

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 35 (2022)
Heft: 11

Rubrik: Rückspiegel

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 30.01.2025

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

Der geborene Verkehrsplaner

Fritz Kobi (75) war 21 Jahre lang Kreisoberingenieur in der Region Bern. Er sieht Strassen auch als Chancen und hat mit dem «Berner Modell» autogeplagte Ortszentren wiederbelebt.



Hat aus Strassen Begegnungsräume gemacht: Fritz Kobi daheim in Münsingen bei Bern.

Zeitgleich zur Einweihung der verkehrsberuhigten Kantonsstrasse 2004 im Zentrum von Köniz eröffnete dort auch eine grosse Migros-Filiale. Viel mehr Leute überquerten in der Folge die Strasse, als wir Planer vom Tiefbauamt es angenommen hatten. Die Autos krochen im Schrittempo, die Busse standen im Stau. Wir hatten das Konzept der Koexistenz eingeführt, also die gegenseitige Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmer, um dem Auto die Vormachtstellung zu nehmen. Doch dass die vielen Fussgängerinnen die Autos ausbremsen, war ein «Chlupf» für uns, ein Planungsflop. Also entschieden wir, zum ersten Mal überhaupt auf einer Kantonsstrasse Tempo 30 auszuprobieren, wissenschaftlich begleitet. Damit wurde aus Köniz doch noch ein international beachteter Erfolg.

Das «Lernen aus Erfahrung» wurde zu meinem Grundsatz. Wir führten Wirkungsanalysen durch und konnten so unseren Umgang mit den Strassen und der Mobilität im Siedlungsgebiet stetig aktualisieren. So entwickelten wir schrittweise das «Berner Modell». Dieses Planungsmodell umfasst weit mehr als die Gestaltung des Strassenraums. Auch der partizipative Ansatz, ein neues Rollenverständnis der Planenden, spezifische Instrumente für die Umsetzung, Wirkungsanalysen und die Weiterentwicklung gehören dazu. Nicht zu vergessen die umfassende Kommunikation. In der Gemeinde Zollikofen schlug ich zum Beispiel erstmals vor, im Rahmen des Strassenprojekts eine ausgewogene partizipative Begleitgruppe aufzustellen. Oder im Vorfeld der Sanierung der Seftigenstrasse in Wabern gingen wir ohne Pläne zur dortigen Begleitgruppe und stellten Fragen: Wo drückt euch der Schuh? Was wollt ihr erreichen? Sogleich drifteten die Meinungen auseinander: Die einen wollten keine Autos mehr, die anderen gleich 40 000 am Tag. In weiteren Workshops einigte man sich, und wir richteten eine betrieblich wegweisende Strasse ein. Seinen Namen verdankt das Ganze übrigens dem Verkehrsplaner Jürg Dietiker. Als wir für einen Vortrag nach Berlin eingeladen wurden, versah er diesen mit einem schmissigen Titel: «Berner Modell».

Faszination seit den ersten Lebensjahren

Ein wichtiger Grundgedanke war auch «Die Strasse als Chance». Damit meine ich keine Rennbahn, sondern eine Strasse, deren Betriebs- und Gestaltungskonzept die Menschen ins Zentrum stellt und so zum Rückgrat des öffentlichen Lebens wird. Mich beschäftigt die Frage sehr, wie wir Mobilität organisieren, wenn wir Quartiere und Zentren verdichten. Immer noch wird oft versucht, die Nachfrage zu stillen, anstatt sinnvolle Angebote zu schaffen.

Warum ich Verkehrsplaner bin? Es wurde mir in die Wiege gelegt. Mein Vater und seine Brüder arbeiteten bei der Bahn. Eine Eisenbahnerfamilie also, ohne Auto. Der Verkehr fasziniert mich seit meinen ersten Lebensjahren! Ich wurde Bauingenieur, um Verkehrsingenieur zu werden. Als Assistent am Institut für Verkehrsplanung und Transporttechnik der ETH lernte ich bei Carl Hidber und Heiri Brändli, wie man Verkehrsinfrastrukturen konzipiert und betreibt. Als junger Leiter der technischen Abteilung im Berner Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt erfuhr ich, wie man Gesetze interpretiert und was eine effiziente und kundenorientierte Verwaltung ausmacht. 1987 wurde ich im Tiefbauamt Kreisoberingenieur und konnte so 21 Jahre lang Beruf und Hobby vereinen. Einen Beitrag zu leisten an die Lebensqualität, das motivierte mich, schliesslich zahlte die Bevölkerung meinen Lohn. Übrigens: Der Oberingenieurkreis II Berner Mittelland – mit Agglomeration und rund 500 Kilometer Kantonsstrassen – ist der interessanteste Kreis für einen Verkehrsingenieur. Aufgezeichnet von Rahel Marti, Foto: Urs Walder ●

EINFACH NÄHER



Flavia Portner
Leiterin Backoffice

Aufzüge sind unser Ding

Bei uns sind Sie richtig, wenn Sie Ihren Lift planen. Persönliche Beratung, Schnelligkeit und Fachkompetenz zeichnen uns aus.

Sprechen Sie mit uns. Ganz einfach.

 **AS Aufzüge**

tisca textiles

living
commercial
mobility
sports



TISCA

Tiara Clean. Ein Teppich, der bleibt wie neu.

Verschütteter Rotwein, Kaffee, Blut oder Heidelbeere – Flecken können von diesem Teppich allein mit Wasser abgewaschen werden. Eine revolutionäre Technologie, wunderschöne Teppiche, höchster Komfort. Hergestellt im Appenzellerland.

Tisca Tischhauser AG
Sonnenbergstrasse 1, CH-9055 Bühler
www.tisca.com