederschlägt.

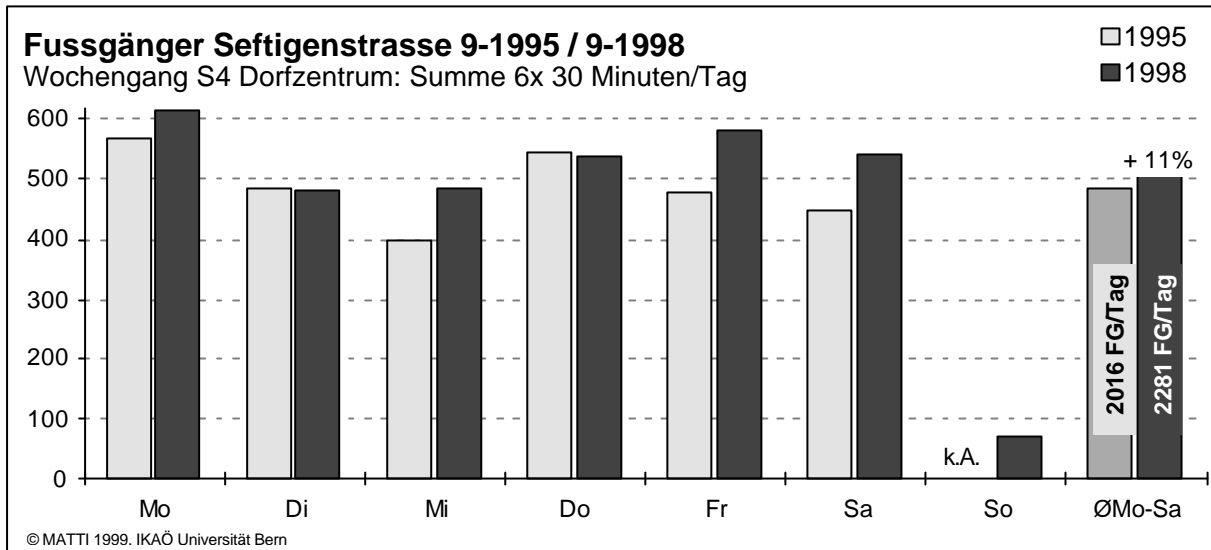


Abbildung 4-1: FussgängerInnen Seftigenstrasse

### Mehr Querungen auf Fussgängerstreifen

Abbildung 4-2 zeigt, dass am Dienstag die Zahl der FussgängerInnen an den meisten Querschnitten stabil geblieben ist oder leicht abgenommen hat. Massiv zugenommen haben die Querungen über die Fussgängerstreifen beim Dorfczentrum.

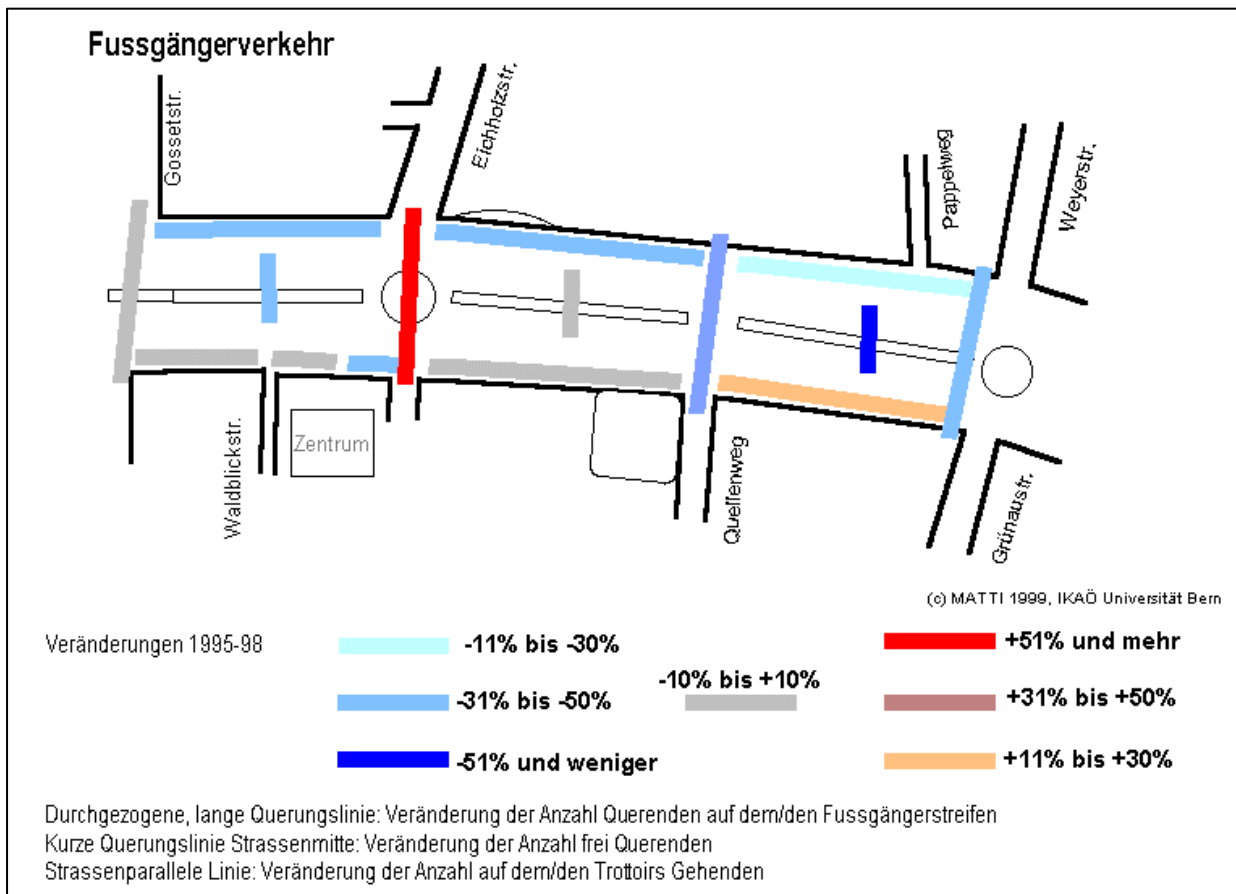


Abbildung 4-2: Räumliche Veränderungen im Fussgängerverkehr

Demgegenüber wird die Seftigenstrasse an den anderen Orten eher weniger häufig gequert. Zurückgegangen sind auch die freien Querungen, zurückzuführen auf die verbesserten und zahlreicheren Querungsmöglichkeiten an Fussgängerstreifen. Insgesamt ist die Zahl der beobachteten Querungen etwa stabil geblieben (Rückgang am Dienstag - 3 %). Die grössere Attraktivität der zentralen Fussgängerstreifen ist in erster Linie auf die starke Reduktion der Wartezeiten zurückzuführen, wie dies in Abbildung 4-3 dargestellt ist. Beachtlich ist auch, dass der Fussgängervortritt am Zebrastreifen von den Autofahrerinnen recht gut beachtet wird: In nur 6 % bis 17 % der Fälle wird die Regelung nicht eingehalten.

Für die freien Querungen sind die Wartezeiten auf tiefem Niveau stabil geblieben. Die allenfalls leicht längere Wartezeit ist auf den stetigeren Verkehrsstrom zurückzuführen, in dem Lücken zwischen den einzelnen Fahrzeugen kürzer sind. Allerdings ermöglicht es die langsamere Fahrgeschwindigkeit den FussgängerInnen auch, kürzere Lücken zu nutzen. Der Mittelstreifen macht zudem die einzelnen Querungen sicherer, weil die Verweildauer auf der Fahrbahn abgenommen hat.

Eine Verbesserung der Querungssituation zeigt auch die repräsentative Bevölkerungsbefragung. Nur noch 10 % der Befragten sind mit der Querbarkeit der Seftigenstrasse nicht zufrieden.

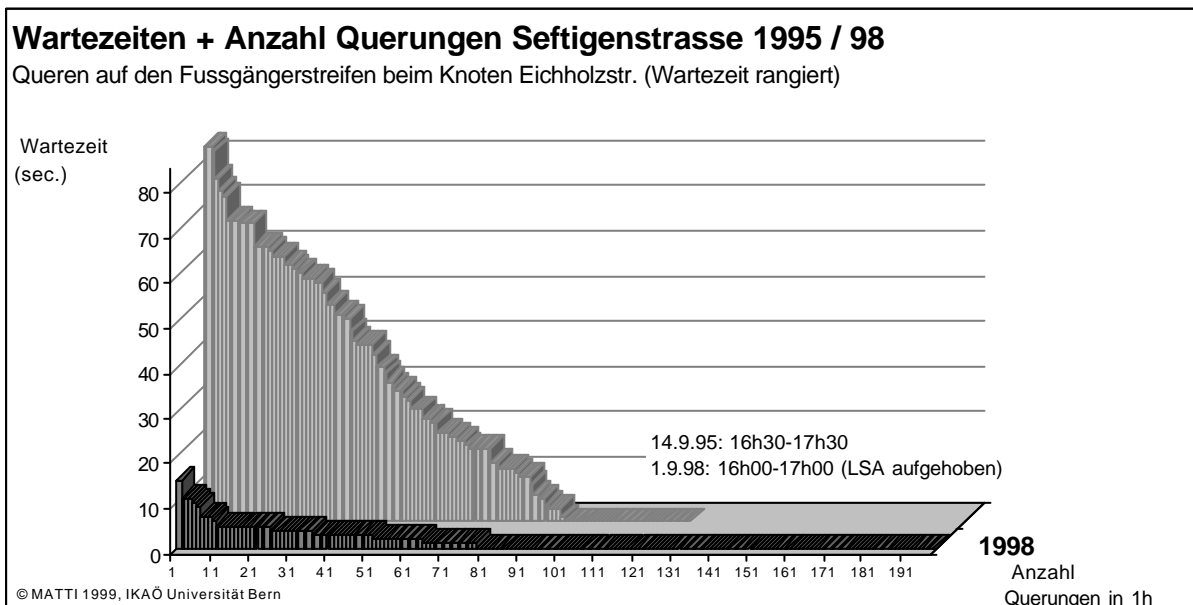


Abbildung 4-3: Wartezeiten und Anzahl Querungen

## **4.2 Zweiradverkehr**

Die Verhältnisse für die VelofahrerInnen sollten ebenfalls grundlegend verbessert werden. Dazu wurden durchgehend Velostreifen markiert und bei Tramhaltestellen und beim Dorfzentrum Mischverkehrsflächen vorgesehen.

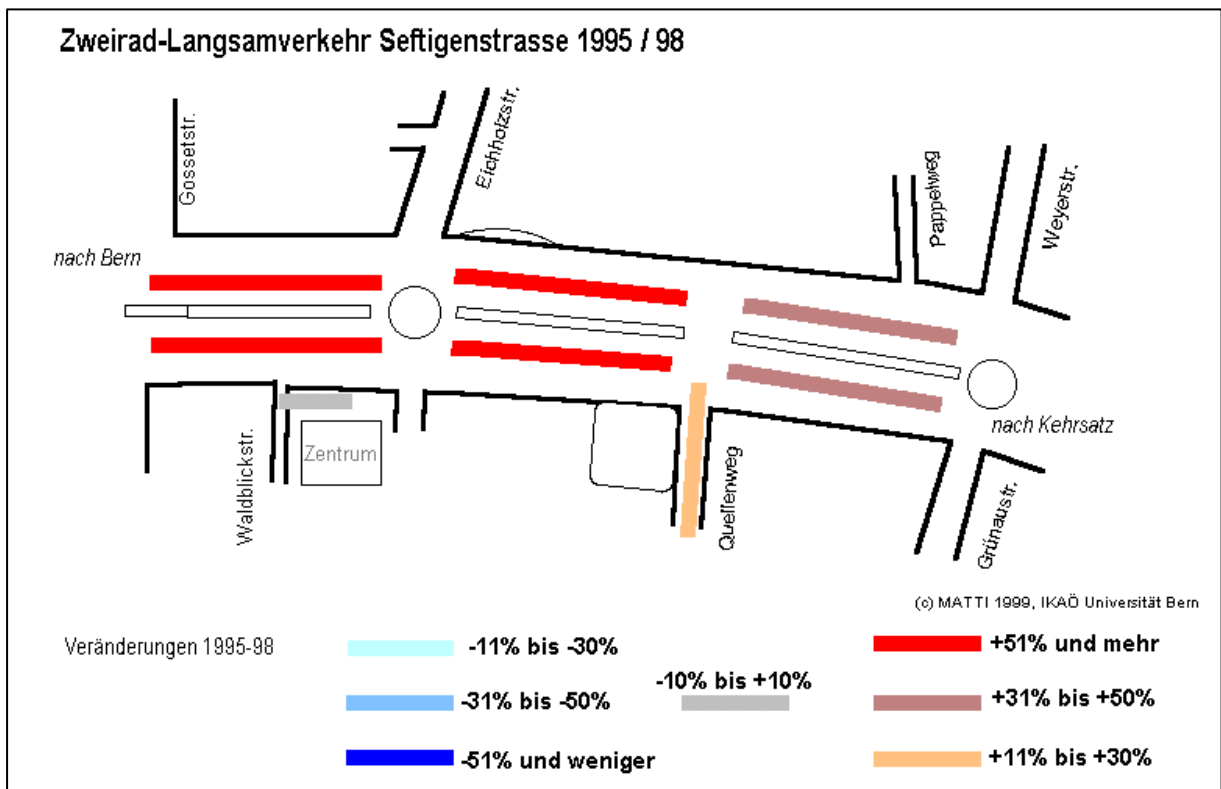


Abbildung 4-4: Zweiradverkehr

### Massiv mehr VelofahrerInnen

Die Zahlen zeigen eine deutliche Zunahme an Velos im Bereich der ganzen Seftigenstrasse (s. Abbildung 4-4). An der Hauptzählstelle ist die Zahl der VelofahrerInnen an allen Tagen gestiegen, pro Tag durchschnittlich um 56 % (Wochenmittel). Ebenfalls leicht zugenommen hat die Zahl der auf den auf dem Trottoir beim Dorfzentrum und bei den Tramhaltestellen markierten Mischverkehrsflächen fahrenden Velos (s. Abbildung 4-5). Ihr Anteil am gesamten Veloverkehr ist allerdings ausser bei den Tramhaltestellen zurückgegangen. Bei den Velofahrern, die auf dem Trottoir fahren, handelt es sich vorwiegend um Einkaufende sowie um SchülerInnen. Konflikte zwischen zu Fuss Gehenden und VelofahrerInnen wurden keine festgestellt. Dort wo keine Mischverkehrsflächen markiert sind, fahren auf dem Trottoir nur sehr wenige Zweiräder. Die verbesserte Situation für die ZweiradfahrerInnen bestätigt auch die Bevölkerungsbefragung (s. Kapitel 5.5).



Abbildung 4-5: Mischverkehr

Eine Analyse der einzelnen Wege zeigt, dass die bei der Dorfstrasse-Kreuzung eingerichtete Veloampel nur sehr selten benutzt wird. Dass sie aber trotzdem nötig ist, zeigt die Tatsache, dass schwächere oder vorsichtigere FahrerInnen davon Gebrauch machen.

### 4.3 Öffentlicher Verkehr

Der öffentliche Verkehr musste mit der Umgestaltung Raum abgeben, weil die separate Trampspur zu Gunsten einer ampelgesteuerten Bevorzugung aufgeben wurde. Hier stellt sich die Frage ob der betriebliche Ablauf beim Tramverkehr beeinträchtigt wurde. Eine neue Haltestelle beim Dorfzentrum stadteinwärts und einheitlich gestaltete Haltestellenräume sollten insgesamt die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs verbessern.

Die Fahrplananalyse der SVB zeigt, dass die Fahrzeiten der Trams stadteinwärts zwischen Wabern und Sandrain um 10 bis 20 Sekunden zugenommen haben. Diese Zunahme ist wohl in erster Linie auf die neue Haltestelle zurückzuführen. Stadtauswärts konnten auf der gleichen Strecke geringe Fahrzeitabnahmen um 5 bis 10 Sekunden gemessen werden. Diese Angaben werden auch durch die Einschätzung der befragten Waberer bestätigt (s. Kapitel 5.8).

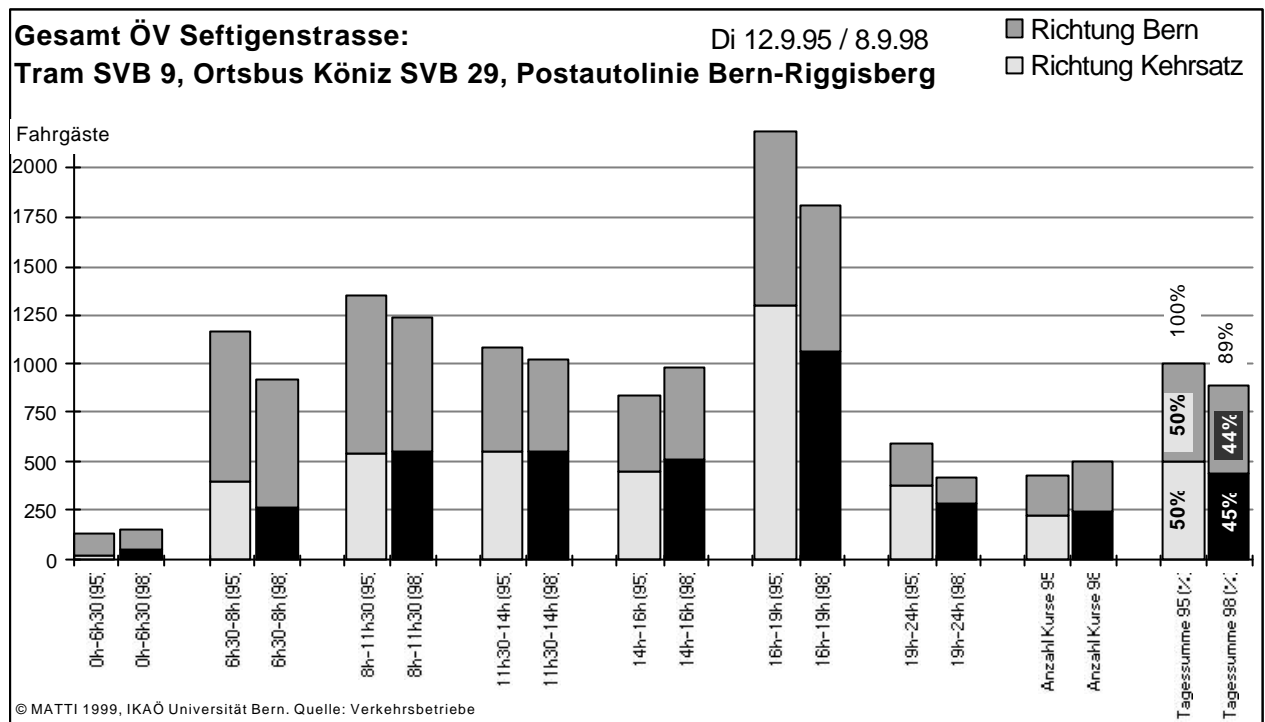


Abbildung 4-6: Passagierzahlen des öffentlichen Verkehrs

Die Passagierzahlen des öffentlichen Verkehrs haben an den Erhebungstagen um gut 10 % abgenommen, wie in Abbildung 4-6 deutlich wird. Dieser Rückgang ist in erster Linie auf eine geringere Anzahl Trampassagiere zurückzuführen. Beim Ortsbus ist nur ein unbedeutender Rückgang von 2 % der Passagierzahl festzustellen, während in den Postautos 4 % mehr Fahrgäste gezählt wurden. Gründe dafür können nur vermutet werden: ungenaues angewandtes Schätzverfahren der SVB, evtl. Umsteiger vom Tram aufs Velo (generell oder auf Grund des guten Wetters), Einfluss des Wetters am Haupterhebungstag der SVB (vergleichbare Witterung und Temperaturen im gesamten Tagesverlauf, jedoch z.T. unterschiedlich in Tagesabschnitten), allgemeiner Passagerrückgang bei den SVB.

#### 4.4 Motorisierter Verkehr

Die Sanierung sollte die bisherige Strassenkapazität auf der Längsachse nicht verringern. Der Ersatz von ampelgeregelten Kreuzungen durch Kreisellösungen sollte zudem die Wartezeiten an den Einmündungen verringern. Gleichzeitig sollte eine Verstärkung des Verkehrsflusses bei geringerer Geschwindigkeit erreicht werden. Letzteres wurde von Dietiker/Künzler (1999) untersucht.

Erhebungstechnische Probleme erschweren die Analyse des Verkehrsstroms auf der Hauptachse. In den beiden untersuchten Spitzenstunden morgens und abends zeigt sich eine leichte Verkehrszunahme (s. Abbildung 47). Aussagen zum genauen Tages- und Wochengang können auf Grund der vorliegenden Daten nicht gemacht werden.

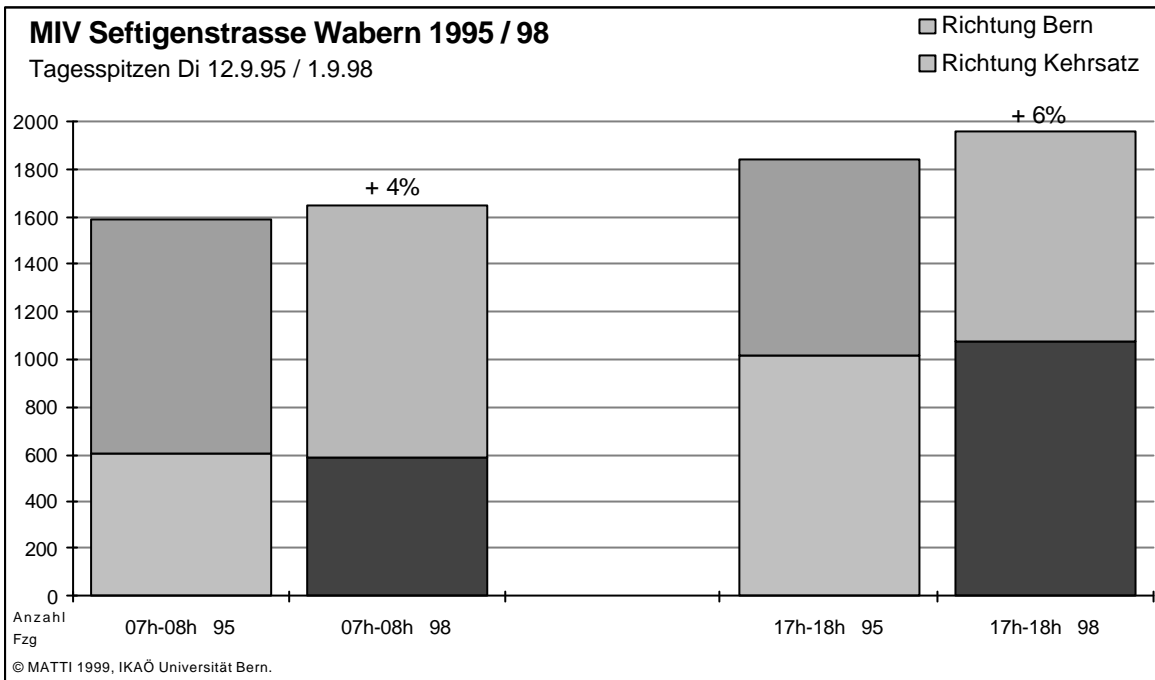


Abbildung 4-7: MIV Seftigenstrasse

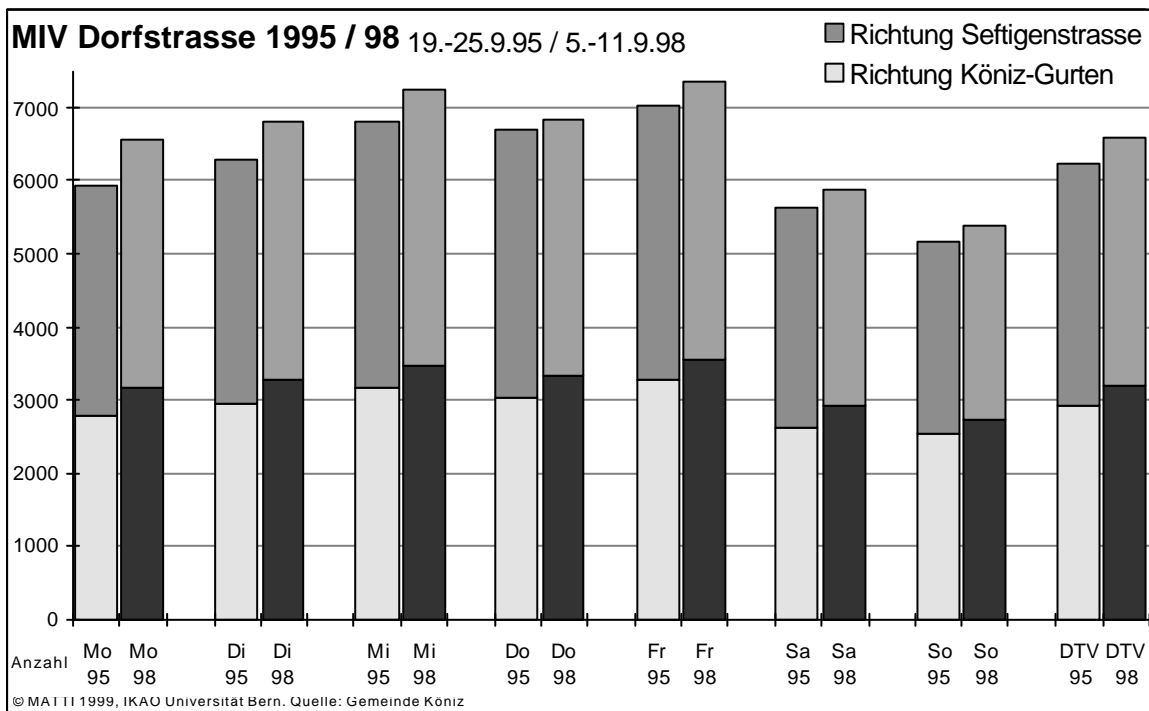


Abbildung 4-8: MIV Dorfstrasse

Es darf vermutet werden, dass der durchschnittliche Tagesverkehr 1995 und 1998 bei einem DTV von ca. 20'000 bis 21'000 Fahrzeugen ungefähr stabil geblieben ist oder allenfalls leicht zugenommen hat. Indiz dafür ist die Zunahme an der stärkst frequentierten Seitenstrasse, der Dorfstrasse (s. Abbildung 4-8). Hier war an jedem Tag eine Verkehrszunahme zu verzeichnen. Der Verkehr in den beiden übrigen untersuchten

Seitenstrassen, der Eichholzstrasse und der Weyerstrasse, ist mit einem DTV von ca. 2'000 bzw. 1'100 Fahrzeugen etwa stabil geblieben.

Der Veränderung des Verkehrsflusses wurde bei der Einmündung der Eichholzstrasse untersucht. Hier wurden die Ampeln durch einen Kreisel ersetzt. Abbildung 4-9 zeigt, dass an allen Einmündungen die Wartezeiten massiv abgenommen haben. Während die Fahrzeuge früher vor der roten Ampel standen, müssen sie in der Hälfte der Fälle anderen Autos im Kreisel und in einem Drittel der Fälle querenden Fussgängern den Vortritt lassen. Die Bevorzugung des ÖV verursacht 20 % der Fahrtunterbrechungen.

Diese Ergebnisse stimmen mit den verkehrstechnischen Auswertungen der Studie Dietiker&Künzler 2000 überein, wonach im Bereich des Knotens Eichholz überwiegend Verlangsamungen, aber wenig Stopps auftreten.

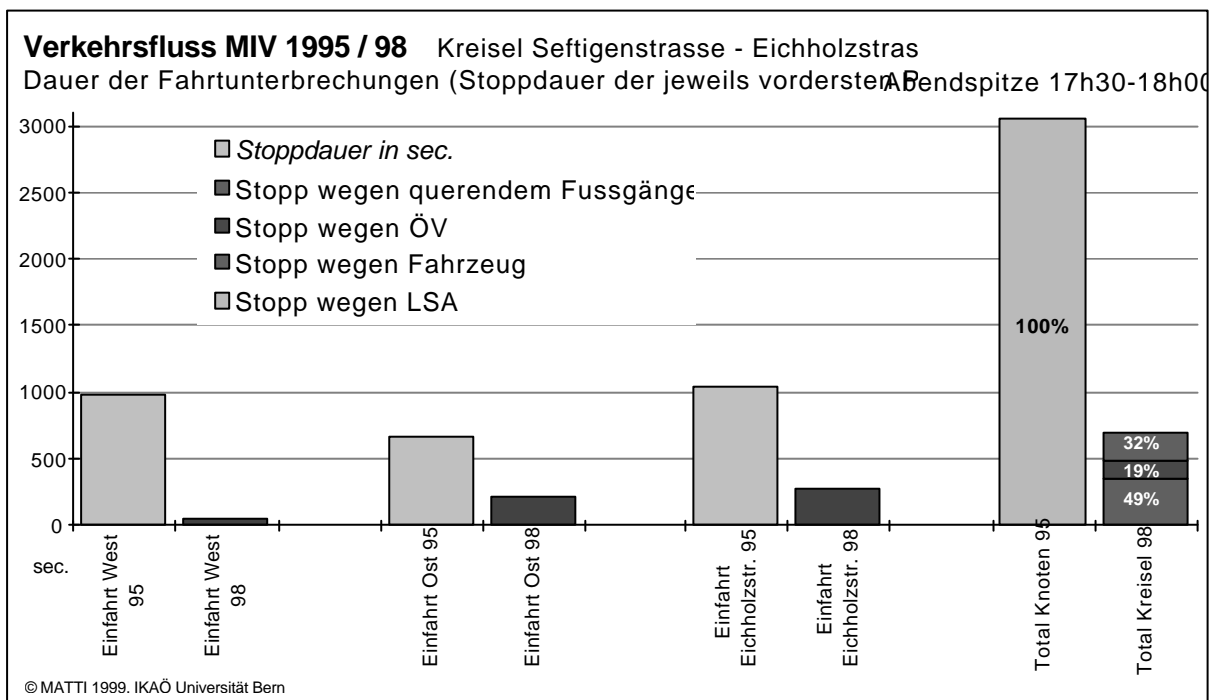


Abbildung 4-9: Verkehrsfluss MIV

#### 4.5 Ruhender Verkehr

Auch nach der Sanierung sollten auf der Seftigenstrasse genügend Kurzzeitparkplätze für KundInnen und BesucherInnen zur Verfügung stehen. Das Angebot an markierten Parkplätzen wurde leicht erhöht, während die Zahl unmarkierter Parkflächen abnahm. Im untersuchten Zeitraum waren immer mehr als die Hälfte aller Parkplätze nicht besetzt. Die Zahl der besetzten Parkplätze hat zwischen 1995 und 1998 leicht zugenommen. Das neue Angebot wird also genutzt (s. Abbildung 4-10). Die Analyse der Zufahrten zum

Parkhaus beim Dorfzentrum, lässt den Schluss zu, dass dort ebenfalls immer freie Parkplätze zu finden sind. Die Einschätzung der Parkplatzsituation durch die Bevölkerung und die Geschäftsleute wird in Kapitel 5.6 besprochen.

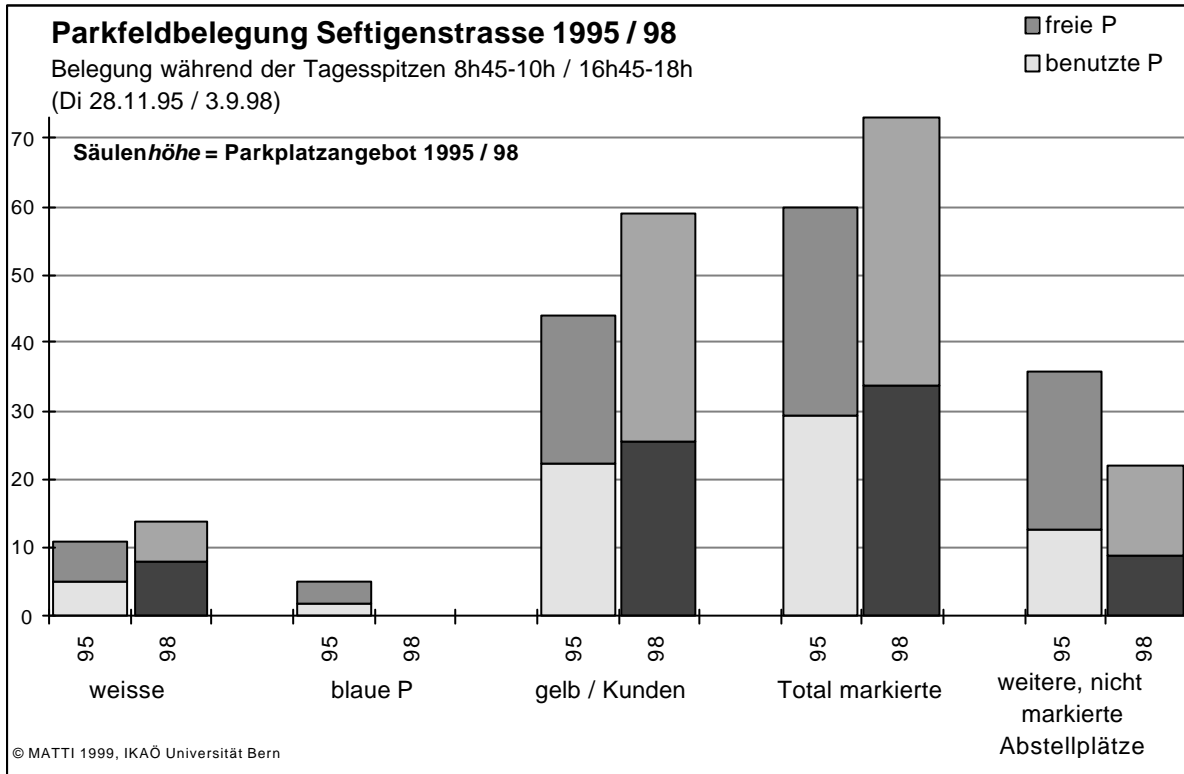


Abbildung 4-10: Parkfeldbelegung

## 4.6 Unfälle

Die Unfalluntersuchung erfolgte notwendigerweise während der Adaptationszeit, während der sich die Verkehrsteilnehmenden an die baulichen, gestalterischen und betrieblichen Veränderungen gewöhnen. Diese Unfallanalyse ist somit vorsichtig zu interpretieren.

Verbesserungen für FussgängerInnen und VelofahrerInnen sollten die Seftigenstrasse sicherer machen. Eine Analyse der Zahl der offiziell erfassten Unfälle in der etwa 16-monatigen Erhebungsperiode im Spätsommer und Herbst 1995 und 1998 zeigt eine deutliche Zunahme der Unfälle und auch der darin verwickelten Fahrzeuge. In erster Linie hat es mehr Schleuder- und Selbstunfälle gegeben, während die Auffahrunfälle zurückgegangen sind. Im Vergleichszeitraum 1997-98 gab es zwei Unfälle mit Fussgängerbeteiligung (1995-96: 0). Die Zahl der leicht Verletzten hat sich vermindert, während nur in der Periode nach der Umgestaltung Schwerverletzte und eine getötete

Person registriert wurden. Die betrachtete Stichprobe ist allerdings relativ gering, so dass die Veränderungen mit Vorsicht interpretiert werden müssen.

#### 4.7 Gesamtverkehr

Die Betrachtung des Gesamtverkehrsaufkommens während der Spitzenstunde zeigt, dass der MIV-Anteil stabil geblieben ist, während der Anteil der FussgängerInnen und v.a. der VelofahrerInnen zugenommen und der Anteil des öffentlichen Verkehrs abgenommen hat (vgl. Einschränkungen Kap. 4.3). Auf Grund der beschränkt vorhandenen MIV-Daten kann für die Veränderungen während des ganzen Tages keine exakte Aussage gemacht werden. Es können aber Veränderungen in gleicher Grössenordnung wie während der Spitzenstunde vermutet werden (s. Abbildung 4-11).

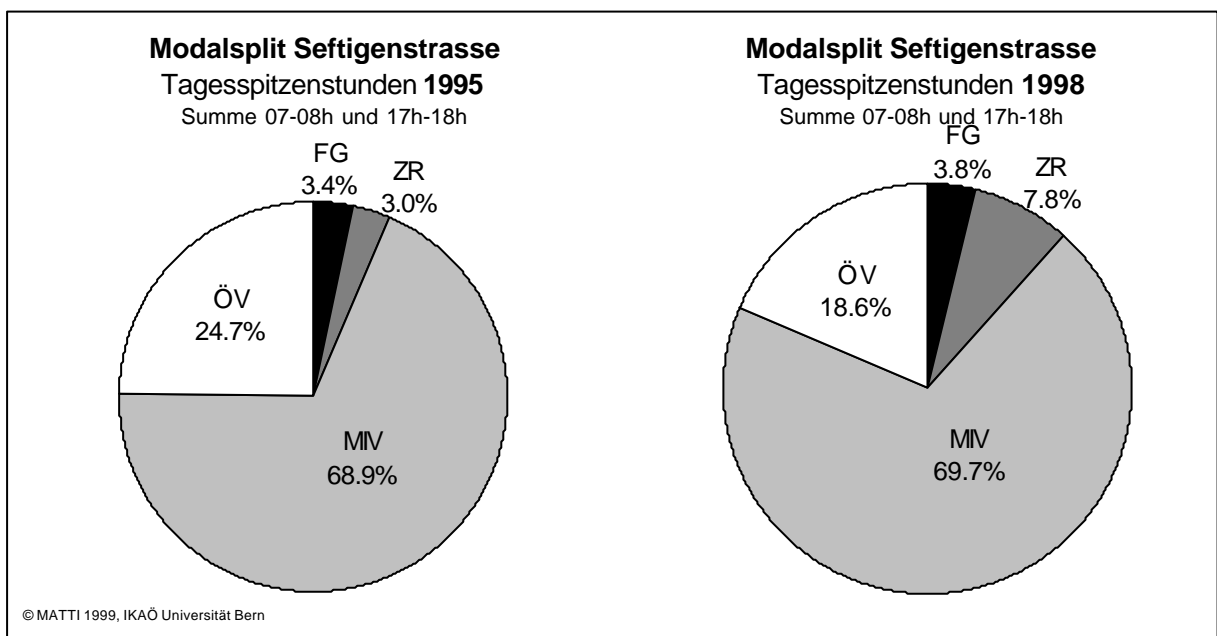


Abbildung 4-11: Modalsplit Tagesspitzenstunden 1995 und 1998

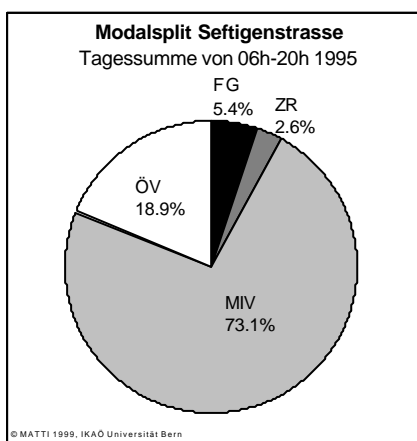


Abbildung 4-12: Modalsplit Tagessumme 1995

## 5 Wirkungen der Sanierung und Umgestaltung auf Einkaufsverhalten und Detailhandel

Zwei Teilstudien geben Auskunft zum Einkaufsverhalten und zur Entwicklung des Detailhandels: Die repräsentative Bevölkerungsbefragung und die KundInnen- und Geschäftsbefragung (HACKNEY et al. 1999) (vgl. Kap. 3.4).

Damit liegen Ergebnisse aus zwei Blickwinkeln vor: Zum einen aus der Sicht der AnwohnerInnen Waberns, und zum andern aus spezifischer Sicht als KundIn oder GeschäftsführerIn.

Im Folgenden werden die Resultate sowohl studienspezifisch besprochen wie auch vergleichend interpretiert.

Die Tabelle 5-1 gibt einen Überblick über die vorhandenen Untersuchungsergebnisse:

	Bevölkerungs- befragung	KundInnen- befragung	Geschäfts- befragung
1 Einkaufshäufigkeit und -zeitpunkt	X	X	X
2 KundInnenmerkmale	X	X	X
3 Verkehrsmittelwahl	X	X	X
4 Verkehrsverhalten	X		
5 Erreichbarkeit	X		
6 Parkraumsituation	X	X	X
7 Beurteilung der Attraktivität als Einkaufsort	X	X	X
8 Beurteilung der Aufenthaltsqualität	X		
9 Auswirkungen auf die Gewerbestruktur	X		X
10 Wirkungen und Akzeptanz der Massnahmen	X		X
11 Beurteilung der neuen Seftigenstrasse	X		X

Tabelle 5-1: Untersuchungsteile zu den Auswirkungen auf Einkaufsverhalten und Detailhandel

### 5.1 Einkaufshäufigkeit und -zeitpunkt

Die Einkaufshäufigkeit hat sich seit der Sanierung und Umgestaltung der Seftigenstrasse nicht verändert. In der Bevölkerungsbefragung wie auch in der KundInnenbefragung (Einkauf bei Grossverteiler) geben rund zwei Drittel an, mehrmals wöchentlich an der Seftigenstrasse einzukaufen. Knapp 10% der beider Befragungsgruppen kaufen dort seltener als einmal wöchentlich ein.

Am häufigsten kauft gemäss Bevölkerungsbefragung die Gruppe der FussgängerInnen ein, vor den Velofahrenden. AutokundInnen kaufen signifikant weniger häufig ein.

KundInnen geben an, mehrheitlich morgens einzukaufen.

## **5.2 KundInnenmerkmale**

Die Merkmale Alter und Geschlecht der antwortenden KundInnen an der Seftigenstrasse sowie an der Marktgasse und im Maygut unterscheiden sich vor und nach der Sanierung nicht signifikant: Rund zwei Drittel der Kundschaft an allen drei Einkaufsstandorten sind weiblich, das mittlere Alter der befragten KundInnen beträgt etwa 45 Jahre.

Der Anteil lokaler (in Wabern wohnender) KundInnen verringerte sich leicht von 80 % auf 76 %.

Im Quervergleich machte die am Einkaufsort wohnende *und/oder* arbeitende Kundschaft an der Marktgasse 38 % aus, im Maygut Kleinwabern 25 % und an der Seftigenstrasse 82 %.

Die lokalen KundInnen sind damit das wichtigste Kundensegment für den Einkaufsstandort Seftigenstrasse.

## **5.3 Verkehrsmittelwahl**

Die Verkehrsanteile der an der Seftigenstrasse einkaufenden Kunden haben sich mit der Sanierung und Umgestaltung nicht verändert.

Die Verkehrsmittelwahl der bei eher schlechtem Wetter befragten Kunden hat sich einzig leicht (und nicht signifikant) zu Gunsten des ÖV verschoben, auf Kosten des Zweiradverkehrs. In der Wahrnehmung der GeschäftsführerInnen (Selbstschätzung) stieg jedoch der Anteil an Autokunden nach der Sanierung um 15 % auf 70 %, was im Widerspruch zu den Resultaten der Kunden- und Bevölkerungsbefragung steht (vgl. Abbildung 5-1).

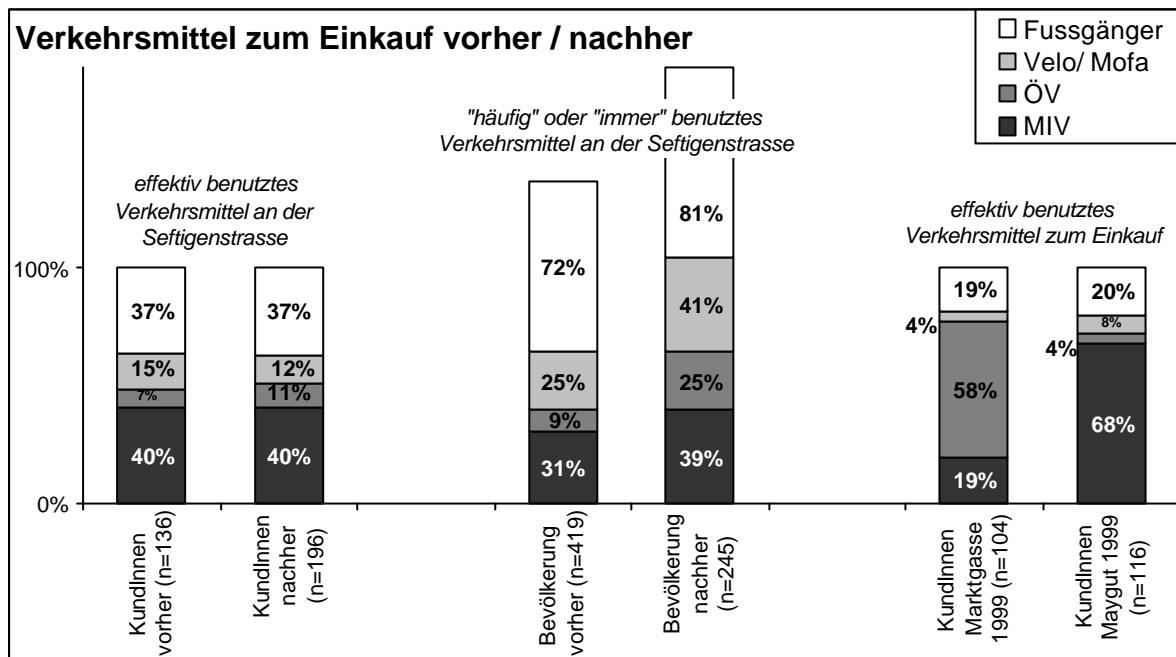


Abbildung 5-1: Verkehrsmittelwahl der Einkaufenden  
(Mittlere Säulengruppe: Mehrfachnennungen möglich. Quelle KundInnen: Verändert nach Hackney et al. 1999)

Der nicht motorisierte Verkehr bleibt im Einkaufsgeschehen dominant (60 %) und konnte seine Verkehrsanteile halten. Im Vergleich zur Marktgasse oder zum Maygut ist an der Seftigenstrasse der Einkaufsweg zu Fuss von grosser Bedeutung. Velofahrende erreichen an der Seftigenstrasse ihren höchsten Anteil im Quervergleich der drei Einkaufsorte.

Sowohl vor und nach der Sanierung kamen knapp 50 % der einkaufenden Waberer zu Fuss ins Geschäft der Befragung.

Von der durch die befragten KundInnen beim Einkaufen ausgegebenen Gesamtsumme stammen 48 % von Autofahrenden, 40 % von FussgängerInnen und Velofahrenden und 12 % von ÖV-BenutzerInnen.

In der Bevölkerungsbefragung wurden nach der Sanierung sämtliche Verkehrsmittel signifikant häufiger benutzt. Es scheint, dass das „Verkehrsmittel“ wegen der allgemein verbesserten Erreichbarkeit vermehrt bedürfnisgerecht (z.B. je nach Wetter) gewechselt wird (vgl. Kap. 5.5).

FussgängerInnen bilden bezüglich der Einkaufshäufigkeit das grösste Kundensegment, gefolgt von den Velo- und Autofahrenden sowie den ÖV-BenutzerInnen. Vier von fünf WabererInnen geben an „häufig“ oder „immer“ zu Fuss einkaufen zu gehen, das sind 9 % mehr als vorher (vgl. Abbildung 5-1).

Der Langsamverkehr ist für den Detailhandel somit weiterhin dominant.

Hinsichtlich Geschlechter ergibt sich bei keiner Befragung ein signifikanter Unterschied, wohl aber bezüglich Altersgruppe. Jüngere Personen (Jahrgang 1960 und jünger) benutzen häufiger das Velo, ältere Befragte öfter das Auto.

#### **5.4 Verkehrsverhalten**

Ein bemerkenswertes Resultat der Bevölkerungsbefragung zum Verkehrsverhalten ist das ausgewiesene Bedürfnis nach sicheren Strassenquerungen. Die freien Querungen haben - wohl dank zahlreicheren Fussgängerstreifen - leicht abgenommen.

<i>Genauere Frage „Wie sind Sie in den folgenden Punkten mit dem Einkaufen an der Seftigenstrasse zufrieden?“</i>	<i>%-Werte</i>	<i>sehr zu-</i> <i>frieden</i>	<i>eher zu-</i> <i>frieden</i>	<i>eher un-</i> <i>zufrieden</i>	<i>unzu-</i> <i>frieden</i>	<i>N</i>
schnelles Überqueren der Strassen zu Fuss	vorher	7.3	32.9	29.1	30.7	371
	nachher	36.3	51.7	9.0	3.0	234
sicheres Überqueren der Strassen zu Fuss	vorher	14.9	39.1	26	20.1	389
	nachher	36.6	52.9	8.0	2.5	238

*Tabelle 5-2: Beurteilung Einkauf und Aufenthalt an der Seftigenstrasse: Querungen*

Die auch real gemessenen Reduktionen der ehemals enorm langen Querungs-Wartezeiten gegenüber der Vorher-Situation zeigen sich auch in der Wahrnehmung der Waberer. Ebenso sind Strassenquerungen nach Einschätzung der Befragten sicherer geworden (vgl. Tabelle 5-2).

Gleicher Meinung sind die befragten GeschäftsführerInnen an der Seftigenstrasse: Sie äusserten sich zufrieden über die erleichterten Querungsmöglichkeiten für zu Fuss Gehende.

#### **5.5 Erreichbarkeit**

Die verkehrsbezogene Erreichbarkeit ist ein wesentlicher Bestandteil der Attraktivität eines Einkaufsstandortes.

In der Bevölkerungsbefragung hat sich die Bewertung der Erreichbarkeit des Einkaufsortes Seftigenstrasse signifikant und massiv verbessert. Die Einkaufsorte sind heute mit allen Verkehrsmitteln gut bis sehr gut erreichbar. Insbesondere hat sich die Erreichbarkeit für den Langsamverkehr markant verbessert: Die „sehr gut“-Nennungen verdoppelten sich für den Langsamverkehr von gut 35 % auf heute rund 70 % (Auto: Von 28 % auf 47 % und ÖV von 13 % auf 34 %).

AutokundInnen beurteilen die Erreichbarkeit mit dem Fahrzeug besser als die übrigen KundInnen.

Die Beurteilung der Erreichbarkeit hat sich auch für die Berner Innenstadt und für das Einkaufszentrum am Stadtrand (z.B. Maygut) verbessert, allerdings nur geringfügig (am deutlichsten noch für Velofahrende).

## 5.6 Parkraumsituation

Die KundInnen der Geschäfte an der Seftigenstrasse brauchen die neu geschaffenen Kurzzeitparkplätze rege (vgl. auch Kap. 4.5). Insgesamt haben sich zwar die Bezeichnungen der benutzten Parkflächen geändert, jedoch nicht die Gewohnheiten der parkenden Kunden.

Die Waberer Bevölkerung äussert sich heute signifikant zufriedener mit der Parksituation (vgl. Tabelle 5-3). Ebenso verbessert hat sich die Zufriedenheit mit den Fahrradabstellplätzen: Aus der ehemals knappen Minderheit zufriedener Beurteilungen wurde nun eine starke Mehrheit.

Genaue Frage „Wie sind Sie in den folgenden Punkten mit dem Einkaufen an der Seftigenstrasse zufrieden?“	%-Werte	sehr zu- frieden	eher zu- frieden	eher un- zufrieden	unzu- frieden	N
ausreichendes Auto-Parkplatzangebot	vorher	29.0	43.3	18.6	9.1	231
	nachher	43.8	39.9	13.1	3.3	153
Auto-Parkplätze in unmittelbarer Geschäftsnähe	vorher	30.9	44.5	15.5	9.1	220
	nachher	40.4	46.6	10.3	2.7	146
billige Auto-Parkplätze	vorher	54.6	37.6	6.3	1.5	205
	nachher	69.8	21.4	4.8	4.0	126
sichere und komfortable Fahrradabstellplätze	vorher	6.2	43.4	36.8	13.6	258
	nachher	29.3	51.0	17.2	2.5	157

Tabelle 5-3: Beurteilung Einkauf und Aufenthalt an der Seftigenstrasse: Parkraum-Situation

Heute sind im Urteil einer grossen Mehrheit beider Befragten an der Seftigenstrasse genügend Parkfelder in unmittelbarer der Geschäftsnähe vorhanden. Das aktuelle Angebot an Kurzzeitparkplätzen wirkt sich auch nach der Meinung von mehr als der Hälfte der Geschäftsführenden positiv auf den Geschäftserfolg aus. 55 % von ihnen schätzen die heutige Parkplatzsituation als genügend ein (gegenüber 34 % vor der Sanierung).

In einer weiteren (offenen) Frage zu den Vor- und Nachteilen des Einkaufens an der Seftigenstrasse äussert sich die Bevölkerung Waberns zwar kontrovers, doch eher positiv zum Parkplatzangebot (31 positive und 13 negative Nennungen).

### 5.7 Beurteilung der Attraktivität als Einkaufsort

Seit der Umgestaltung der Seftigenstrasse wird dieser Einkaufsstandort von WabererInnen als signifikant attraktiver bewertet (heute 83 %, d.h. plus 19 % positive Bewertungen). Im Vergleich mit Standorten in der Berner Innenstadt und im Maygut Kleinwabern hat die Seftigenstrasse in Wabern aufgeholt und am deutlichsten an Attraktivität gewonnen (s. Abbildung 5-2). Attraktivster Einkaufsstandort bleibt die Innenstadt, dann - nun nach Anzahl der „gut“ und „sehr gut“-Nennungen mindestens gleichauf - das Maygut und die Seftigenstrasse.

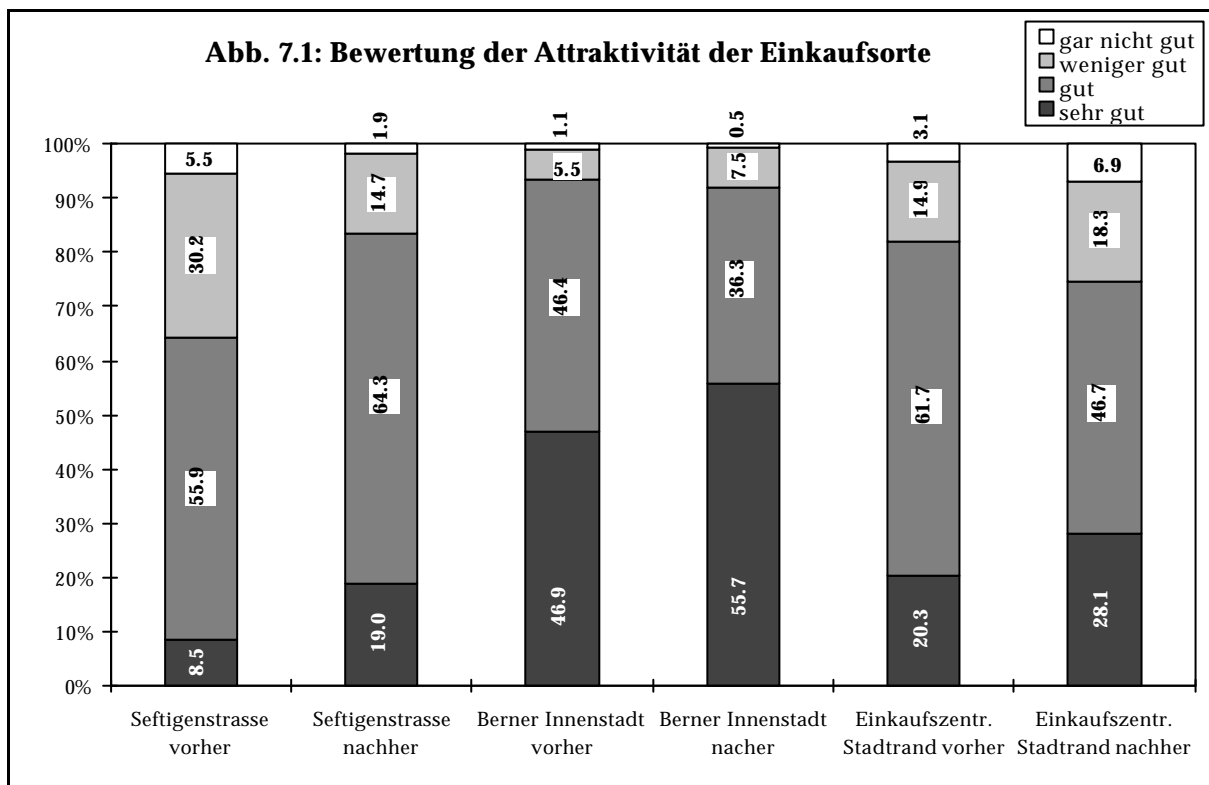


Abbildung 5-2: Attraktivität der Einkaufsorte

In der offenen Frage nach den Vor- und Nachteilen des Einkaufens an der Seftigenstrasse überwogen die erwähnten Vorteile. Oft genannt wurde die Nähe der Einkaufsorte und deren zentrale Lage. Nachteile sahen die WabererInnen im Fehlen spezialisierter Läden, in der ungenügenden Koordination der Ladenöffnungszeiten und im beschränkten Detailhandelsangebot.

Jüngere Personen (Jahrgang 1960 und jünger) finden die Seftigenstrasse und die Innenstadt attraktiver, die Einkaufszentren am Stadtrand dagegen deutlich weniger attraktiv.

Mit der signifikant verbesserten Erreichbarkeit der Seftigenstrasse hat Wabern einen weiteren positiven Standortfaktor hinzugewonnen (vgl. Kap. 5.5). Dieser Meinung schliessen sich laut der Gewerbebefragung auch die GeschäftsführerInnen der Waberer Einkaufsorte an.

BewohnerInnen Waberns schätzen für Ihren Einkauf auch die Rahmenbedingungen, die nicht direkt durch die Sanierung betroffen waren (vgl. Tabelle 5-4): Das vielfältige Angebot und Fachgeschäfte, die Einkaufsatmosphäre sowie eine kompetente Beratung. Erstaunen mag die sehr hohe Zufriedenheit (92 %) mit der Einkaufsatmosphäre.

Genauere Frage „Wie sind Sie in den folgenden Punkten mit dem Einkaufen an der Seftigenstrasse zufrieden?“	%-Werte	sehr zufrieden	eher zufrieden	eher unzufrieden	unzufrieden	N
Fachgeschäfte mit kompetenter Beratung	vorher	27.5	61.7	9.6	1.2	324
	nachher	45.5	46.0	6.4	2.0	202
vielfältiges Warenangebot, das den Einkauf aller benötigten Waren an einem Ort ermöglicht	vorher	19.3	54.4	20.4	5.8	362
	nachher	40.2	42.7	13.3	3.7	241
angenehme Einkaufsatmosphäre	vorher	19.5	62.9	12.5	5.1	353
	nachher	44.5	47.2	7.4	0.9	229
grosses Angebot an Cafés, Restaurants	vorher	12.6	58.3	20.4	8.7	230
	nachher	17.3	47.4	26.6	8.7	173
Einkaufen als gesellschaftlicher Anlass	vorher	9.3	63.6	17.1	10.0	140
	nachher	17.0	46.2	26.4	10.4	106

Tabelle 5-4: Beurteilung Einkauf und Aufenthalt an der Seftigenstrasse: Einkaufen

KundInnen äussern sich in der Befragung ähnlich. 80 % sind zufrieden mit dem Einkaufsangebot, welches im Allgemeinen den Alltagsbedarf gut abdeckt.

Die Seftigenstrasse hat damit gegenüber den anderen Einkaufsstandorten aufgeholt, vermochte ihre komparativen Nachteile jedoch nicht ganz aufzuwiegen.

### 5.8 Beurteilung der Aufenthaltsqualität

In der Bevölkerungsbefragung wurden als wichtigste Punkte beim Einkaufen allgemein genannt: Sicheres und schnelles Überqueren der Strassen zu Fuss, niedrige ÖV-Tarife sowie sichere, komfortable Fahrradwege. Weniger als ein Fünftel der Antwortenden stufte die kurze Fahrzeit mit dem Auto, ein grosses Angebot an Cafés und Restaurants sowie Einkaufen als gesellschaftlicher Anlass als sehr wichtig ein.

Die Zufriedenheit der lokalen Bevölkerung mit der Einkaufssituation an der Seftigenstrasse zeigte sich in der Nachher-Befragung (vgl. Tabelle 5-5, Strassenquerungen vgl. Kap. 5.4).

<i>Genauere Frage „Wie sind Sie in den folgenden Punkten mit dem Einkaufen an der Seftigenstrasse zufrieden?“</i>	<i>%-Werte</i>	<i>sehr zufrieden</i>	<i>eher zufrieden</i>	<i>eher unzufrieden</i>	<i>unzufrieden</i>	<i>N</i>
kurze Fahrzeit mit dem öffentlichen Verkehr	vorher	34.6	44.5	16.3	4.6	283
	nachher	49.1	40.6	7.3	3.0	165
Haltestellen des öffentlichen Verkehrs nahe bei der Wohnung	vorher	48.0	32.1	11.6	8.3	327
	nachher	65.5	22.7	7.3	4.5	220
Niedrige Tarife des öffentlichen Verkehrs	vorher	6.9	30.9	37.8	24.3	304
	nachher	10.8	27.3	37.1	24.7	194
sichere und komfortable Fahrradwege	vorher	7.4	30.5	32.0	30.1	272
	nachher	24.5	54.6	17.8	3.1	163
sichere und komfortable Fahrradabstellplätze	vorher	6.2	43.4	36.8	13.6	258
	nachher	29.3	51.0	17.2	2.5	157
attraktive Gestaltung der Fusswege und Vorplätze im Einkaufsgebiet	vorher	9.7	39.3	27.3	23.3	300
	nachher	36.3	48.4	9.9	5.4	223

Tabelle 5-5: Beurteilung Einkauf und Aufenthalt an der Seftigenstrasse: Aufenthaltsqualität

Die von der Bevölkerung als wichtig genannten Punkte Strassenquerungen und Fahrradwege schneiden nach der Sanierung im Urteil der Bevölkerung signifikant besser ab. Daneben äusserten die Antwortenden auch eine stark zunehmende Zufriedenheit mit Rahmenbedingungen, welche nicht oder nicht direkt mit der Sanierung und Umgestaltung zusammenhängen: Mit der Vielfalt des Einkaufsangebotes, mit der kompetenten Beratung in den Fachgeschäften sowie der Einkaufsatmosphäre ganz generell (vgl. Kap. 5.7). In der Zufriedenheit mit den ÖV-Tarifen zeigte sich keine Verbesserung. Die deutlichste Zunahme in der aufenthaltsbezogenen Zufriedenheit erzielte die Gestaltung der Fusswege und Vorplätze: Sie erreichte ein Plus von 36 %. Damit scheint die Raumgestaltung ein wichtiges Anliegen der Bevölkerung erfüllt zu haben. Nach Ansicht einer Mehrheit der GeschäftsführerInnen hat die Erweiterung der Vorplätze einen positiven Effekt auf den Geschäftsgang.

Der Einkauf an der Seftigenstrasse wurde am häufigsten mit dem Arbeits- oder Schulweg verbunden. Im Vorher-Nachher-Vergleich fällt auf, dass das Einkaufen nachher signifikant häufiger mit einem Restaurant/Cafe-Besuch verbunden wird. Das Angebot veränderte sich in diesem Bereich wenig, der Effekt kann somit auf die Sanierung und Umgestaltung der Seftigenstrasse zurückgeführt werden.

## 5.9 Auswirkungen auf die Gewerbestruktur

Die Auswirkungen der Sanierung auf die Gewerbestruktur an der Seftigenstrasse wurde durch die IKAÖ-Projektarbeit von HACKNEY et al. (1999) untersucht. Sie besitzt nicht repräsentative Aussagekraft, zeichnet aber ein hilfreiches Bild der Angebotsstruktur und hilft mit, Tendenzen zu erkennen.

Im (anlagebedingt) kurz bemessenen Vergleichszeitraum von drei Jahren konnten Veränderungen im Branchenmix festgestellt werden. Zunahmen gab es v.a. im Dienstleistungsbereich (von 10 auf 15 Betriebe) und schwächer im Lebensmittel- und Gesundheitssektor, während Abnahmen im Fachdetailhandel (Möbel, Handwerk, diverses) festgestellt wurden. Das Gewerbeangebot darf als recht umfassend bezeichnet werden.

Eine Zunahme der Geschäftsneugründungen im Fünfjahresmittel sowie weniger Wechsel der Geschäftsführenden deuten darauf hin, dass der Standort an Waberns Hauptstrasse an Attraktivität gewonnen haben dürfte. Der Anteil an Kleinbetrieben ist konstant (73 % zu 76 %) geblieben. Über 90 % der Geschäfte wollen ihre Fläche nicht verändern und planen ihre Zukunft – in Übereinstimmung zum schweizerischen Trend - mit eher weniger (24 %) als mehr (11 %) Beschäftigten.

Gemäss Eigeneinschätzung stieg der Anteil der Laufkunden auf Kosten der Stammkunden etwas an. Zur Kundentreue und absoluten Zahl der Lauf- und Stammkunden sind jedoch keine Aussagen machbar. Schwierig und mit Umsatzeinbrüchen verbunden war für einige Geschäfte die Sanierungs- und Umbauphase.

Vergleicht man den Geschäftserfolg (hier als Umsatz- und/oder Kundenfrequenzzunahme definiert) vor und nach der Sanierung, so schneiden Lebensmittelgeschäfte eher schlechter ab. Dies entspricht jedoch der gesamtschweizerischen Entwicklung (vgl. HACKNEY et al. 1999:29).

Beim Versuch einer räumlichen Clusterbildung zeigen sich zwei Tendenzen: Zum einen wurden Geschäfte mit steigendem Geschäftserfolg im Mittel später gegründet, zum andern liegt das bezüglich Geschäftserfolg erfolgreichste räumliche Cluster um den südseitigen Zentrumsbereich Waberns. Geschäfte mit eher negativer Erfolgsentwicklung scheinen eher im Cluster um die nordseitige Tramhaltestelle Gurtenbahn zu liegen. Es kann jedoch kein direkter Zusammenhang zwischen der Sanierung und Umgestaltung der Seftigenstrasse und dem Geschäftsgang hergestellt werden.

Allgemein besteht hingegen ein indirekter positiver Zusammenhang zwischen dem Geschäftserfolg und der Sanierung, indem die Geschäfte vom attraktiveren Umfeld des Einkaufsstandortes Seftigenstrasse profitieren können.



### 5.10 Wirkungen und Akzeptanz der Massnahmen

Der Einfluss der baulichen Massnahmen auf den Geschäftsgang wird von vielen GeschäftsführerInnen als positiv beurteilt (vgl. Abbildung 5-3).

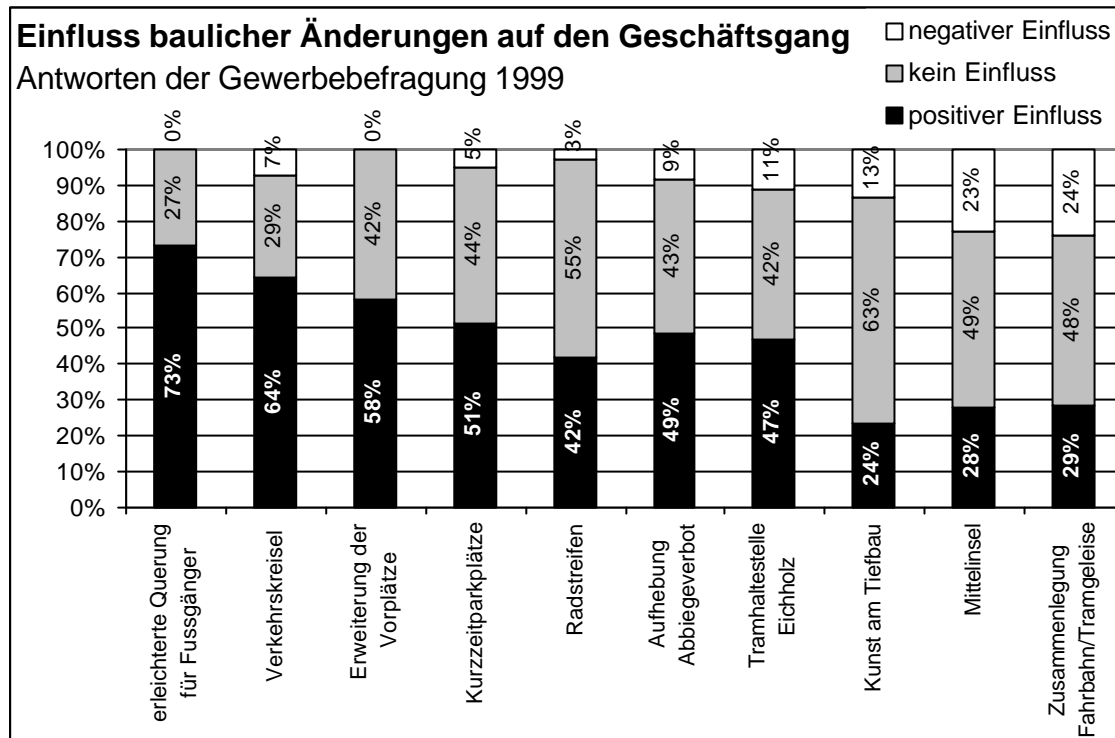


Abbildung 5-3: Einfluss baulicher Änderungen  
(n=40; Quelle: Verändert nach Hackney et al. 1999)

Den positivsten Einfluss sahen die GeschäftsführerInnen bei der erleichterten Querung, den Vorplätzen und den Verkehrskreisel. Selbst die im Vorfeld der Sanierung nicht unbestrittene Massnahme der Spurzusammenlegung der 1+1- Variante wurde nur von einem Viertel negativ beurteilt. In der Bevölkerungsbefragung erhalten alle wichtigen Sanierungsmassnahmen eine Mehrheit an zustimmenden, positiven Antworten.

### 5.11 Beurteilung der neuen Seftigenstrasse

In der Bewertung der „neuen“ Seftigenstrasse werden einzelne Massnahmen und der Gesamteindruck der Sanierung und Umgestaltung angesprochen. Einer überwältigenden Mehrheit der Waberer (91 %) gefällt die „neue“ Seftigenstrasse besser als die „alte“. Ein Drittel gibt an, sich öfters an der Seftigenstrasse aufzuhalten. Das Lärmproblem wird weiterhin wahrgenommen, ein beträchtlicher Teil der Befragten fühlt sich heute nicht weniger gestört als vorher (vgl. Tabelle 5-6).

Genauere Frage "Im folgenden interessiert uns Ihre persönliche Meinung zur sanierten und umgestalteten Seftigenstrasse. Kreuzen Sie bitte (...) an, wie stark sie zustimmen."	stimme gar nicht zu	stimme eher nicht zu	stimme eher zu	stimme voll und ganz zu	N
Die „neue“ Seftigenstrasse gefällt mir besser als die „alte“	4.9	4.2	33.8	57.1	260
Das Lärmproblem ist grösser geworden	23.2	51.8	14.9	10.1	210
Seit der Umgestaltung stört mich der Autoverkehr weniger	15.9	26.1	40.7	17.3	232
Auf die Kunst am Bau (alte Namen an den Lampen usw.) hätte ich lieber verzichtet	23.1	22.9	18.6	35.4	239
Ich finde es im allgemeinen gut, wie die Gewerbetriebe die Vorplätze gestalten	4.3	14.6	57.4	23.7	238
Ich weiss, dass ich den Mittelstreifen benutzen kann, wenn ich die Seftigenstrasse zu Fuss oder mit dem Velo überquere	5.0	9.5	20.6	64.9	240
Ich fühlte mich immer gut über die Planungs- und Bauarbeiten informiert	1.6	6.6	27.7	64.1	233
An den Tramhaltestellen fühle ich mich durch die Velos gestört	52.8	28.8	8.4	10.0	235
Ich halte mich öfters an der Seftigenstrasse auf als vor der Umgestaltung	29.4	36.3	22.9	11.4	221

Tabelle 5-6: Beurteilung der neuen Seftigenstrasse. %-Werte.

Polarisierend wirkt die „Kunst am Bau“. Gefallen und Ablehnung halten sich hier die Waage. Ältere Personen äussern gegenüber vielen Massnahmen etwas mehr Skepsis als jüngere. Eine beachtenswerte hohe Zustimmung erzielte die Information über die Planungs- und Bauarbeiten. Mit 92 % gut informierten WabererInnen stellt das Informationskonzept der Sanierung einen der Schlüssel für das Gelingen der „neuen“ Seftigenstrasse dar.

### 5.12 Gesamtbeurteilung

*Bevölkerungsbefragung:* Zwei Drittel der KundInnen geben an, mehrmals wöchentlich an der Seftigenstrasse einkaufen zu gehen. Gegenüber dem Vorher-Zustand hat sich die Einkaufshäufigkeit kaum verändert. Die Zufriedenheit mit der Attraktivität und dem Einkaufsangebot ist gross, auch wenn das Potenzial noch nicht ganz ausgeschöpft scheint. Kritisch werden fehlende Spezialitäten-Geschäfte und die immer noch grosse Verkehrsmenge betrachtet.

Der Langsamverkehr bildet das grösste Kundensegment, die Erreichbarkeit hat sich jedoch für alle Verkehrsarten signifikant verbessert. Die Aufenthaltsqualität wird positiver bewertet, ebenso konnte der Modalsplit im Einkaufsverkehr zugunsten des nicht-motorisierten Verkehrs beeinflusst werden. Es scheint, dass die Verkehrsmittelwahl heute

bedürfnisgerechter (mehr Kombinationen verschiedener Verkehrsmittel, z.B. je nach Wetter).

Wesentlich erscheint die gute Kommunikations- und Informationstätigkeit im Planungs- und Sanierungsprozess, die zu einer hohen Akzeptanz beigetragen hat und in der Umfrage hohe Anerkennungsraten bringt.

Eines der Hauptziele der Sanierung und Umgestaltung der Seftigenstrasse – die Herabsetzung der Trennwirkung – konnte erreicht werden.

*KundInnenbefragung:* Als wichtigstes Resultat ist die hohe Zufriedenheit der KundInnen mit der Sanierung und Umgestaltung der Seftigenstrasse zu nennen. Das Einkaufsangebot deckt die Kundenbedürfnisse für den Alltagsgebrauch genügend gut.

Ansonsten gab es wenige Veränderungen in der Kundenstruktur oder dem –verhalten. Oft benutzt und positiv bewertet werden die Kurzzeitparkfelder.

*Gewerbebefragung:* Die beobachteten Veränderungen an der Seftigenstrasse folgen im Allgemeinen den positiven Trends der gesamtschweizerischen Entwicklung der letzten Jahre. Die Lebensmittelbranche war eher überdurchschnittlich dynamisch. In den Branchen Dienstleistungen, Lebensmittel und Gesundheit wurden 1995-98 schweizerisch gesehen Stellen geschaffen. Diese Branchen sind auch aufstrebend an der Seftigenstrasse vertreten. Neue Impulse kamen sicherlich vom im Oktober 1998 nach Wabern gezogene Bundesamt für Flüchtlinge.

Durch die Sanierung und Umgestaltung der Waberer Hauptstrasse konnte ein „neuer positiver Standortfaktor geschaffen werden“ (HACKNEY et al. 1999: Kap. 4.2.4).

## 6 Wirkungsanalyse der einzelnen Massnahmen

Für ein vertieftes Verständnis der Prozesse an der Seftigenstrasse genügt es nicht, die Auswirkungen der baulichen und planerischen Massnahmen gesamthaft zu untersuchen. Vielmehr ist es unumgänglich, soweit als möglich auch Aussagen zur Wirkung der wichtigsten *einzelnen* Massnahmen machen zu können. Erst auf Basis dieser Grundlage lassen sich verlässliche Hinweise zur Optimierung des Vorgehens ableiten. In Zusammenarbeit mit den auftraggebenden Stellen wurden deshalb die wichtigsten Massnahmen bezeichnet und einer vertieften Betrachtung unterzogen.

Angesichts der Vielzahl getroffener Massnahmen und vor allem angesichts ihrer grossen Interdependenz (so tragen bspw. eine ganze Reihe von Massnahmen zur Förderung des Fahrradverkehrs bei) kann der Beitrag der einzelnen Massnahme zur Zielerreichung in aller Regel nicht quantifiziert werden. Vielmehr handelt es sich im Folgenden um plausibel scheinende Interpretation des vorliegenden Datenmaterials.

### 6.1 Schlüsselmassnahme: Zeitliche statt räumliche Trennung von ÖV und MIV

<b>M1: „1 + 1“</b>			
<b>Kurzbeschreibung der Massnahme:</b>	Durch die <b>zeitliche statt</b> (wie vorher) <b>räumliche Trennung</b> von ÖV und MIV soll Raum frei werden für die Velofahrer sowie für den Fussgänger-/Vorplatzbereich. In diesem Sinn handelt es sich um die <b>Schlüsselmassnahme</b> , welche andere Vorkehrungen erst ermöglicht. Die Verkehrsbeziehungen im ÖV und im MIV sollen gegenüber der Vorher-Situation im gleichen Mass sichergestellt werden.		
<b>Spezifischer Zweck (Hypothese):</b>	Sicherstellung der Verkehrsbeziehungen im ÖV und im MIV wie vorher (der indirekte Beitrag zu andern Massnahmen wie bei der jeweiligen konkreten Massnahme analysiert).		
<b>Wirkungen auf</b>	<b>Beschrieb der Wirkung</b>	<b>Indikator</b>	<b>Messmethode</b>
RadfahrerInnen:	keine neuen Nachteile	Störungen	Beobachtung Experteninterviews
FussgängerInnen:	keine neuen Nachteile	Störungen	Beobachtung Experteninterviews
ÖV	Sicherstellung der Verkehrsbeziehungen wie vorher	Störungen	Beobachtung Experteninterviews
MIV	Sicherstellung der Verkehrsbeziehungen wie vorher	Störungen	Beobachtung Zählung

#### Resultate und Interpretation

Die Massnahme hat sich grundsätzlich bewährt. Für Velofahrer und Fussgänger sind keine neuen Nachteile entstanden und das Langsamverkehrsaufkommen hat

zugewonnen. Die Kapazität und die Funktionsfähigkeit für den öffentlichen und den privaten Verkehr konnte erhalten oder sogar leicht erhöht werden.

## 6.2 Bauliche und verkehrsorganisatorische Massnahmen

<b>M2: Mittelstreifen</b>			
<b>Kurzbeschreibung der Massnahme:</b>	durchgehender Mittelstreifen, Poller in regelmässigen Abständen		
<b>Spezifischer Zweck (Hypothese):</b>	Beitrag zu Ziel 1, 3 Soll Fussgängern und Radfahrern das Queren erleichtern		
<b>Wirkungen auf</b>	<b>Beschrieb der Wirkung</b>	<b>Indikator</b>	<b>Messmethode</b>
RadfahrerInnen:	kleinere Trennwirkung	Anzahl Querungen	Beobachtung
FussgängerInnen:	kleinere Trennwirkung	Anzahl Querungen	Zählung
ÖV	Nicht relevant		
MIV	ruhigerer Verkehrsfluss	Störungen	Beobachtung

### *Resultate und Interpretation*

Die Überquerbarkeit für FussgängerInnen ist v.a. im Bereich der Fussgängerstreifen gestiegen. Freie Querungen (über den Mittelstreifen) haben eher abgenommen, obwohl sie sicherer sind und nicht viel mehr Zeit in Anspruch nehmen. Rad- und AutofahrerInnen benutzen den Mittelstreifen selten. Gründe dafür könnten Unkenntnis und die in engem Abstand gesetzten Poller sein.

Für eine geringere Trennwirkung ist in erster Linie die verbesserte Situation bei den Fussgängerstreifen verantwortlich. Von der Möglichkeit über den Mittelstreifen zu queren, wird von allen Verkehrsteilnehmern nicht vermehrt genutzt. Soll die Zahl der frei querenden Fussgänger erhöht werden, so muss vermehrt auf diese Möglichkeit aufmerksam gemacht werden – beispielsweise im Rahmen einer Informationskampagne. Ähnliches gilt für den Velo- und Autoverkehr. Für den MIV würde ein grösserer Abstand zwischen den Pollern die Überquerbarkeit erhöhen. Gerade für schwächere FussgängerInnen – Kinder und ältere Menschen – ist eine genügende Anzahl von Fussgängerstreifen immer ausschlaggebend für eine gute Überquerbarkeit.

<b>M3: Ersatz LSA durch Kreisel</b>			
<b>Kurzbeschreibung der Massnahme:</b>	Kreisel an der Kreuzung Seftigenstrasse – Eichholzstrasse; Ampel nur zur Sicherstellung der Tramdurchfahrt		
<b>Spezifischer Zweck (Hypothese):</b>	Beitrag zu Verbesserung der Luftqualität durch Verstetigung des Verkehrs auf tieferem Geschwindigkeitsniveau Verkleinerung der Trennwirkung für Fussgänger und Verkehrsteilnehmer aus Nebenstrassen		
<b>Wirkungen auf</b>	<b>Beschrieb der Wirkung</b>	<b>Indikator</b>	<b>Messmethode</b>
RadfahrerInnen:	Kleinere Wartezeiten auch aus Nebenstrassen	Wartezeiten. Wartezeiten bei der Einmündung in die Seftigenstrasse	Beobachtung
ÖV	Kleinere Wartezeiten	Wartezeiten	Beobachtung
MIV	Kleinere Wartezeiten auch aus Nebenstrassen, tiefere Tempi	Wartezeiten, Tempi, Wartezeiten bei der Einmündung in die Seftigenstrasse	Beobachtung

#### *Resultate und Interpretation*

Die Ziele der Massnahme sind fast vollumfänglich erreicht. Die Wartezeiten sind für alle Verkehrsmittel stark zurückgegangen, der Verkehrsfluss ist ruhiger und langsamer geworden. Einzig der Ortsbus muss beim Einbiegen in die Eichholzstrasse manchmal Wartezeiten in Kauf nehmen.

<b>M4: Ersatz LSA durch Fussgängerstreifen/Mittelinsel</b>			
<b>Kurzbeschreibung der Massnahme:</b>	Ersatz der LSA-gesicherten Fussgängerübergänge beim Dorfzentrum, bei der Tramwendeschlaufe und bei der Gossetstrasse durch Fussgängerstreifen mit Mittelinsel		
<b>Spezifischer Zweck (Hypothese):</b>	Verkleinerung der Trennwirkung für Fussgänger- und Radverkehr		
<b>Wirkungen auf</b>	<b>Beschrieb der Wirkung</b>	<b>Indikator</b>	<b>Messmethode</b>
FussgängerInnen:	Querung mit Vortrittsrecht jederzeit möglich Mittelinsel hilft auch kleine Zeitlücken auszunützen	kürzere Wartezeiten, mehr Querungen	Beobachtung, Zählung

#### *Resultate und Interpretation*

Diese Massnahme hat sich gut bewährt. Die Überquerbarkeit hat sich für die FussgängerInnen stark verbessert, die Wartezeiten sind fast unbedeutend. Die Konzentration der Überquerungen auf den Fussgängerstreifen führt dazu, dass die Bedeutung der freien Querungen (über den Mittelstreifen) klein geblieben ist. Die Stopps

der Autos haben insgesamt massiv abgenommen. Für die verbleibenden Anhaltevorgänge sind die querenden Fussgänger nur zu einem Drittel verantwortlich. Der Handlungsspielraum für eine Verflüssigung des Autoverkehrs durch die Förderung freier Querungen scheint deshalb gering zu sein.

<b>M5: Radstreifen</b>			
<b>Kurzbeschreibung der Massnahme:</b>	Abmarkierung von Radstreifen entlang der gesamten Seftigenstrasse ausser bei den Tramhaltestellen		
<b>Spezifischer Zweck (Hypothese):</b>	Klarere Definition des Fahrtraumes der VelofahrerInnen		
<b>Wirkungen auf</b>	<b>Beschrieb der Wirkung</b>	<b>Indikator</b>	<b>Messmethode</b>
RadfahrerInnen:	Eigene Fahrspur bringt mehr Sicherheit	Zahl der Radfahrer Sicherheitsgefühl	Zählung, Beobachtung, Umfrage

#### *Resultate und Interpretation*

Die Massnahme hat sich bewährt. Die Attraktivität für Velos ist stark gestiegen, was auch in der grossen Frequenzzunahme zum Ausdruck kommt. Gleichzeitig hat die Abtrennung zu einer eindeutigeren Situation für den MIV und den ÖV gesorgt.

<b>M6: Möglichkeit der Umfahrung der Tramhaltestellen durch Velos</b>			
<b>Kurzbeschreibung der Massnahme:</b>	Markierung einer Durchfahrtmöglichkeit für Velos bei wartenden Trams bei Haltestellen (Mischverkehrsfläche Fussgänger und Velos)		
<b>Spezifischer Zweck</b>	Beitrag zu Ziel 3		
<b>Wirkungen auf</b>	<b>Beschrieb der Wirkung</b>	<b>Indikator</b>	<b>Messmethode</b>
RadfahrerInnen:	Benutzung	Frequenz	Beobachtung
FussgängerInnen:	Störung	Konflikte	Beobachtung

#### *Resultate und Interpretation*

Bei den Haltestellen konnte eine vermehrt Benutzung dieser nun erlaubten Durchfahrtmöglichkeit festgestellt werden. Gleichzeitig konnte aber auch beobachtet werden, dass VelofahrerInnen hinter den haltenden Trams warten oder sie gar links überholen. Dabei konnten keine gefährlichen Situationen beobachtet werden. Ebenfalls sind keine Konflikte mit FussgängerInnen festgestellt worden. Vielmehr scheinen sich die Velofahrenden rücksichtsvoll zu verhalten, weil sie bei dichtem Fussgängerverkehr entweder anhalten oder aber links überholen.

<b>M7: Fahrradampel</b>			
<b>Kurzbeschreibung der Massnahme:</b>	Fahrradampel Knoten Dorfstrasse		
<b>Spezifischer Zweck (Hypothese):</b>	Bessere Überquerbarkeit der Seftigenstrasse		
<b>Wirkungen auf</b>	<b>Beschrieb der Wirkung</b>	<b>Indikator</b>	<b>Messmethode</b>
RadfahrerInnen:	Gebrauch der Möglichkeit geringere Wartezeiten	Frequenzen, Wartezeiten	Beobachtung

### *Resultate und Interpretation*

Die Fahrradampel wird selten benutzt. Grund dafür sind die relativ grossen Wartezeiten. Es ist auch zu vermuten, dass die wenigsten VelofahrerInnen die Möglichkeit überhaupt kennen. Auf die Ampel sollte aber nicht verzichtet werden, da sie in erster Linie von „schwachen“ RadfahrerInnen benutzt wird.

### **6.3 Aufenthaltsqualität und Detailhandel**

<b>M8: Attraktivierung der Vorplätze</b>			
<b>Kurzbeschreibung der Massnahme:</b>	Die Gestaltung der Vorplätze soll Anreize schaffen für zusätzliche Attraktivierungsmassnahmen durch Gewerbebetriebe		
<b>Spezifischer Zweck (Hypothese):</b>	Stärkung des lokalen Gewerbes Beitrag zur Aufwertung der Aufenthaltsqualität allgemein		
<b>Wirkungen auf</b>	<b>Beschrieb der Wirkung</b>	<b>Indikator</b>	<b>Messmethode</b>
Gewerbebetriebe:	Belebung der Umsätze auf Grund von Attraktivierungsmassnahmen im Ladenvorbereich	Attraktivierungsmassnahmen Umsatzentwicklung	Beobachtung Erhebung der Umsätze
Kunden:	Attraktivierung der Seftigenstrasse als Einkaufsstrasse	Vermehrte Berücksichtigung des lokalen Gewerbes, Zufriedenheit mit erfolgten Attraktivierungsmassnahmen	Umfrage, Beobachtung

### *Resultate und Interpretation*

Die Nutzung der Vorplatzbereiche durch die Läden erreicht bisher nicht das gewünschte Ausmass.

In der Wahrnehmung der Anbietenden und der KundInnen konnte eine hohe Akzeptanz der Vorplatzverbreiterung einerseits, und eine bessere Bewertung der Aufenthaltsqualität andererseits festgestellt werden.

Die eher schlechte Nutzung der Vorplätze für Geschäftsangebote beinhaltet die Chance, den Vorbereich als Freiraum mit Nutzungsmischung (Mischverkehr, Parkfeld, Spiel- oder Gesprächsraum etc.) zu brauchen; eine Möglichkeit, die ansatzweise bereits genutzt wird und zur Aufenthaltsqualität und damit wiederum zur Attraktivierung des Einkaufsstandortes beitragen kann.

<b>M9: Kundenparkplätze</b>			
<b>Kurzbeschreibung der Massnahme:</b>	Einzelne oder gruppenweise angeordnete, blau markierte Parkflächen direkt auf den Vorplatzbereichen.		
<b>Spezifischer Zweck (Hypothese):</b>	Stabilisierung der Autokundenumsätze		
<b>Wirkungen auf</b>	<b>Beschrieb der Wirkung</b>	<b>Indikator</b>	<b>Messmethode</b>
Gewerbebetriebe:	Kundenparkraum vergleichbar mit dem Zustand vor der Sanierung	Parkplatzbelegung, Umsatzentwicklung	Beobachtung, Erhebung der Umsätze, Befragung

#### *Resultate und Interpretation*

Die bestehenden und neu geschaffenen Parkfelder werden gemäss allen Beobachtungen und den Befragungen geschätzt und rege benutzt. Sowohl KundInnen als auch GeschäftsführerInnen geben an, dass sich die Parksituation seit der Sanierung und Umgestaltung der Seftigenstrasse verbessert hat.

Die Autokundenumsätze dürften gemäss Befragung und Herkunft der KundInnen mindestens auf gleichem Niveau gehalten haben.

Mit dem moderaten Anstieg der verfügbaren Kurzzeitparkflächen in Geschäftsnähe ist ein andernorts oft umstrittener Punkt für alle zufriedenstellend gelöst worden. Die Erreichbarkeit mit dem Auto ist in der Wahrnehmung der Bevölkerung gestiegen, jedoch – und dies ist der entscheidende Punkt im Sinne der Projektziele – nicht auf Kosten der schwächeren VerkehrsteilnehmerInnen.

<b>M10: Kunst am Tiefbau</b>			
<b>Kurzbeschreibung der Massnahme:</b>	Feuerverzinkte Verkehrspoller auf dem Mittelstreifen mit Ausschnitten der Ortsgeschichte, nachts von innen beleuchtet. Strassenbeleuchtung: Leuchtmasten mit alten Ortsnamen auf dem Mittelstreifen, nachts		
<b>Spezifischer Zweck (Hypothese):</b>	Stärkung lokaler Identitäten Attraktivierung der Umgebung		
<b>Wirkungen auf</b>	<b>Beschrieb der Wirkung</b>	<b>Indikator</b>	<b>Messmethode</b>
Lokale Bevölkerung:	Stärkung lokaler Identitäten	Akzeptanz	Umfrage
Verkehrsteilnehmer	Keine Störung		

### *Resultate und Interpretation*

Nach den Ergebnissen der Bevölkerungsumfragen polarisiert die „Kunst am Tiefbau“ stark; die Anzahl der Zustimmenden ist knapp tiefer als die der ablehnenden Bevölkerung.

Aus technischer Sicht vermögen die Beleuchtungsmasten mehr zu überzeugen als die schmutzanfälligen und dadurch schlecht lesbaren Pollern-Texte.

Für ein Kunstobjekt ist eine derart kontroverse Beurteilung in gewissem Sinne wohl „normal“ und zu erwarten. Wesentlicher scheint die verstärkte Wahrnehmung des Raumes überhaupt und eine gewisse Identifikation des Strassenraumes mit dem Ort durch die verschiedenen historischen Namensschreibweisen. In der Beurteilung mitgespielt haben sicher die Kosten für die „Kunst am Bau“, die auch in Wabern nicht unumstritten waren.

<b>M11: Gestaltungskonzept des Strassenraumes</b>			
<b>Kurzbeschreibung der Massnahme:</b>	Unauffällige Intergration gestalterischer Elemente in ein Gesamtstrassenbild: Vorplatzverbereiterung, breite und niedrige Trottoirränder, Baumpflanzungen, Poller für Parkfeldbegrenzungen, Kreiselgestaltung, Haltestellengestaltung mit Infotafel und Sitzbank, Oberflächenstruktur der Mittelstreifen und Trottoirränder, Bodenmarkierungen für Mischflächen und Veloverkehrsregelung, Info-Tafel an der Mauer zur Villa Bernau, neuer und gestalteter Velounterstand		
<b>Spezifischer Zweck (Hypothese):</b>	Verbesserte Aufenthaltsqualität des Strassenraumes Gleichberechtigung aller VerkehrsteilnehmerInnen (Koexistenz) Weniger hektisches Verkehrsgeschehen		
<b>Wirkungen auf</b>	<b>Beschrieb der Wirkung</b>	<b>Indikator</b>	<b>Messmethode</b>
lokale Bevölkerung	Attraktivierung des Strassenraumes	Aufenthaltszeiten Bewertung der Aufenthaltsqualität	Umfrage, Beobachtung
Verkehrsteilnehmer	Unbewusste Lenkung des individuellen Verkehrsverhalten in Richtung Koexistenz	Verstetigung des Verkehrsflusses auf niedrigerem Tempo	Beobachtung

*Resultate und Interpretation*

Immerhin zwei Drittel der befragten WabererInnen halten sich öfters an der Seftigenstrasse auf, und über 90 % „gefällt“ die sanierte und umgestaltete Seftigenstrasse besser als vorher.

Das „Gefallen“ bezieht sich zu einem Teil auf die Gestaltung des Raumes, und diese wird in ihrer Gesamtheit wahrgenommen. Die Untersuchungen erlauben keine Aussagen zu einzelnen Objekten.

**6.4 Planungs- und Kommunikationsprozess**

<b>M12: partizipativer Ansatz</b>			
<b>Kurzbeschreibung der Massnahme:</b>	Planungsansatz gemäss „Berner Modell“		
<b>Spezifischer Zweck (Hypothesen):</b>	Demokratisierung der Planung, Akzeptanzschaffung im Netzwerk der beteiligten und betroffenen Akteure Verbesserung des Gesamtprojektes		
<b>Wirkungen auf</b>	<b>Beschrieb der Wirkung</b>	<b>Indikator</b>	<b>Messmethode</b>
lokale Betroffene:	verbesserte Partizipationschancen	Zufriedenheit mit Planungsprozess	Interviews
Planer:	Grössere Planungssicherheit.	Zufriedenheit mit Planungsprozess	Interviews
Gemeindeverwaltung	Grössere Planungssicherheit	Zufriedenheit mit Planungsprozess	Interviews
kantonale Verwaltung	Grössere Planungssicherheit	Zufriedenheit mit Planungsprozess	Interviews
Gesamtprojekt	Verbesserte Qualität	Grad der Zielerreichung, wobei der Anteil der Massnahme kaum abgeschätzt werden kann	Vergleich mit ähnlichen Projekten auf gleicher und anderer Planungsbasis, Umfrage, Interviews, Synthese

*Resultate und Interpretation*

Dieser Aspekt wurde im Rahmen der vorliegenden Studie nur am Rande thematisiert. Wichtige Ergebnisse und eine vertiefte Beschreibung des Planungsprozesses finden sich in Haefeli (1997) und Kellenberger (1999). In diesem Rahmen können nur die wichtigsten Ergebnisse aufgegriffen werden:

- Alle zentralen Akteure bezeichnen den Planungsprozess als sehr erfolgreich.
- Die Problemwahrnehmung hat sich über die direkt Beteiligten hinaus verbessert, eine gewisse Entkrampfung des Verkehrsdiskurses ist gelungen. Dafür spricht auch die

positive Grundtendenz in der Bewertung der neuen Seftigenstrasse durch die Bevölkerung.

- Partizipation meint im Berner Modell jedoch nicht den Einbezug aller wichtigen gesellschaftlichen Gruppen. Faktisch wurden in erster Linie opinion leaders eingebunden. Dieses Vorgehen bewährte sich wie die hohe Akzeptanz des Projektes in der Bevölkerung zeigt. Allerdings heisst das auch, dass wichtige aber schlecht organisierte Gruppen wie Frauen und Jugendliche ihre Anliegen nicht direkt einbringen konnten.

Die Massnahme hat ihr Ziel bezüglich Akzeptanzschaffung und im Hinblick auf die Qualität des Gesamtprojektes voll und ganz erreicht. Im Hinblick auf die Demokratisierung des Planungsprozesses blieben einige Fragen offen. Zu diskutieren wären wohl vor allem zwei Punkte:

- Die Gefahr, dass solche Planungen von berufstätigen Männern im mittleren Alter dominiert werden, welche dann den Planungsprozess aus ihren spezifischen Alltagserfahrungen heraus prägen.
- Die demokratiethoretische Legitimation der „politischen“ Kommission, welche faktisch oft den Diskurs vorwegnimmt, der in einer Demokratie in Parlamenten oder an der Urne geführt werden müsste.

Nicht übersehen werden dürfen die hohen und vielfältigen Ansprüche an die federführenden PlanerInnen, welche dieser Planungsansatz stellt. Nicht alle Planenden dürften diesen Aufgaben ohne weiteres gewachsen sein.

<b>M13: Einbettung in übergeordnetes Konzept</b>			
<b>Kurzbeschreibung der Massnahme:</b>	Einbettung der Planung an der Seftigenstrasse in die Korridorstudie Gürbetal		
<b>Spezifischer Zweck (Hypothese):</b>	Angebotsorientierte Steuerung der Verkehrsmenge und insbesondere des MIV		
<b>Wirkungen auf</b>	<b>Beschrieb der Wirkung</b>	<b>Indikator</b>	<b>Messmethode</b>
MIV	Kein oder nur sehr geringes Wachstum	Tagesverkehr	Zählung

Die Sanierung und Umgestaltung der Seftigenstrasse wurde vom federführenden Kanton von Anfang an im Zusammenhang mit der Verkehrsentwicklung auf dem Korridor Gürbetal Bern gesehen. Innerhalb dieses Korridors bildet die Ortsdurchfahrt Wabern und insbesondere der Knoten Seftigen-/Dorfstrasse den kapazitätslimitierenden Flaschenhals.

Die vom „Verein für die Zusammenarbeit in der Region Bern“ (VZRB) in Auftrag gegebene sogenannte „Korridorstudie“ skizziert drei mögliche Zielrichtungen (VZRB 1994, 8f.):

1. Korridorkapazität erhöhen: Bedingte u.a. eine Umfahrung des Ortskernes von Wabern,
2. Leistungsfähigkeit (ca. 20'000 Fahrzeuge) beibehalten: Bedingte u.a. die Sanierung der Seftigenstrasse und flankierende Massnahmen im öffentlichen Verkehr,
3. Immissionsgrenzwerte einhalten: Sollen überall die Immissionsgrenzwerte für Luft und Lärm eingehalten, die Überquerbarkeit sowie die Sicherheit der schwächeren Verkehrsteilnehmenden deutlich verbessert werden, so gibt der Bericht die Belastbarkeit im Korridor mit 12- 14'000 Fahrzeugen an.

Der Regierungsrat des Kantons Bern entschied sich am 14. Dezember 1994 für die Variante 2 (Auszug aus dem Protokoll der Regierungsrates vom 14. 12. 1994), welche in der Folge für die Planung an der Seftigenstrasse den übergeordneten Bezugspunkt bildete. Dabei wurde versucht, mit geeigneten gestalterischen Massnahmen sowie mit der Förderung des öffentlichen Verkehrs (S-Bahn) die ehrgeizigen Ziele der Variante 3 so weit als möglich trotzdem zu erreichen.

#### *Resultate und Interpretation*

Die Spitzenstundenzählungen deuten darauf hin, dass sich der Autopendlerstrom aus dem Gürbetal seit 1995 nochmals leicht erhöht hat (vgl. Kapitel 4). Die Kapazitätsreserven der Seftigenstrasse sind mit der leichten Zunahme des MIV wohl weitgehend ausgeschöpft, so dass es scheint, dass die Planung im Korridor insgesamt die gesteckten Ziele nicht ganz erreichen konnte. Eine weitere Zunahme würde auch die übergeordneten verkehrspolitischen Grundsätze des Kantons in Frage stellen. Es besteht also mittelfristig Handlungsbedarf. Welche Massnahmen im Einzelnen zu ergreifen wären, kann im Rahmen der vorliegenden Studie nicht untersucht werden, Anhaltspunkte finden sich in der Korridorstudie Gürbetal.

<b>M14: Informationskonzept</b>			
<b>Kurzbeschreibung der Massnahme:</b>	Der Information aller Beteiligten und Betroffenen wurde im Rahmen der Sanierung und Umgestaltung hoher Stellenwert eingeräumt (vgl. ausführlich dazu: Kellenberger 1999). Schon während der Planungsphase setzte der Kanton eine „Arbeitsgruppe Information“ ein und engagierte eine externe Kommunikationsberaterin. Eine besondere Herausforderung stellte die kurze, aber intensive und mit grossen verkehrlichen Einschränkungen verbundene Bauphase im Sommer 1997 dar. Neben den üblichen Mitteln der Öffentlichkeitsarbeit via Medien wurden unter dem Namen „Asfalter“ mehrere Ausgaben einer Bauzeitung produziert und in die Haushalte verteilt. Während der Bauphase wurde ein Sorgentelefon eingerichtet und an einem „Info-Kiosk“ konnten vor Ort Informationen beschafft werden. Insgesamt stand ein Kredit von 200'000 Franken zur Verfügung (das gesamte Projekt kostete rund 15 Mio. Franken).		
<b>Spezifischer Zweck (Hypothese):</b>	Beitrag zu Ziel 1 und 4 Akzeptanzschaffung für das Projekt durch konsequente und transparente Informationspolitik Schaffung von Anreizen für das Gewerbe zur Attraktivierung der Vorplätze		
<b>Wirkungen auf</b>	<b>Beschrieb der Wirkung</b>	<b>Indikator</b>	<b>Messmethode</b>
Bevölkerung Waberns	Schaffung einer positiven Einstellung zum Projekt	Wahrnehmung und Einschätzung der Informationstätigkeit	Umfrage

### *Resultate und Interpretation*

Zwei Drittel der Bevölkerung Waberns konnten die Aussage „Ich fühlte mich immer gut über die Planungs- und Bauarbeiten informiert“ uneingeschränkt bejahen. Werden die eher zustimmenden Personen dazugezählt übersteigt der Werte die 90 %-Marke deutlich, was den höchsten Wert aller Aussagen zur „neuen“ Seftigenstrasse darstellt. Diese Ergebnisse werden eindrücklich gestützt durch die Studie von Kellenberger (1999).

Wir gehen auf Grund dieser Resultate, aber auch auf Grund von Befunden aus der Literatur (vgl. etwa Bischoff/Selle/Sinnig 1996) von einer zentralen Rolle der Informations- und Kommunikationstätigkeit für die positive Bewertung der „neuen“ Seftigenstrasse im Urteil der Bevölkerung aus. In diesem Sinn handelt es sich bei dieser Massnahme unserer Meinung nach um eine Schlüsselmassnahme. Der grosse Aufwand (allerdings nur etwas mehr als ein Prozent der Bausumme) für diesen Projektteil ist deshalb sicher gerechtfertigt.



## **7 Schlussfolgerungen und Ausblick**

### **Grad der Zielerreichung**

Die bisherigen Ausführungen zeigten, dass die im Rahmen der Sanierung und Umgestaltung gesteckten Ziele in hohem Ausmass erreicht wurden. Das Projekt kann also mit Fug und Recht als grosser Erfolg bezeichnet werden. Die Belastung der lokalen Bevölkerung durch die immer noch relativ hohe Dominanz des MIV liegt allerdings auch nach der Sanierung an der oberen Grenze. Ein weiteres Wachstum des MIV würde deshalb den Erfolg des Projektes insgesamt gefährden.

### **Neue Besen kehren gut...**

Auch an der „neuen“ Seftigenstrasse wird der Zahn der Zeit nagen. Mehr und mehr wird zudem die Erinnerung an die unbefriedigende Vorher-Situation verloren gehen: Das Erreichte wird selbstverständlich und die verbleibenden Probleme treten deutlicher hervor. Es wird also kontinuierliche Anstrengungen brauchen, um die hohe Zufriedenheit der AnwohnerInnen und NutzerInnen der Seftigenstrasse zu erhalten. Viel wird davon abhängen, inwieweit das Gewerbe die Chance einer möglichst kundennahen Präsentation der Angebote nutzen wird.

### **Ein Beitrag zu einer nachhaltigen Verkehrspolitik?**

Nachhaltigkeit ist oberstes Ziel der offiziellen schweizerischen Verkehrspolitik (UVEK 1998, 52). Deshalb scheint hier die Frage sinnvoll: Tragen Projekte wie die Sanierung und Umgestaltung der Seftigenstrasse auch zur Erreichung dieser Zielsetzung bei? Um dies beurteilen zu können, muss der Begriff „Nachhaltigkeit“ operationalisiert werden. Im Rahmen des „Nationalen Forschungsprogramms“ (NFP) 41 wird das Thema „nachhaltiger Verkehr“ seit einiger Zeit intensiv untersucht. Als Resultat können die Kriterien und Indikatoren für Nachhaltigkeit im Verkehr heute wesentlich präziser umschrieben werden (EBP 1998a). Darauf aufbauend wurde ein Leitfaden für eine erste Beurteilung von Projekten und Massnahmen entwickelt (EBP 1998b). Abbildung 7-1 zeigt eine grafische Darstellung dieser Beurteilung. Die Indikatoren wurden so eingezeichnet, dass es zu einer Verbesserung kommt, je weiter man sich vom Zentrum des Graphs entfernt. Die Werte für die 21 Indikatoren ergeben einen Linienzug, wobei gilt: je grösser die Fläche, desto nachhaltiger ist die Situation. Das Ergebnis für die Seftigenstrasse lässt sich wie folgt interpretieren:

Nur ein einziger Indikator bewegt sich leicht in die unerwünschte Richtung zum Zentrum des Graphs. Es handelt sich dabei um die Verkehrssicherheit, wobei die festgestellte Verschlechterung wohl auf die Zeit der Angewöhnung an die neue Situation zurückzuführen ist. Wir gehen davon aus, dass diese Werte bereits heute deutlich besser aussehen.

- Die meisten Indikatoren im Bereich "Ökologie" bewegen sich leicht in die erwünschte Richtung. In zentralen Bereichen wie bspw. bei den Treibhausgasemissionen sind die Verbesserungen allerdings angesichts der Grösse des Handlungsbedarfs sehr gering.
- Der Bereich (Verkehrs-)Wirtschaft wird vom Projekt nicht berührt.
- Im Bereich Gesellschaft (hier sind die Indikatoren aus dem NFP 41 allerdings noch sehr unvollständig) ergeben sich vor allem für die Indikatoren "Partizipation" und "Individualität" wichtige Verbesserungen.

Gesamthaft bringt das Projekt also durchaus eine Verbesserung in Richtung "Nachhaltigkeit", obwohl der Anteil des MIV am Gesamtverkehr nicht verkleinert werden konnte. Dies allerdings wie bereits erwähnt nur unter der Voraussetzung, dass die attraktivere Seftigenstrasse in Zukunft nicht noch mehr MIV aus dem Gürbetal anlockt. In jedem Fall sind die Verbesserungen nur ein erster Schritt zum grossen Ziel "Nachhaltigkeit im Verkehr". Bemerkenswert scheint immerhin, dass für die Bevölkerung Waberns eine leichte Verhaltensänderung hin zu umweltfreundlicherem Verkehrsmitteln erreicht werden konnte, sowie dass im oft vernachlässigten Bereich der sozialen Indikatoren durch die hohe Identifikation der Bevölkerung mit dem Projekt wichtige Fortschritte gemacht wurden.

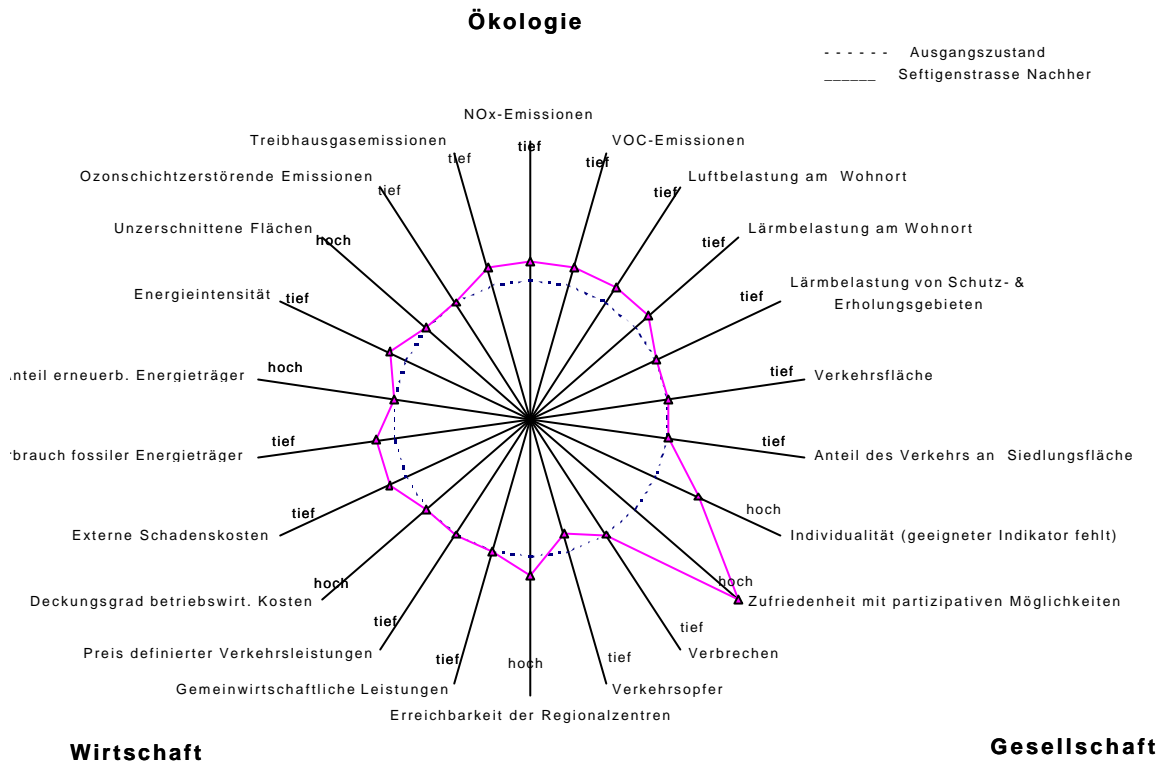


Abbildung 7-1: Nachhaltigkeitsgraph  
 Quelle: EBP (1999)



## 8 Literatur und Materialien

### *Teilberichte der Wirkungsanalyse*

Conzatti, Bruno (1996) Attraktivität der Verkaufspunkte Seftigenstrasse aus der Sicht der EinwohnerInnen Waberns, Lizentiatsarbeit am Institut für Marketing und Unternehmensführung der Universität Bern, Typoskript, Bern.

IKAÖ/GIUB (1999) Bereich Verkehr, Bern.

IKAÖ/GIUB (1999) Bericht über die repräsentative Bevölkerungsbefragung. Teil A: Daten und Methodik, Bern.

IKAÖ/GIUB (1999) Bericht über die repräsentative Bevölkerungsbefragung. Teil B: Resultate und Interpretation, Bern.

Haefeli, Ueli; Seewer, Ueli; Häuselmann, Christian, unter Mitarbeit von: Conzatti, Bruno und Matti, Daniel (1997), Die Sanierung und Umgestaltung der Seftigenstrasse. Auswirkungen auf Lebensqualität und Einkaufsverhalten der NutzerInnen (mit besonderer Berücksichtigung des Langsamverkehrs und der Ertragssituation des Detailhandels. Eine interdisziplinäre Wirkungsanalyse. Schlussbericht der Vorher-Untersuchung, Hg.: Gemeinde Köniz, Planungsabteilung; Amt für Gemeinden und Raumordnung des Kantons Bern und Tiefbauamt des Kantons Bern, Bern.

Matti, Daniel (1997) Beurteilung der Verkehrssituation eines Hauptstrassenraumes in der Agglomeration Bern. Erhebungen zum Fussgänger-, Zweiradverkehr, zum motorisierten, öffentlichen und ruhenden Verkehr an der Seftigenstrasse in Wabern bei Bern, Gemeinde Köniz, Diplomarbeit am Geographischen Institut der Universität Bern, Typoskript, Bern.

Matti, Daniel; Seewer, Ulrich (1996) Datenband Erhebung Langsamverkehr, Wirkungsanalyse Seftigenstrasse. Bern: Geographisches Institut der Universität Bern.

### *Literatur*

Abel, Matthias; Hatzfeld, Ulrich; Kunker, Rolf (1995) Beunruhigung durch Verkehrsberuhigung: zu den Auswirkungen verkehrsberuhigender Massnahmen auf die Standortbedingungen des Einzelhandels. In: Würdemann, Gerd: ExWoSt-Informationen zum Forschungsfeld „Städtebau und Verkehr“, Nr. 06.7, Seiten 16-24, Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumordnung, Bonn.

Aerni, Klaus et al. (1993) Fussgängerverkehr Berner Innenstadt. Schlussbericht. Bern: Geographica Bernensia.

Bischoff, Ariane; Selle, Klaus; Sinnig, Heidi (1996) Informieren, Beteiligen, Kooperieren. Kommunikation in Planungsprozessen. Eine Übersicht zu Formen, Verfahren, Methoden und Techniken, Dortmund.

Brand, Roger; Brügger, Hansueli; Niggli, Matthias; Stalder, Herbert (1996) Trennwirkung von Hauptverkehrsstrassen. Schriftenreihe Studentische Arbeiten an der IKAÖ Nr.8, Bern.

BUWAL, Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft (Hg.) (1997) Wegleitung für Strassenplanung und Strassenbau in Gebieten mit übermässiger Luftbelastung, Vollzug Umwelt, Bern.

Dietiker J., Künzler P, 2000: Erfolgskontrollen bei Strassenbauprojekten am Beispiel der Seftigenstrasse (Köniz). Verkehrs- und umwelttechnische Auswirkungen und Überprüfungen der Instrumente des Berner Modells. Arbeitspapier für die Sitzung 13. Januar 2000. Arbeitsgemeinschaft Planungsbüro Jürg Dietiker, Windisch, und KB+P GmbH, Künzler Bossert und Partner, Bern.

Ernst Basler + Partner AG (1998a) Nachhaltigkeit: Kriterien im Verkehr, Bericht C5, Nationales Forschungsprogramm 41, Bern.

Ernst Basler + Partner AG (1998b) Leitfaden Nachhaltigkeit im Verkehr, Materialienband M1, Nationales Forschungsprogramm 41, Bern.

Haefeli, Ueli (1997), Das „Berner Modell“. Umweltverantwortliche Planungsprozesse am Beispiel der Seftigenstrasse in Wabern/Köniz, in: Kaufmann- Hayoz, Ruth; Haefeli, Ueli (Hg.) Ökologisierungprozesse in Wirtschaft und Verwaltung, Proceedings des Symposiums „Umweltverantwortliches Handeln“, 4.-6./7.9.96 in Bern, Allgemeine Ökologie zur Diskussion gestellt. Bd. 3/4, Bern, IKAÖ, S. 96-105.

Hotz, Peter; Zweibrücken, Klaus; Dubach, Hannes (1994) Renaissance des städtischen Hauptstrassenraumes. Ansätze zur städtebaulichen Integration des Verkehrs, Nationales Forschungsprogramm Stadt und Verkehr, Bericht Nr. 59, Zürich.

Kellenberger, Marco (1999) Kommunikation in Planungs- und Realisierungsprozessen. Das Beispiel der Öffentlichkeitsarbeit im Rahmen des Projekts „Sanierung Seftigenstrasse“ in Wabern bei Bern. Diplomarbeit am Geographischen Institut der Universität Bern.

Kobi, Fritz; Künzler, Peter; Dietiker, Jürg (1995) Das Berner Modell. Die angebotsorientierte Verkehrsplanung als Instrument zur Reduktion der Umweltbelastungen durch den Verkehr, in: Emissionen des Strassenverkehrs - Immissionen in Ballungsbieten: Tagung Berlin 7./8. Sept. 1995 VDI-Gesellschaft Fahrzeug- und Verkehrstechnik, VDI Berichte 1228, 195-215, Düsseldorf.

Kobi, Fritz (1996) Angebotsorientierte Verkehrsplanung - das „Berner Modell“, in: strasse und verkehr 4/1996, 162-166.

Metron AG und Rothpletz, Lienhard AG (1993) Sanierung Seftigenstrasse, Verkehrs- und Gestaltungskonzept, Mitwirkungsbericht, Hg.: Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern; Gemeinde Köniz; Städtische Verkehrsbetriebe Bern, Bern.

Ochsenbein, Gregor (1997) Bau und Planung einer Hauptstrasse am Beispiel der Seftigenstrasse zwischen 1950 und 1973, Seminararbeit am Historischen Institut der Universität Bern.

Rossi, Peter H.; Freeman, Howard E. (1997) Evaluation. A Systematic Approach, Newbury Park.

Verein für Zusammenarbeit in der Region Bern, Gesamtverkehrsausschuss (1994) Korridor Gürbetal-Wabern. Staatsstrasse Wabern-Belp-Hunzigen. Betriebs- und Gestaltungskonzept, Projektbearbeiter: Jürg Dietiker und Ruedi Hartmann, GVA-Bericht Nr. 11, Bern.

Wege der Schweizer. Ergebnisse des Mikrozensus Verkehr 1994 (1996) Hg.: Bundesamt für Statistik und Dienst für Gesamtverkehrsfragen, Bern.

UVEK, Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (Hg.) (1998) Verkehr gestern heute morgen. Daten, Fakten, Politik. Informationen zum schweizerischen Verkehrssystem und zur schweizerischen Verkehrspolitik, Bern.

## 9 Verzeichnis der Tabellen

Tabelle 3-1: Massnahmen und ihr Beitrag zu den Zielen der Sanierung und Umgestaltung.....	16
Tabelle 5-1: Untersuchungsteile zu den Auswirkungen auf Einkaufsverhalten und Detailhandel .....	30
Tabelle 5-2: Beurteilung Einkauf und Aufenthalt an der Seftigenstrasse: Querungen .....	33
Tabelle 5-3: Beurteilung Einkauf und Aufenthalt an der Seftigenstrasse: Parkraum-Situation .....	35
Tabelle 5-4: Beurteilung Einkauf und Aufenthalt an der Seftigenstrasse: Einkaufen .....	37
Tabelle 5-5: Beurteilung Einkauf und Aufenthalt an der Seftigenstrasse: Aufenthaltsqualität .....	38
Tabelle 5-6: Beurteilung der neuen Seftigenstrasse. %-Werte. ....	42

## 10 Verzeichnis der Abbildungen

Abbildung 4-1: FussgängerInnen Seftigenstrasse.....	20
Abbildung 4-2: Räumliche Veränderungen im Fussgängerverkehr.....	20
Abbildung 4-3: Wartezeiten und Anzahl Querungen .....	21
Abbildung 4-4: Zweiradverkehr.....	23
Abbildung 4-5: Mischverkehr .....	24
Abbildung 4-6: Passagierzahlen des öffentlichen Verkehrs .....	25
Abbildung 4-7: MIV Seftigenstrasse.....	26
Abbildung 4-8: MIV Dorfstrasse.....	26
Abbildung 4-9: Verkehrsfluss MIV.....	27
Abbildung 4-10: Parkfeldbelegung.....	28
Abbildung 4-11: Modalsplit Tagesspitzenstunden 1995 und 1998 .....	29
Abbildung 4-12: Modalsplit Tagessumme 1995 .....	29
Abbildung 5-1: Verkehrsmittelwahl der Einkaufenden .....	32
Abbildung 5-2: Attraktivität der Einkaufsorte .....	36
Abbildung 5-3: Einfluss baulicher Änderungen .....	41
Abbildung 7-1: Nachhaltigkeitsgraph .....	58