



Heute Abstimmung: Siedlung und Verkehr.

Die Verkehrserschliessung und -anbindung ist ein zentrales Element des ESP Programms. Wir haben uns einen Überblick verschafft von Biel bis Wilderswil und erfahren, wie die Abstimmung von Verkehr und Siedlung im Kanton Bern umgesetzt wird.

Die Abstimmung von Verkehr und Siedlung ist ein Paradigma der Raumplanung. Mit dem ESP Programm verfolgt der Kanton Bern seit über 25 Jahren erfolgreich eine optimal abgestimmte Verkehrs- und Siedlungspolitik; an allen Standorten ist eine kostengünstige Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr gewährleistet.

Auch in den Regierungsrichtlinien ist die Verkehrserschliessung und -anbindung seit Jahren als Schwerpunkt verankert. Mit dem kantonalen Richtplan wurden räumliche Prio-

ritäten gesetzt. Die ersten Mobilitätsstrategien bildeten die Basis für die Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung und mit den Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepten (RGSK) wird diese Abstimmung heute flächendeckend vollzogen.

Und trotzdem: Oftmals herrscht aufgrund der teilweise komplexen Strukturen ein hoher Koordinationsbedarf. Dies verlangt nach einem behördenverbindlichen Instrument wie beispielsweise einem Richtplan, der in zahlreichen ESP bereits umgesetzt wurde. Diesem Instrument messen wir eine hohe Bedeutung bei – unabhängig von der Grösse eines ESP. Der Richtplan wird dementsprechend von Ausserholligen bis Zollikofen verbindlich angewendet. Die verschiedenen Absichten werden offengelegt, es herrscht ein offener Diskurs in Bezug auf die unterschiedlichen Entwicklungsabsichten.

Was das konkret heisst, haben wir für den ESP Barometer in dieser Ausgabe unter die Lupe genommen. Wir reisten nach Wilderswil, um mit Gemeindepräsidentin

Marianna Lehmann das ehemalige Flugplatzgelände im ESP/SAZ Interlaken Flugplatz unter die Lupe zu nehmen. Zudem analysierten wir gemeinsam mit Gemeindepräsident Kurt Stucki die strategische Arbeitszone (SAZ) Zbangmatte im Seeländer Dorf Ins, unterhielten uns mit Biels Stadtplanerin Florence Schmolli über die Entwicklungen im ESP Masterplan Bahnhof Biel und schauten Mobilitätsmanager und Verkehrsentwicklungspionier Roberto De Tommasi in die Karten. Nicht zuletzt diskutierten wir mit Bau-, Verkehrs- und Energiedirektor Christoph Neuhaus unter anderem über die 3V-Strategie.

Die Abstimmung Verkehr und Siedlung ist eine Verbundaufgabe, die auf die verschiedenen Körperschaften, Investoren und die Raum- und Verkehrsplanung abgestimmt werden muss. Die Hauptaufgabe der Raumplanung ist es, dass sie verschiedene Parteien an einen Tisch bringen, Themen anschieben und vermitteln kann. Gerade für das ESP Programm ist das von grosser Bedeutung.

Entfaltung:

Zu Besuch auf dem ehemaligen Flughafen Interlaken.

2

Ortskunde:

Das Entwicklungspotenzial rund um den Bahnhof Biel.

4

Standortsbestimmung:

Ins – vom Bauerndorf zum Entwicklungsstandort.

6

Aussensicht:

So geht Mobilität in Zukunft.

8

ENTFALTUNG

Ein Hoch auf die Region.

Vor 15 Jahren verschwanden mit der Stilllegung des Flugplatzes Interlaken 400 bis 500 Arbeitsplätze. Jetzt wird dem Gelände endlich neues Leben eingehaucht. Mit der Realisierung des Direktanschlusses nimmt der Entwicklungsschwerpunkt langsam, aber sicher Konturen an – ein Besuch bei Wilderswils Gemeindepräsidentin Marianna Lehmann.

Wilderswil heute: Auf den ersten Blick verläuft alles wie immer. Erwartungsfreudige Menschen warten am Bahnhof auf die Beförderung in den oberen Stock: Von hier aus geht's in 52 Minuten zum wunderbaren Aussichtspunkt Schynige Platte. Touristen spazieren durch die teils engen Strassen, das Dorfleben nimmt seinen gewohnten Lauf. Und doch hat sich in letzter Zeit am Tor zum Lütschental einiges verändert.

100 Hektaren Land in einem dynamischen Umfeld. Nach der Einstellung des Betriebes 2003 lag das Gelände des Flugplatzes Interlaken erst mal brach. Danach wurde ein kantonaler Entwicklungsschwerpunkt beziehungsweise eine strategische Arbeitszone errichtet. Heute stehen auf dem Gelände immerhin Betriebe wie Ruag, Rega, eine Automationssystem-Firma, ein lokales Tenniszentrum oder eine Sky-Diving-Firma. Doch der Grossteil des Geländes bleibt

ungenutzt. Autofreaks filmen mit einer Drohne ihre fahrenden Boliden. Landwirtschaftliche Fahrzeuge queren die Piste, Hündeler spazieren über die Ebene.

Vor vier Jahren beschlossen die Gemeinden Matten und Wilderswil die Erschliessung des Areals voranzutreiben. Sie setzten sich mit der Region, dem Kanton, mit dem ASTRA und dem ARE in Verbindung. Plötzlich ziehen alle am gleichen Strick. Das Projekt wurde ins Agglomerationsprogramm aufgenommen und schlussendlich im Parlament durchgewinkt: Derzeit saniert die ASTRA beim Anschluss Wilderswil die Brücke über die A8; im Jahr 2019 wird zudem ein Kreisell gebaut werden, über den künftig die Zufahrt zur Gewerbezone beim Flugplatz angebunden wird.

Doch die Landumlegung gestaltete sich zu Beginn nicht ganz einfach. Man musste



die Interessen von 180 Grundeigentümern unter einen Hut bringen. Dafür gründete man eine Trägerschaft, um mit allen Beteiligten direkt zu kommunizieren. Marianna Lehmann erinnert sich: «Alle Betroffenen fühlten sich ernst genommen. Wir begegneten uns auf Augenhöhe und mit grossem Respekt. Dass sich heute alle für das gleiche Anliegen einsetzen, macht mich stolz und zufrieden.»

Die anstehenden Entwicklungen und Projekte haben allesamt einen Einfluss auf den Nutzungs- und Infrastrukturrichtplan Flugplatz Interlaken. Mit dem Direktanschluss ans Strassennetz wurde das Areal plötzlich attraktiv. «Die Anbindung ist eine Voraussetzung für eine Nutzung der Arbeits- und Gewerbezone und die Weiterentwicklung des wirtschaftlichen Standorts Flugplatz», weiss Marianna Lehmann. «Es besteht die Möglichkeit, Einzonungen vorzunehmen

und so das Potenzial des ESP besser auszunutzen.» Die Gemeindepräsidentin sieht vor allem grosse Chancen für den Arbeitsstandort Interlaken und die Region. «Wir freuen uns auf qualifizierte Arbeits- und Ausbildungsplätze. Damit können wir das lokale Ungleichgewicht zwischen Tourismus und Wirtschaft ausgleichen. Im Weiteren werden bereits ansässige Unternehmen und Betriebe aufgewertet und gestärkt.»

Für Lehmann ist klar: «Unsere Region bietet grosse Lebensqualität und wir verfügen über hervorragende Schulen. Die grosse Herausforderung ist aber, dass gut qualifizierte Arbeitsplätze den Weg zu uns finden. Wir wollen nicht länger nur eine Ferienregion sein, sondern auch ein Arbeits- und Wohnort. Die Ansiedlung von interessanten Firmen ist demnach auch eine Chance für den hiesigen Wirtschaftsstandort und soll eine Balance zum bestens funktionierenden

den Wirtschaftsmotor Tourismus werden.» Lehmann engagiert sich auch dafür, dass der lokale Nachwuchs der Region erhalten bleibt. «Nichts gegen eine Aus- und Weiterbildung in Bern oder Zürich – aber es bringt allen mehr, wenn junge, gut ausgebildete Menschen auch dort arbeiten, wo sie wohnen. Lange Arbeitswege, Staus, überfüllte Züge – das macht krank und ist langfristig keine Lösung.»

Neben dem Bau des neuen Kreisels soll auch die wichtige Anbindung an den öffentlichen Verkehr gesichert werden. «Das Areal soll dereinst mit einer eigenen Bahnhaltstelle erschlossen werden», versichert Lehmann. Sie wünscht sich eine attraktive, lebensfreundliche Gewerbe- und Arbeitszone. Deren Erschliessung und generelle Verkehrsanbindung ist dafür einer der wichtigsten Erfolgsfaktoren.



Visualisierung der Unterführung BOB



Bereits vor Ort: Ruag AG



Marianna Lehmann, Gemeindepräsidentin Wilderswil



100 Hektaren Land – Bergpanorama inklusive

ORTSKUNDE

Mehr als Bahnhof verstehen.

Vieles rund um den Bahnhof Biel hat sich in den letzten 15 Jahren verändert. Und der Prozess ist noch lange nicht abgeschlossen. Dank seiner Zentralität sowie seiner optimalen Erschliessung wird sich das Gebiet in den kommenden Jahren weiterentwickeln, meint die leitende Stadtplanerin Florence Schmoll.



Ein Blick zurück in die 1990er-Jahre: Brachland auf der Südseite des Bahnhofs Biel. Keine Spur von Aufbruch. «Die Expo.02 war ein Auslöser für die Entwicklung», erklärt Florence Schmoll. Die Stadtplanerin sieht aber noch einen weiteren Grund dafür, dass das Gebiet überhaupt entwickelt werden konnte. «Die Stadt Biel konnte Grundeigentümerin eines grossen Teils des Terrains werden.»

Heute gilt das Areal rund um den Entwicklungsschwerpunkt Masterplan Bahnhof Biel als Vorzeigeprojekt: Robert-Walser-Platz, Medienhaus, Residenz au Lac, Bildung Formation Biel Bienne – in Biel darf man durchaus auch ein bisschen stolz auf das Erreichte sein. Vor allem aber ist der Prozess noch lange nicht abgeschlossen: «Wir freuen uns auf den Campus Biel/Bienne – den neuen Standort der Fachhochschule, der in den kommenden Jahren realisiert wird.» Bis ins Jahr 2022 wird die Berner Fachhochschule auf einen Standort konzentriert werden, indem die Bereiche Architektur, Holz und Bau sowie Technik und Informatik in Biel zusammengefasst beziehungsweise nach Biel verlegt werden. «Das ist für uns eine riesige Chance. Wir wollen diese umso mehr nutzen, indem wir Biel als attraktiven Standort für Start-up-Firmen positionieren.»

«Der neue Campus ist für uns eine riesige Chance.»

Dass das neue Quartier im Süden erwache, hat auch mit einer optimalen Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr zu tun. Für den Langsamverkehr wie Fussgänger und Velofahrer ist das Gebiet gut erreichbar, obwohl es bei der Anbindung an die Wohnquartiere und vor allem an das Stadtzentrum noch Potenzial gibt: «Alle öffentlichen Verkehrsmittel sind in wenigen Minuten erreichbar. Und das Areal ist oberirdisch vorwiegend dem Langsamverkehr vorbehalten», weiss Florence Schmoll. «Das Bussystem ist noch nicht auf den neuen Bereich Bahnhof Süd ausgerichtet.» Geplant ist unter anderem eine zusätzliche

durchgehende Passage für Fussgänger und Velos. Diese soll die Querung des Bahnhofsgelände erleichtern und die Durchlässigkeit zwischen Innenstadt und Entwicklungsschwerpunkt Masterplan Bahnhof Biel verbessern.

Alle Massnahmen im Entwicklungsschwerpunkt werden auch Teil der Gesamtmobilitätsstrategie der Stadt. «Unsere Vision ist es, ein Instrument für den Verkehrsfluss für sämtliche Verkehrsmittel in der ganzen Stadt zu kreieren. Von unserer Seite sind derzeit zwei Mobilitätsfachleute daran, diese Strategie zu erarbeiten.» Darin integriert werden auch die Richtlinien für einen Velonetzplan und die Entwicklung des Busnetzes. «Mit der Eröffnung der Umfahrung Ostast konnte ein erster Teil der Umfahrung Biel realisiert werden. Beim Westast ist es derzeit unklar, wie es konkret weitergeht. Nichtsdestotrotz wissen wir genau, welche Hauptziele wir verfolgen.» Für Schmolli und die Verkehrsstrategen ist klar, dass es in der ganzen Stadt keine Verlagerung des motorisierten Verkehrs in die Quartiere geben darf. Im Gegenteil soll der motorisierte Individualverkehr so weit wie möglich auf die Hauptachsen geführt und Transitverkehr in den Quartieren vermieden werden, um die Lebensqualität in der Stadt zu fördern.

Im ESP Bözingenfeld wurde im Gegensatz zum ESP Masterplan Bahnhof Biel eine reine Arbeitszone angesiedelt. «Dieses Gebiet ist extrem gut für den motorisierten Verkehr erschlossen und auch an den öffentlichen Verkehr angeschlossen.» Für Florence Schmolli ist dieser ESP komplett anders positioniert als das Gebiet um den Bahnhof und stellt demnach auch keine Konkurrenz dar. «Im Bözingenfeld ist das traditionell industrielle Biel zuhause. Man kann diese beiden Standorte also nicht vergleichen. Vielmehr ergänzen sie sich.»

Zurück am Bahnhof. Für die Gesamtentwicklung wurde die Koordinationsgruppe Bahnhof 2030 ins Leben gerufen. «Es geht um nicht weniger als die künftige Ausrichtung des Bahnhofs», so Schmolli. Beispielsweise die Verlegung des heutigen Bahnhofs der Aare Seeland Mobil (Erschliessung Bielersee-Südufer mit der sogenannten Biel-Täuffelen-Ins-Bahn), die neue, bereits angesprochene Bahnhof-Passage sowie die Integration des motorisierten Verkehrs-

konzepts. Ausserdem ist längerfristig der Bau eines Eingangsportals auf dem Bahnhofsgelände geplant. «Hier werden wir in nächster Zeit alle Möglichkeiten abschätzen und gemeinsam eine Vision für die zukünftige Gestaltung entwickeln», freut sich Biels Stadtplanerin.

«Es geht um nicht weniger als die künftige Ausrichtung des Bahnhofs.»



Baustelle Campus Biel/Bienne, Fachhochschule



Vorzeigeprojekt Robert-Walser-Platz

STANDORTBESTIMMUNG

Ins Zentrum gerückt.

Die perfekte Verkehrsanbindung, die Nähe zur Romandie, eine optimale Infrastruktur: Ins hat sich vom Bauerndorf zu einem interessanten Entwicklungsstandort gemauert. Gemeindepräsident Kurt Stucki erläutert den Werdegang und die Gründe für die Lust auf eine strategische Arbeitszone.

Entstehung

«Die kantonale Wirtschaftsförderung erkannte das Inser Potenzial und regte die Gemeinde an, beim kantonalen Programm der wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunkte einen Antrag um Aufnahme der 137 000 m² grossen Fläche zu stellen. Der Vorgängergemeinderat entschied, ein Gesuch zu stellen, das im November 2014 eingereicht wurde. Schliesslich wurde der Standort als SAZ aufgenommen.»

Eingliederung ESP Programm

«Ins hat sich in den letzten Jahren von einem Bauerndorf zu einem regionalen Zentrum entwickelt. Vor rund 30 Jahren stand auch in der politischen Behörde die Landwirtschaft im Vordergrund, und ihre Repräsentanten stemmten sich gegen Veränderungen. Heute sind wir offen für das Gewerbe und fördern die Schaffung von

qualifizierten Arbeitsplätzen. Ins liegt zentral, ist gut erschlossen und verfügt über ein fantastisches Naherholungsgebiet. Im Sommer sind es die Nähe zu den drei Seen, die grossen Waldgebiete sowie der Raum für Radfahrer und Skater – im Winter ist man in 20 Minuten im jurassischen Schnee.»

Verkehrsanbindung

«Die neue Arbeitszone befindet sich am Rande des Dorfes, ist aber gleichzeitig bestens durch die Bahn erschlossen. Auch von Seiten des Strassenverkehrs ist das Gebiet im ESP mit der H10 optimal erschlossen.»

Kantonale Überbauungsordnung

«2016 wurde eine Vereinbarung zwischen der Gemeinde und dem Kanton Bern abgeschlossen – die kantonale Überbauungsordnung wird aktuell erarbeitet. Die strategische Arbeitszone eignet sich für ein bis

zwei Grossprojekte. Unser Profil richtet sich auf die industrielle Aktivität in den Bereichen produktionsnahe Dienstleistungen, Pharmaindustrie und Leichtindustrie aus.»

Involvierung der Gemeinde

«Der Gemeinderat ist in der Projektkommission für die Ausarbeitung der kantonalen Überbauungsordnung vertreten und kann seine Anliegen jederzeit einbringen. Ausserdem haben wir uns stark engagiert – vor allem auch, weil beim Verkauf viel Fingerspitzengefühl gefragt ist. Die Hälfte des Landes gehört bereits der Gemeinde und ist als Gewerbeland eingezont. Die andere Hälfte können wir von einer älteren Privatperson erwerben. Bei der Realisierung wird sich ausserdem die Bevölkerung im Rahmen des Mitwirkungsprozesses der kantonalen Überbauungsordnung einbringen können.»





«Uns schwebt ein Wachstum von 200 bis 300 Arbeitsplätzen vor.»

SAZ heute und morgen

«Wichtig ist für uns der Gesichtspunkt Regionalität. Wir wollen einerseits wachsen und Arbeitsplätze schaffen, andererseits muss das Projekt zur Grösse unserer Gemeinde passen. Mittelfristig möchten wir unsere heutige Einwohnerzahl von 3700 auf 4000 steigern. Wir stellen uns ein Wachstum von 200 bis 300 Arbeitsplätzen vor.»

«Ich denke, dass wir dem Volk ein gutes Gesamtpaket vorlegen.»

Herausforderungen bei Verkehrs-Feinerschliessung

«Wir müssen zuerst abwarten, welche Art von Gewerbe wir für uns gewinnen können. Mit der BLS sind wir in Kontakt; wir möchten vor allem beim Bahnhofumbau mit der Erweiterung der Unterführung das Gebiet direkt erschliessen. Zudem ist eine Erschliessungstrasse nach Süden geplant – sie soll gleichzeitig den Bahnhofplatz entlasten. Die Knacknuss des Projekts ist die Verlegung des Bahnübergangs hinsichtlich der Führung der tpf-Linie Murten–Ins.»

Interessenten

«Es gibt Kontakte zu Interessenten und wir haben auch bereits zwei Besichtigungen mit interessierten Firmenvertretern durchgeführt. Das waren aber Firmen, die sofort mit dem Bau beginnen wollten, und

hier sind wir einfach noch nicht so weit. Das Interesse hat uns aber gezeigt, dass der Standort attraktiv ist.»

Unterstützung durch den Kanton

«Wir erwarten einiges, von der Verwirklichung der Planung der strategischen Arbeitszone bis zur Vermittlung von Interessenten durch das Beco.»

Erschliessungskredit und Gewerbelandverkauf

«Das letzte Wort haben die Bürger. Sie stimmen über den Erschliessungskredit und den Verkauf des gemeindeeigenen Gewerbelandes ab. Ich denke, dass wir ihnen ein gutes Gesamtpaket vorlegen können. Das vernünftige Mass ist entscheidend. Wir planen keine Schwerindustrie und sehen der bevorstehenden Abstimmung positiv entgegen.»



AUSSENSICHT

Pionierarbeit im Mobilitätsmanagement.

Roberto De Tommasi war schon lange Zeit als Vorreiter des Mobilitätsmanagements unterwegs, bevor überhaupt jemand wusste, was man darunter versteht. Eine Annäherung an einen Verkehrspionier, der weiss, wie der Verkehr in Zukunft rollen soll.

Willkommen in Zürich-Binz. Hier tuckert die Üetlibergbahn vorbei, da hat der Langsamverkehr die Oberhand und dort schleichen die Autos im Schneckentempo durch die Strassen. Ein Quartier zwischen Arbeiten und Wohnen und damit ein Paradebeispiel dafür, wie das effiziente Mobilitätsmanagement von Roberto De Tommasi umgesetzt werden kann.

In Zürich-Binz ist auch Roberto De Tommasi mit seiner Firma synergo zuhause. «Ich beschäftige mich seit über 25 Jahren mit diesem Thema, berate Gemeinden, Städte, Bauherren, Investoren und Betriebe.» Die Herausforderung: Die vom Verkehr betroffenen Institutionen müssen zuerst einmal auf die Idee kommen, dass sie ein Problem haben. Die Verkehrsfragen wurden lange Zeit erfolgreich verdrängt. Bis De Tommasi und seine Fachleute kamen, sich des Themas annahmen und darauf aufmerksam machten, dass der Verkehr zu einem ernstzunehmenden Problem werden kann, wenn man nichts in der Hinsicht unternimmt. «Heute reden wir beispielsweise mit Bauherren oder Investoren, machen sie auf Restriktionen aufmerksam, stellen ihnen mögliche Massnahmenpakete für Car Sharing, Veloabstellräume und andere Massnahmen vor», erklärt De Tommasi. Das scheint sehr gut anzukommen. De Tommasi

und synergo beraten auch Gemeinden und konzipieren mit ihnen zum Beispiel eine neue Parkierungsverordnung, die Mobilitätsmanagement berücksichtigt.

Dank seiner grossen Erfahrung hat Roberto De Tommasi in vielen Fällen eine Antwort auf aktuelle und auch künftige Verkehrsentwicklungsfragen parat. «Jedes Areal hat eine eigene Mobilitäts herausforderung.

Unsere Aufgabe ist es, diese möglichst umweltverträglich zu gestalten. Wir versuchen das Verkehrsaufkommen zu beeinflussen und einzudämmen. Dafür gehen wir nach einem Dreipunkteplan vor: Wir beurteilen das Verkehrsaufkommen aufgrund der Nutzungen und klären die Qualität der Erschliessung mit den verschiedenen Verkehrsmitteln ab. Schliesslich schlagen wir dem Bauherren beziehungsweise dem Grundeigentümer vor, was er für Massnahmen selbst umsetzen kann, um das Verkehrsaufkommen zu reduzieren, die Verkehrsmittelwahl in Richtung ÖV- und Velonutzung und den effizienten Einsatz des Autos zu steuern.»

Auf den ersten Blick klingt das simpel und einleuchtend. In der Realität ist es komplex und manchmal auch schwer realisierbar. «Gerade bei den Parkplätzen gibt es immer wieder grössere Diskussionen. Wir müssen

den Verantwortlichen eine bedarfsgerechte Lösung aufzeigen. Parkhäuser zu bauen ist eine teure Angelegenheit. Wir erläutern, wie die Parkplatzkosten tief gehalten werden können und wie man den Suchverkehr reduziert.» So wird das Mobilitätskonzept ein Teil der Baueingabe und die Bauherren können von Anfang an Kosten sparen und auch ihr Image aufpolieren.

Klar ist: Das Thema wird immer aktueller. Fast die Hälfte aller Haushalte in den Städten besitzt heute kein Auto mehr. Es entstehen immer mehr autofreie Wohnsiedlungen und immer weniger Menschen benützen das Auto, um zur Arbeit zu fahren. «In den Städten ist der Bau von neuem Parkraum auch eine Frage des Platzes – und der ist praktisch nicht mehr vorhanden», weiss De Tommasi. Für den Mobilitätsmanager ist es wichtig, dass seine Strategie auch vom Bund und von den Kantonen getragen wird. Mittlerweile wird das Thema Mobilitätsmanagement auch im benachbarten Ausland angewendet: «Wien ist ein klassisches Vorzeigebispiel. Aber auch im Ruhrgebiet, wo eine grosse Verkehrsbelastung herrscht, werden die neuen Konzepte erfolgreich angewendet.» De Tommasi kennt sich aus – schliesslich schreibt er international anerkannte Berichte, publiziert Forschungsarbeiten und ist Mitautor eines Handbuchs mit dem Titel «MIPA – Mobilitätsmanagement in Planungsprozessen von neuen Arealen.»

Roberto De Tommasi hat mit seinen Konzepten schon viel erreicht, ist aber noch lange nicht am Ziel. «Wir müssen sicherstellen, dass das Mobilitätsmanagement in allen Entwicklungs- und Bauphasen angewendet wird. Vom Studienauftrag über den Wettbewerb, die Sondernutzungsplanung bis zum Baugesuch und zur Umsetzung und natürlich danach.» Im Kanton Bern werden diese Rahmenbedingungen bereits vielerorts erfüllt. De Tommasi stellt Bern denn auch ein fortschrittliches Zeugnis aus: «Die im ESP Programm verankerten Bestimmungen sind ein sehr guter Richtwert und dürften gerne auch in anderen Kantonen angewendet werden.»






GEGENÜBER

«Gemeinsam statt einsam.»

Christoph Neuhaus ist Bau-, Verkehrs- und Energiedirektor des Kantons Bern. Mit dem ESP Barometer sprach er über die 3V-Strategie, über Verkehrser-schliessungen und seine Anliegen an die ESP Trägerschaften.



«Der Kanton Bern muss mithelfen, den Verkehr so erträglich wie möglich abzuwickeln.»

Herr Neuhaus, der Verkehr nimmt auf allen Ebenen zu. Wie sollen wir in Zukunft damit umgehen?

Diese Entwicklungen sind unaufhaltsam. Der Kanton Bern muss sicherstellen, den Verkehr so erträglich wie möglich abzuwickeln. Wir werden mithelfen, die notwendige Infrastruktur zur Verfügung zu stellen. Mit Lärmschutzwänden, angepassten Tempi, intelligenter Verkehrsplanung usw. Aber auch, indem wir beispielsweise flexible Arbeits- und Schulzeiten fördern.

Wie schaffen wir es, die verschiedenen Interessen aller Verkehrsteilnehmer zu berücksichtigen?

Das Zauberwort heisst Gesamtmobilitätsstrategie. Wir müssen bei jedem Projekt die Interessen aller Teilnehmer abwägen und Interessenkonflikte lösen – ganz nach dem Motto «Gemeinsam statt einsam». Bereits heute greifen hier von uns initiierte Massnahmen wie die Aktion «Hallo Velo» oder die Intensivierung des Taktfahrplans.

Wie kann eine geschickte Verkehrserschliessung und -anbindung die aktuellen Konflikte lösen?

Die Verkehrshandhabung ist enorm wichtig für die Entwicklung der Regionen. Die Frage ist, wie wir es schaffen, möglichst kurze Wege zwischen den unterschiedlichen Nutzern zu schaffen. Dafür braucht es eine optimale Siedlungsentwicklung und die Abstimmung zwischen motorisiertem Verkehr, ÖV und Velo in den dicht besiedelten Gebieten.

«Alle Verkehrsteilnehmer müssen helfen, mit- und umzudenken.»

Der Kanton setzt auf die 3V-Strategie. Können Sie diese kurz erläutern?

3V bedeutet: Verkehr vermeiden, verlagern und verträglich gestalten. Wir müssen sicherstellen, dass mit der Umwelt schonend umgegangen wird und dass die finanzielle Tragbarkeit sowie die Erreichbarkeit gewährleistet werden. Im Grundsatz gilt: Es ist von Vorteil, wenn die Menschen künftig dort wohnen, wo sie arbeiten. Vor allem aber muss ein Sinneswandel stattfinden. Alle Verkehrsteilnehmer müssen helfen, mit- und umzudenken. Dafür stellen wir einen Strauss von Massnahmen zur Verfügung.

Wie wollen Sie die Strategie den Gemeinden und den Investoren schmackhaft machen?

Das wichtigste Argument für uns ist das Aggloprogramm für Verkehr und Siedlung. Ein Standort muss die intelligenten Verkehrsmassnahmen nicht alleine stemmen. Zudem müssen wir sicherstellen, dass Städte und Gemeinden einen Anreiz für die 3V-Strategie haben.

Wie wichtig ist die Verkehrserschliessung und -anbindung für die Entwicklung eines ESP?

Es ist das A und O, wieso sich ein bedeutendes Unternehmen für einen Standort entscheidet. Dabei müssen wir herausfinden, welche Ansprüche vorhanden sind. Ein Industriebetrieb braucht einen Autobahnanschluss, ein Dienstleister schaut eher auf die ÖV-Anbindung. Der Kanton kann ihm das Gerüst bereitstellen, ohne zu wissen, ob es benutzt wird. Doch wer heute ohne zu überlegen auf der grünen Wiese etwas baut, ist entweder mutig oder dumm.

Welches sind die Chancen und die Herausforderungen bei den ESP aus Sicht der Verkehrsanbindung?

Es ist ein bisschen die Huhn/Ei-Problematik – das eine funktioniert nicht ohne das andere. Damit ein Standort funktioniert, braucht es die entsprechenden Grundlagen. Zuerst muss man die Nutzung definieren. Danach kommen die Spezialwünsche wie Bahnanschluss, LKW-Hub, Zugangswege; man bewegt sich stets in gegenseitiger Abhängigkeit.

Wer kann beziehungsweise muss dafür die notwendigen Grundlagen schaffen?

Im Prinzip alle. Hier ist ein enger Austausch aller Beteiligten gefordert. Entscheidend ist der politische Wille einer Standortgemeinde. Wenn die Initiative da ist, dann ist vieles möglich.

Welches sind aus Ihrer Sicht die ESP-Vorzeigebispiele?

Das Paradebeispiel ist mit Sicherheit der ESP Wankdorf. Hier wurde der Perimeter laufend neu entwickelt, gestaltet und somit Raum für die Arbeits- und Wohnqualität geschaffen. Dazu kommen die nahezu optimale Verkehrserschliessung sowie die Siedlungsentwicklung. Und das Potenzial ist bis heute noch lange nicht ausgeschöpft.

Welches Anliegen haben Sie persönlich an die ESP-Trägerschaften?

Die ESP brauchen gute Erreichbarkeit. Wir müssen versuchen, Engpässe zu vermeiden. Staus sind volkswirtschaftlich und emotional enorm schädlich. Aus diesem Grund müssen wir brauchbare Verkehrstrategien entwickeln, umsetzen und gleichzeitig den Schutz der Landschaft und der Freiräume nicht vergessen. Letztlich geht es um den Einsatz des richtigen Verkehrsmittels am richtigen Ort – um kombinierte Mobilität und um eine arealübergreifende Denkweise.



«Staus sind volkswirtschaftlich und emotional enorm schädlich.»

PROFIL

Die wichtigsten Erfolgsfaktoren.

Das dritte ESP Forum beinhaltete das Thema Verkehrserschliessung und -anbindung als Chance und Herausforderung bei kantonalen Entwicklungsschwerpunkten. Dabei wurden vor allem die Erfolgsfaktoren als Grundlagen für eine erfolgreiche Entwicklung beleuchtet.

Das vierte
ESP Forum geht
am 2. April 2019
über die Bühne.

Klar ist: Eine günstige Verkehrserschliessung und -anbindung ist von zahlreichen Einflüssen abhängig. Am dritten ESP Forum wurden die verschiedenen Akteure einbezogen und befragt, Prozesse und Instrumente beleuchtet und schliesslich das Hauptthema unter die Lupe genommen. Fazit: Ein ESP muss klare Antworten auf Verkehrsfragen liefern. Dabei ist es wichtig, in Alternativen zu denken und über den Tellerrand zu blicken.

Erfreulich sind die vielfältigen Perspektiven, welche durch die Diskussionen entstanden sind. Angestrebt werden Faktoren, welche bei der Entwicklung einer erfolgreichen Verkehrserschliessung eine wichtige Rolle spielen. Als Fazit lässt sich festhalten, dass neben der frühzeitigen Abstimmung mit

den Grundeigentümern sowie dem Einbezug wichtiger Akteure besonders auch eine verbindliche Festlegung einer Abstimmung (Richtplan) von Bedeutung ist.

Vor allem aber ist in Verkehrsfragen entscheidend, in Alternativen zu denken und in der Ausführung Flexibilität an den Tag zu legen. Standortgemeinden müssen ihre Führungsrolle wahrnehmen und Hindernisse als Herausforderungen betrachten. Bei dynamischen Standorten wie den ESP stellt beispielsweise das Mobilitätsmanagement einen erfolgversprechenden Ausgangspunkt für alternative Lösungen dar. Dazu können die Behörden Anreize schaffen oder verbindliche Zielwerte vorgeben. Zum Beispiel mit einer Trägerschaft für eine Mobilitätszentrale.



Impressum

Herausgeber:

Amt für Gemeinden und Raumordnung
Abteilung Kantonsplanung
Nydegasse 11/13, 3011 Bern

ESP Geschäftsführerin:

Muriel Odiet
Tel. 031 633 77 54
Fax 031 633 77 51
muriel.odiet@jgk.be.ch

ESP Barometer im Netz:

www.be.ch/esp

Gestaltung & Redaktion:

amietkerle – konzept, gestaltung, Solothurn
Text: Amber Kommunikation AG, Bern

Fotos: Urs Amiet, Solothurn

Auflage: 1600 dt., 400 franz.

Druck: Haller + Jenzer AG, Burgdorf

Erscheinungsweise: 1-mal jährlich