



Stadt Bern
Ratssekretariat
des Stadtrats

**Stadtein – Stadtaus: Pendlerströme
in der Berner Agglomeration**

**Bericht zur Tagung der
Agglomerationskommission
vom 7. November 2014**

**Agglomerationskommission
des Stadtrats (AKO)**

Melanie Mettler (GLP), Präsidentin
Daniela Lutz-Beck (GFL/EVP), Vizepräsidentin
Peter Erni (FDP)
Rudolf Friedli (SVP)
Thomas Göttin (SP)
Ueli Jaisli (SVP)
Martin Mäder (BDP)
Peter Marbet (SP)
Lukas Meier (SP)
Patrizia Mordini (SP)
Stéphanie Penher (GB/JA!)

Anna Bernhard, Kommissionssekretärin
Barbara Wälti, Protokollführerin

Ratssekretariat des Stadtrats
Morellhaus
Postgasse 14
Postfach
3000 Bern 8

T 031 321 79 20
F 031 321 79 22
E ratssekretariat@bern.ch
www.bern.ch

Bern, 4. März 2015

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung.....	4
2	Regionalkonferenz Bern-Mittelland: Auswirkungen neuer Arbeitsplatzkonzentrationen im Raum Bern	6
3	Neue gesellschaftliche Trends – neue Herausforderungen für die Agglomerationsentwicklung.....	12
4	Mit Verkehrskonzepten Entwicklungen steuern.....	16
5	Podiumsdiskussion	24
6	Workshops der Agglomerationstagung 2014: Präsentation der Ergebnisse.....	35
6.1	Workshop I: Auswirkungen neuer Arbeitsplatzkonzentrationen im Raum Bern.....	35
6.2	Workshop II: Raumidentität in Stadt und Agglomeration Bern.....	36
6.3	Workshop III: Mit Verkehrskonzepten Entwicklungen steuern?	39
7	Würdigung durch die Teilnehmenden	42
8	Fazit und Ausblick der Agglomerationskommission	45
9	Anhang	46

1 Einleitung

Die Agglomerationskommission des Stadtrats von Bern (AKO) verfolgt gemäss ihrem Auftrag die aktuelle Entwicklung der Agglomerationspolitik auf kantonaler und regionaler Ebene. Jedes Jahr organisiert sie hierfür eine Tagung zu einem aktuellen regionalpolitischen Thema. Die diesjährige Tagung zur Agglomerationspolitik der AKO fand am 7. November 2014 in den Lehrwerkstätten Bern in der Lorraine statt. Wie letztes Jahr wurden zu der Tagung alle Gemeinden der Regionalkonferenz Bern-Mittelland sowie die Grossrätinnen und Grossräte aus der Region Bern-Mittelland zur Agglomerationstagung eingeladen. Die diesjährige Tagung stand unter dem Titel „Stadtein – Stadtaus: Pendlerströme in der Berner Agglomeration“.

Rund 70 Personen nahmen am Anlass teil. Anwesend waren:

- Parlamentsvertreterinnen und -vertreter aus den Gemeinden Köniz, Münchenbuchsee, Münsingen, Muri-Gümligen, Ostermundigen und Zollikofen
- Gemeinderatsmitglieder von Bärswil, Belp, Bremgarten, Clavaleyres, Ferenbalm, Fraubrunnen, Jegenstorf, Kehrsatz, Konolfingen, Moosseedorf, Mühlerberg, Münchenbuchsee, Rubigen, Schlosswil, Toffen, Wald, Wichtrach, Wohlen und Zollikofen
- Grossrätinnen und Grossräte aus der Stadt Bern und Region Bern-Mittelland
- Mitglieder der stadträtlichen Agglomerationskommission
- Mitglieder des Stadtrats Bern
- Ursula Wyss, Gemeinderätin Bern
- Alexander Tschäppät, Stadtpräsident
- Isabelle Meyer Stalder, Geschäftsführerin Regionalkonferenz Bern-Mittelland
- Laurent Reusser, Fachbereichsleiter Verkehr der RKBM
- Philippe Cabane, Berater für urbane Strategien und Entwicklung
- Klaus Zweibrücken, Raum- und Umweltplaner, Hochschule Rapperswil
- Hauke Fehlberg, Vizedirektor Bundesamt für Raumentwicklung
- Markus Maibach, Geschäftsleiter Infras
- Fabienne Perret, Leiterin Tätigkeitsfeld Mobilität und Kommunikation bei Ernst+Basler Partner
- Lisa Stalder, Zeitung „der Bund“

Nach dem Auftakt bei Kaffee und Gipfeli eröffnete Melanie Mettler, Präsidentin der AKO, die Tagung und begrüßte für die Gastgebergemeinde die Teilnehmenden. In ihrer Begrüßungsrede ging sie auf das Wirken der AKO ein und betonte dabei die Wichtigkeit, den Kontakt unter den Agglomerations- und Regionsgemeinden zu pflegen, damit die Identität mit der Region und die regionale Verwurzelung gesteigert werden kann. Nachdem sie den Ablauf der Veranstaltung skizzierte, übergab sie der Stadtratspräsidentin Tania Espinoza Haller das Wort. Sie zog das Bild eines Ballonflugs heran und lud die Anwesenden zu einem virtuellen Ballonflug über die Region Bern-Mittelland ein. Die Sicht auf die Region würde sich aus der Höhe komplett verändern: das Kleinräumliche würde verschwinden und ein Gesamtbild von der Region würde sichtbar. Dieses Bild sollte verdeutlichen, wie noch sich die einzelnen Gemeinden sind und wie die Region aus der Höhe als Ganzes sichtbar würde.

Das Vormittagsprogramm umfasste drei Referate und eine Podiumsdiskussion:

- Laurent Reusser, Fachbereichsleiter Verkehr der RKBM, hat den Bericht zu den Arbeitsplatzkonzentrationen vorgestellt und die Entwicklungen der Arbeitsplatzzahlen und deren Auswirkungen auf den Verkehr aufgezeigt. In einem zweiten Teil seines Referats war der Aktualisierung des Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepts gewidmet.
- Philippe Cabane, Berater für urbane Strategien und Entwicklung, hat die gesellschaftlichen Entwicklungen und die Auswirkungen auf die Mobilität und neue Ansätze in der Raumplanung aufgezeigt.
- Klaus Zweibrücken, Professor für Verkehrsplanung an der Hochschule für Technik Rapperswil, hat die verschiedenen konzeptionellen Ansätze vorgestellt, von denen man erwartet, dass sie Veränderungen im Verkehrsaufkommen bringen.
- Auf dem Podium diskutierten Fabienne Perret, Leiterin des Tätigkeitsfeldes Mobilität und Kommunikation bei der Beratungsfirma Ernst Basler+Partner, Markus Maibach, Geschäftsleiter des Beratungsbüros Infrac, Hauke Fehlberg, Vizedirektor des Bundesamts für Raumentwicklung ARE über die zukünftigen Handlungsspielräume für Pendelnde sowie für Politik, Wirtschaft und Gesellschaft. Dabei ging es vor allem auch darum wie die jetzigen und zukünftigen Herausforderungen der Mobilität angegangen werden können und die Auswirkungen des Pendelns auf die verschiedenen Lebensbereiche wie Wohnen, Erwerbstätigkeit und Freizeit aufzuzeigen. Leider musste sich Jean-David Gerber, Professor für Raumentwicklung und –planung am Geographischen Institut der Universität Bern krankheitshalber entschuldigen.

Im vorliegenden Bericht werden die Ergebnisse der Tagung in knapper Form dargestellt. Zusätzlich finden sich im Anhang die Power-Point-Präsentationen und Skriptvorlagen der externen Referenten. Ihnen und sämtlichen Teilnehmenden dankt die Agglomerationskommission ganz herzlich für das Interesse und für ihre Mitarbeit.

2 Regionalkonferenz Bern-Mittelland: Auswirkungen neuer Arbeitsplatzkonzentrationen im Raum Bern

Referat von Laurent Reusser, Fachbereichsleiter Verkehr RKBM (PPP siehe Anhang, die Ziffern am Abschnittsanfang verweisen auf die Seitenzahlen in der PPP)

Um das Bild der Ballonfahrt aufzunehmen, das uns die Stadtratspräsidentin in ihrer Eröffnungsrede mitgegeben hat: Ich durfte letztes Jahr mit dem Heissluftballon eine Fahrt über die Stadt Bern geniessen und aus der Vogelperspektive einen Blick auf das Netz aus Verkehrssträngen, Autobahnen, Eisenbahnlinien sowie die Siedlungsstrukturen werfen. Bei meinem Referat werde ich indes auf dem Boden bleiben – besonders nach der Abstimmung zum Tram Region Bern.

1) Sie sehen ein Bild von Wankdorf City – ein Ort, den man als symptomatischen Ort bezeichnen kann. Die Eröffnung des SBB-Hauptsitzes im Wankdorf wurde in der NZZ vom 14. August 2014 mit dem Titel «Die Bundesstadt wird zur Bundesagglomeration» kommentiert. Früher pendelten die Bundesangestellten aus der Agglomeration in die Stadt, heutzutage reisen sie aus allen Schweizer Städten zu ihrem Arbeitsplatz in der Agglomeration Bern an, was längere Arbeitswege, mehr Zeitaufwand und in gewissen Fällen auch höhere Kosten bedeutet. Die Stadt Bern ist die einzige Stadt in der Schweiz, die mehr Beschäftigte als Einwohnende aufweist, damit gehen grosse Pendlerströme einher. In anderen Schweizer Städten pendeln die arbeitstätigen Personen eher innerhalb des Stadtgebiets, über kurze Distanzen. Somit können bessere Streckenmöglichkeiten für den Langsamverkehr angeboten werden, weil eine höhere Affinität zum Langsamverkehr besteht.

2) Bei der Volkszählung 2000 gab es noch eine systematische Abbildung der Pendlerströme: Die grün eingefärbten Punkte zeigen die teilweise weit ausserhalb des Agglomerationsgebietes gelegenen Wohnorte, für deren Wegpendlerinnen und -pendler die Stadt Bern der wichtigste Zielort ist. Das Einzugsgebiet von Bern reicht vom Neuenburgersee nach Niederbipp oder von Interlaken bis über Biel hinaus. Mehr Menschen aus Interlaken pendeln nach Bern als nach Thun. Das mag damit zusammenhängen, dass in der Bundesadministration viele Menschen von ausserhalb arbeiten. Französischsprachige Personen, also Romands, die in Bern arbeiten, ziehen es vor, im Welschland zu wohnen, anstatt in der Agglomeration Bern.

Der Begriff «dezentrale Konzentration» stammt aus dem Unterbringungskonzept des Bundesamtes für Bauten und Logistik (BBL). Der Bund verfolgt eine Strategie der Konzentration der Arbeitsplätze an dezentralen Orten. Während der Anteil der eidgenössischen Arbeitsplätze in der Stadt Bern im Jahr 2004 bei 75% lag, soll er gemäss Unterbringungskonzept im Jahr 2014 bei 55% liegen. Die Arbeitsplätze werden einerseits an den Stadtrand, nach Wankdorf City oder an den Guisanplatz, andererseits in die Agglomeration, nach Kleinwaben, Zollikofen oder Liebfeld, verlagert.

3) Daraus folgt, dass die Wege länger werden. Die interkommunalen Pendlerdistanzen nehmen zu: Der Zustand 1990 ist mit grünen Pfeilen abgebildet. Sie sehen, wie alle aus der Agglomeration nach Bern reisen. Die aktuelle Situation ist mit roten Pfeilen dargestellt: Ein typisches Beispiel wäre eine Person aus dem Gürbetal, die beim BAV in der Papiermühle arbeitet und zuerst ins Stadtzentrum gelangen muss, von wo sie mit der RBS nach

Papiermühle fahren kann. Diese Entwicklung hat zur Folge, dass die Pendelwege in den letzten zwanzig Jahren um 40% zugenommen haben, das ist verbunden mit längeren Reisezeiten. Wer aus Zürich nach Bern Papiermühle anreist, benötigt für die Strecke zwischen Zürich und Bern circa eine Stunde und muss für die letzten sechs Kilometer der Reisestrecke zwischen Bern und Papiermühle, inklusive der Umsteigezeit, circa 30 Minuten aufwenden. Bis in die 90er-Jahre fiel dieser letzte Teil des Arbeitswegs noch weg, da sich die Arbeitsplätze in Fussdistanz zum Hauptbahnhof befanden.

4) Es gibt längere Wege, in der Folge nimmt der Verkehr zu. Die Passagierzahlen der Berner S-Bahn haben zwischen 2004 und 2010 um 30% zugenommen, die Prognose 2010 bis 2030 sieht einen Zuwachs von 44% vor. Im Zeitraum 2004 bis 2010 betrug die jährliche Zunahme 4,5%, laut einer Prognose, die auf das Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) Bern-Mittelland abstützt, ist weiterhin eine Zunahme von 1,8% pro Jahr zu erwarten. In den letzten Jahren lag das effektive Wachstum höher als das angenommene – Prognosen können täuschen. Den grössten Anteil am Verkehr nimmt nach wie vor der Sektor des privaten motorisierten Strassenverkehrs ein. Die Pendlerströme machen einen kleinen Teil der gesamten Verkehrsmenge aus. Zum Wohnen zieht es die Leute vermehrt in die Agglomeration – in diesem Zusammenhang ist der Begriff «Verstädterung» irreführend. Es handelt sich vielmehr um eine «Veragglomerationisierung», die da stattfindet, welche mit anderen Strukturen und Verhaltensweisen einhergeht. Man pendelt mit dem öffentlichen Verkehr (öV) aus der Agglomeration in die Stadt und nutzt das Auto vor allem in der Freizeit. Die Statistik des ASTRA zeigt die Verkehrsträger auf: Der Langsamverkehr wurde erst ab 1998 erfasst, da das statistische Material relativ schwierig zu beschaffen ist. Der Strassenverkehr innerhalb des städtischen Raums hat im Verlauf der letzten Jahrzehnte insgesamt abgenommen. Eine Zunahme des Verkehrs lässt sich auf den Autobahnen und in den Agglomerationen feststellen. Die Staus verlagern sich vom Zentrum an den Stadtrand und in die Agglomerationen, vor allem in den Bereich von Autobahnanschlüssen, bspw. in Rubigen, Münsingen oder Belp. Die Strategie, den Verkehr möglichst aus der Stadt herauszuhalten, funktioniert in der Stadt Bern recht gut. Die Veragglomerationisierung zeitigt auch folgendes Phänomen: Die Leute, die in der Agglomeration wohnen, erzeugen an ihren Wohnorten keine Verkehrsprobleme, sie generieren jedoch Verkehrsprobleme in den Zentren, durch ihre Bewegungen zum Arbeitsort. Wie die Diskussionen im Bereich der Raumplanung zeigen, ist die Sicht der Gemeinden, die dezentrale Entwicklung solle nicht verhindert werden, nachvollziehbar. Das gilt nicht aus Gesamtverkehrs- und Entwicklungssicht, weil dies dem im RGSK angestrebten Modell nicht entspricht.

Der Verkehr und die damit verbundenen Kosten nehmen zu. Diese Tafel des BVE zeigt die Entwicklung der Ausgaben der Gemeinden und des Kantons Bern für den öV, das heisst, die Abgeltungen an die Betriebskosten und die Investitionen in die Infrastruktur zwischen 2010 bis 2018. In diesem Zeitraum haben die Ausgaben für den öV um 40% zugenommen. Die dunkel- oder hellblau eingefärbten Sockel der Säulen sind Beiträge an die ungedeckten, das heisst, nicht durch Verkäufe von Billetten abgedeckten Kosten des öV, der obere Teil bildet die Investitionskosten ab. Die Gemeinden übernehmen einen Drittel der Kosten, über die Angebote werden die sogenannten öV-Punkte ermittelt, die in der Grafik mit einer Linie verbunden sind. Gemeinden und Kanton bezahlen insgesamt über 400 Mio. Franken an den öV.

5) Andere Parteien wiederum haben weniger Kosten zu gewärtigen: So rechnen die SBB am neuen Hauptsitz mit Einsparungen von 25% pro Arbeitsplatz, erzielt also eine substantielle Einsparung im Vergleich zu den alten Standorten. Die Post wird den Neubau beim Bahnhof Bern nicht für betriebseigene Arbeitsplätze zur Verfügung stellen, da es für sie interessanter ist, die Flächen zu vermieten. Die Arbeitsplätze der Post werden an den Stadtrand, ins Wankdorf, ausgelagert, wo tiefere Arbeitsplatzkosten zu gewärtigen sind. Zersiedlung und Dezentralisierung der Arbeitsplätze stehen in Widerspruch zur angestrebten inneren Verdichtung. Gemäss RGSK sind dies die Herausforderungen für die weitere Entwicklung.

Im Folgenden stelle ich aus unserer Studie zu den Auswirkungen der Arbeitsplatzentwicklungen auf den Verkehr einige konkrete Beispiele vor: Im Zeitraum 2012 bis 2015 entstehen am Guisanplatz ungefähr 4'700 Arbeitsplätze, es gibt mehr Pendler, auch ab Wankdorf. Auf der Tramlinie 9 muss eine Taktverdichtung erfolgen, was zu einer stärkeren Belastung der Innenstadt führt. Der Guisanplatz ist eine verkehrstechnisch knifflige Kreuzung, mit der bestehenden Tramverbindung ist man an die Grenzen der Kapazität gelangt, weitere Auswirkungen auf den Langsam- und den Individualverkehr sind zu erwarten. Im Wankdorf City entstehen 5'800 Arbeitsplätze. Die Buslinie ist bereits an die Grenze ihrer Kapazitäten gelangt, auch wegen der Schulen. Es ist eine Nebenwirkung des Libero-Verbundabos, dass bspw. die Gewerbeschülerinnen und -schüler den Weg vom Bahnhof mit dem Bus und nicht mehr zu Fuss zurücklegen, wodurch es zu extremen Spitzenbelastungen mit entsprechendem Kapazitätsbedarf kommt, was wiederum nach sich zieht, dass mehr öV-Personal eingesetzt werden muss; so wirken die Spitzenstunden kostenauslösend. Die Stadt und der Kanton, bei dem die Federführung liegt, starten eine Zweckmässigkeitsbeurteilung betreffend die Erschliessung der Länggasse, bzw. des Wankdorfs. Die Buslinie 12 ist kapazitätsmässig am Anschlag. Wie das Resultat der Zweckmässigkeitsbeurteilung aussieht, ist noch offen. Das Ergebnis steht keineswegs von vornherein fest, allenfalls kommt auch ein Ausbau der S-Bahn in Frage. Das gilt für alle Zweckmässigkeitsbeurteilungen. Auch beim Wyler will man auf den öV und nicht in erster Linie auf das Tram setzen. Die Perronanlagen der S-Bahn im Wankdorf City werden als nicht optimal bezeichnet, das wurde in Zusammenhang mit Grossveranstaltungen im Stadion deutlich. Die Anlage gehört den SBB. Ein Ausbau würde Kosten nach sich ziehen, für die wiederum die öffentliche Hand, also Bund, Kanton und Standortgemeinde, zur Kasse gebeten wird. Die Kapazität der Buslinie 12 in die Länggasse ist zu Spitzenzeiten am Anschlag, dies hängt mit dem Universitätsbetrieb und den zahlreichen Studierenden zusammen. Auch in der Länggasse muss es kein Tram sein, Buslösungen sind denkbar. Oder ganz andere Lösungen: Ich nahm gestern an einer Veranstaltung teil, an der eine Firma eine in La Paz realisierte Seilbahnlösung vorstellte, die Kapazitäten bis zu 4'000 Personen pro Stunde aufweist – vielleicht wäre das eine passende Lösung für die Länggasse. Mir ist auch die Semesterarbeit eines Studenten bekannt. Der Autor schlägt darin eine Seilbahnlösung nach Bremgarten vor. Der Masterplan Insel Areal ist in Bearbeitung. Langfristig wird dort ein grosser Ausbau stattfinden. Man rechnet mit 5'000 zusätzlichen Arbeitsplätzen und mit einer Zunahme der Anzahl der Patientinnen und Patienten sowie der Besucherinnen und Besucher. Es wird eine Buslinie über das Insel Areal eingerichtet, die Busse werden direkt vor dem Spital halten. Die Anbindung des Güterbahnhofs kann über die Postautolinie geschehen. Nicht alle können per öV zum Inselspital gelangen, der Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) ist relativ hoch. Ausserdem liegt die Insel im Bereich eines Autobahnanschlusses, die Murtenstrasse fasst grosse Kapazitäten, auf dieser Achse erweist sich die Führung des Langsamverkehrs als nicht unproblematisch.

6. Zu den Arbeitsplätzen in der Agglomeration: Die Entwicklung in der Papiermühle begann schon früher, einiges kam neu dazu, es besteht weiteres Potenzial. Erst kürzlich verlegte die Swisscom 3'000 Arbeitsplätze in die Ey. Am Bahnhof Papiermühle sind die Verhältnisse eng: Die Barriere muss oft geschlossen werden, was sich auf die Knoten und auf die Busbevorzugung auswirkt. Die Zustimmung der Gemeinde Kleinwabern für den Ausbau liegt vor, Bundes- oder Kantonsmittel sind noch keine gesprochen. Der Bund setzte im Prüfungsbericht zum Agglomerationsprogramm grosse Fragezeichen bezüglich des vorhandenen Potenzials. Weil man auf archäologische Fundstücke gestossen ist, würde sich der Preis für die Bauarbeiten in etwa verdoppeln, falls Ausgrabungen stattfinden. Der Bund sieht auf dem Bächtelenacker die Schaffung von 2'000 Arbeitsplätzen vor. Es soll eine Verlängerung der Tramlinie und eine S-Bahnhaltestelle gebaut werden, die Kosten gehen zulasten der öffentlichen Hand. Weiter ist auch die Buslinie 10 nach Liebefeld am Anschlag. Dort besteht ein Ausbaupotenzial von 1'300 Arbeitsplätzen. In Zollikofen besteht längerfristig ein Potenzial von 2'000 Arbeitsplätzen. Ab Dezember 2014 wird von den Gemeinden ein versuchsweiser Busbetrieb organisiert, um das betreffende Areal besser zu erschliessen.

Nach dem Abstimmungsergebnis zum Tram Region Bern stellt sich die Frage, ob die Öffentlichkeit bereit ist, all diese Kosten zu tragen. Man weiss nicht, woran das Tramprojekt gescheitert ist – besonders in Ostermündigen, wo man es nicht erwartete. Im Zusammenhang mit dem Tram wurde der «Stadt-Agгло-Graben» in die Diskussion eingebracht. In der Stadt Bern lag die Zustimmung bei 60%, in den beiden Agglomerationsgemeinden waren die Stimmverhältnisse umgekehrt. In den letzten zwanzig Jahren lässt sich ein Auseinanderdriften von Stadt und Agglomeration ausmachen, bspw. bezüglich der politischen Meinung betreffend Öffnung gegenüber Europa. Die Agglomeration nähert sich mehr dem Land und entfernt sich vom Abstimmungsverhalten der Stadt. Im RGSK sind hinsichtlich der angestrebten Siedlungsentwicklung finanzierbare Verkehrslösungen in den Zentren und in der Agglomeration zentral.

7. Im Folgenden stelle ich das RGSK näher vor. Das Konzept der ersten Generation umfasste Prognosen bis 2030 bezüglich Bevölkerungsentwicklung und Arbeitsplatzsituation. Man sagt, der Kanton Bern wachse gemächlich. Der Bypass Bern Ost auf der A6 wurde vom Bundesrat in der Priorität zurückgestellt, zur Begründung wurde die fehlende dynamische Entwicklung des Kantons Bern angeführt – beim Bassin Lémanique sieht die Situation anders aus. Wenn solche Punkte im Zusammenhang mit der demographischen Entwicklung greifen und dringliche Verkehrsprojekte zurückgestellt werden, wirkt es sich auch auf die Erreichbarkeit der Region aus. Die Prognosen bis 2030 wurden im Jahr 2012 erarbeitet. Das für diesen Zeitraum angenommene Bevölkerungswachstum in der Region Bern haben wir 2014 schon erreicht. Die Realität hat uns eingeholt. Wir werden das weitere Vorgehen besprechen müssen, Prognosen in Bezug auf die Bevölkerungsentwicklung sind schwierig, umso mehr sind es die Verkehrsprognosen. Im RGSK der ersten Generation rechnet man mit einer Zunahme beim Verkehr von rund 30%. Wir wollen das Verkehrsaufkommen möglichst mit dem öV bewältigen, zu einem Anteil von 60%. Absolut nimmt der MIV mit 15% ähnlich stark zu, was die zurückgelegten Personenkilometer (Pkm) betrifft. Um die angestrebten Ziele zu erreichen, muss die Siedlungsentwicklung an den richtigen Orten stattfinden, möglichst in den Kernagglomerationen und in den Regionalzentren, wo es eine gute öV-Anbindung gibt. Wenn wir mit der Zersiedelung und dem Bodenverbrauch so weitermachen, erzeugen wir nur mehr Staus an den neuralgischen Stellen und einen überlasteten öV.

Der Schaden an Kultur- und Naturlandschaften führt zu abnehmender Wohnqualität, Abwanderung, volkswirtschaftlichem Schaden, eingeschränkter Naherholung usw. – es entsteht zunehmendes Konfliktpotenzial.

8. Die Inhalte des RGSK entsprechen den Agglomerationsprogrammen, die beim Bund eingegeben werden. Rund 85% der Bevölkerung der Region Bern-Mittelland leben in der Agglomeration Bern. Das RGSK schafft ein Planungsinstrument zur Abstimmung der Verkehrs- und Siedlungsentwicklung auf regionaler Ebene. Es hat Form und Rechtswirkung eines behördenverbindlichen regionalen Richtplans. Die Gemeinden können sich nicht über die Inhalte des RGSK hinwegsetzen, die geltende Gemeindeautonomie in der Nutzungsplanung bleibt jedoch unangetastet. Wir haben mit der Erarbeitung des RGSK der zweiten Generation begonnen. Die Federführung liegt bei den Regionen. Es geht vor allem um eine Aktualisierung bezüglich der Zahlenprognosen oder der Massnahmen. Das Rad wird nicht neu erfunden, die bisherigen Zielsetzungen bleiben bestehen.

9. Als generelle Ziele lassen sich herausstellen: Eine haushälterische Bodennutzung, eine Abstimmung von Siedlungs-, Landschafts- und Verkehrsentwicklung, die Schaffung attraktiver Rahmenbedingungen für die Wirtschaft und die Sicherstellung der Erreichbarkeit. Zu den generellen Zielen gehört auch die Schaffung einer polyzentrischen Struktur: Bern mit den Kerngemeinden soll ein starkes Zentrum von nationaler Bedeutung bleiben. Wesentlich ist die Stärkung der regionalen Zentren mit überkommunalen Aufgaben, bspw. Schwarzenburg, Münsingen oder Konolfingen. Die Verkehrsentwicklung fokussiert auf die Zentren. Ein weiteres Ziel ist die konzentrierte Siedlungsentwicklung: Das Wachstum der Bevölkerung soll primär im inneren, gut erschlossenen Teil der RKBM, in der Kernagglomeration und in den Regionalzentren der Agglomeration stattfinden. Die Siedlungsentwicklung im ländlichen Raum soll auf den lokalen Bedarf ausgerichtet sein. Mit Einfamilienhaussiedlungen in ländlichen Gebieten verbrauchen wir mehr Land und zudem mehr Verkehrsflächen als bei einer konzentrierten Entwicklung. Das Arbeitsplatzwachstum soll vor allem in kantonalen Entwicklungsschwerpunkten und in regionalen Arbeitsplatzschwerpunkten stattfinden. Nach der Abstimmung zum Tram Region Bern fragt sich, ob der Entwicklungsschwerpunkt (ESP) Ostermundigen wie geplant weiterentwickelt werden kann, wenn die anfallenden Verkehrsmengen ohne Tram bewältigt werden müssen. Ich denke, dass sich die Strategie aus kantonaler und regionaler Sicht darauf konzentrieren muss, eine Verkehrslösung zu finden. Eine Verlagerung der ESP kann nicht die Lösung sein.

10. Das Diagramm zeigt Trend und Ziel der Arbeitsplatzentwicklung in der Region Bern-Mittelland bis 2030. Die Möglichkeiten des Wachstums sind im Zentrum beschränkt, nicht zuletzt wegen der dezentralen Tendenzen der grossen Betriebe. Die Arbeitsplatzentwicklung wird vor allem in den Kerngemeinden der Agglomeration geschehen. Die gesetzten Ziele sind mit schwarzen Balken dargestellt, sie werden den rot eingefärbten Trendbalken gegenübergestellt. Wir möchten die Entwicklung innerhalb der Kernagglomeration und nicht am Rand der Agglomeration konzentrieren. Bei den ländlichen Gemeinden gilt es, dem Trend entgegenzuwirken, um die Entvölkerung des Landes zu entschärfen. Zu den konkreten Zielen in Verkehrsbelangen: Die Engpassbeseitigung A1/A6 ist ein zentrales Element, nicht nur für die betroffene Wohnbevölkerung, sondern auch aus Sicht der Stadtentwicklung; sie ist zu forcieren. Die S-Bahn als Rückgrat der Region ist zu stärken. Die Transportketten sind zu verbessern, beim öV sind die Buslinien und die Umsteigeknoten mit P+R-sowie mit Bike-and-Ride-Anlagen zu optimieren. In städtischen Gebieten ist der

Langsamverkehr besser einzubinden, im Siedlungsgebiet muss der MIV durch geeignetes Verkehrsmanagement verträglich gestaltet werden.

11. Das RGSK der zweiten Generation ist in Arbeit. Das Konzept wird im Vierjahresrhythmus überarbeitet, es ist auf die Agglomerationsprogramme des Bundes abgestimmt. Der Hauptfokus liegt auf der Aktualisierung des bestehenden Instruments. Seilbahnen über Bern als neues Verkehrsmittel werden darin wohl nicht berücksichtigt. Es sind Pendenzen zu erledigen, die im Rahmen des RGSK1 nicht erledigt werden konnten. Die vorliegenden Schwachstellen, gemäss der Beurteilung des Bundes, sind auszumerzen, bspw. im Bereich Landschaft, daran arbeiten die Kolleginnen und Kollegen von der Raumplanung.

Wir hatten ein gutes Agglomerationsprogramm: Der Bund finanziert 35% der Infrastrukturprojekte. Das Agglomerationsprogramm Bern erhielt schweizweit die zweitbeste Bewertung. Bei der Punktevergabe fehlte nicht viel und der Bund hätte zusätzliche 5% übernommen. Im Bereich Verkehr arbeitet man an verschiedenen Paketen. Die Projekte werden in Massnahmenblättern erfasst, sie reichen vom Bahnhof Bern bis zu Veloabstell-Anlagen. Laut Zeitplan soll die Erarbeitung des RGSK 2 im März 2015 abgeschlossen sein. Die öffentliche Mitwirkung findet im Frühjahr 2015 statt, anschliessend folgt die kantonale Vorprüfung. Die Genehmigung durch den Kanton wird in der zweiten Hälfte des Jahres 2016 erfolgen.

3 Neue gesellschaftliche Trends – neue Herausforderungen für die Agglomerationsentwicklung

Referat von Philippe Cabane, Berater für Urbane Strategien, Nutzungsentwicklung und Kommunikation (PPP siehe Anhang, Seitenverweise im Text)

Ich danke, dass Sie mich eingeladen haben, obwohl ich kein Verkehrsplanungsexperte bin. Selbstverständlich habe ich als Stadtplaner mit Verkehrsfragen zu tun, im generellen Sinne. Ich will im Folgenden einen anderen Bogen schlagen, denn es gibt bei raumplanerischen Massnahmen verschiedene Strategien. Die einen meinen, für die älteren Leute müsse es überall Lifte geben und das Terrain müsse gut begehbar sein. Andere Ansätze gehen davon aus, dass Treppensteigen ein Beitrag zur Fitness sei, auch für ältere Leute. In unserer Gesellschaft ist ein Paradigmenwechsel im Gange. Es findet ein Umdenken statt, auch in der Planung, indem man weniger an das Was und das Wo denkt, also von den klassischen Dimensionen des Denkens in Architektur und Städtebau wekommt. Neu denkt man mehr über das Wer und das Wie nach. Damit kommt man auch auf das Problem, warum raumplanerische Massnahmen nicht gut greifen, bspw. in Bezug auf das Umsteigen vom Auto auf den öV, was eine sehr wichtige Bedingung darstellt. Gleichzeitig geht es auch darum, andere Ansätze in die Bewusstseinsbildung einzuführen.

Gesellschaftlicher Wandel - mobilitätsrelevante Trends:

Da sind zuerst die dynamischen Lebenszyklen zu nennen. Die Vorstellungen in Bezug auf Familie und individuelles Leben haben sich verändert, es existieren viele differenzierte Haushalts- und Lebensformen, die sich abwechseln können und manchmal nur über einen kurzen Zeithorizont andauern. Heutzutage kauft man sich nicht mehr ein Einfamilienhaus und bleibt 40 Jahre lang darin wohnen. Wir sind heute beweglicher, die Scheidungsrate liegt bei 50%. Unter Umständen bewegt man sich vom Leben als Single, zum Paar- und dann zum Familienhaushalt, weiter zur Patchworkfamilie und schliesslich zu den Wohnformen im Alter. Unterschiedliche Lebensstile schaffen unterschiedliche Bedürfnisse.

Das zweite wichtige Thema ist die alternde Gesellschaft. Die Menschen werden älter, sie haben viel Freizeit und viel Zeit für Mobilität.

Ein dritter Faktor ist das «Leben im Unterwegs». Die Leute verbringen zunehmend mehr Zeit unterwegs. Man kann unterwegs einen Powernap einlegen oder man kann, dank überall verfügbarem Internet, unterwegs arbeiten, shoppen etc. Die Trennungen zwischen den Grunddaseinsfunktionen, wo es Räume zur Erholung, zum Wohnen oder zum Arbeiten gibt, lösen sich zunehmend auf, es findet eine Durchmischung statt.

Die erhöhte Arbeitsplatzmobilität ist ein weiterer wichtiger Faktor. Paris dient als Beispiel für das Problem einer zentralistischen, auf die Stadt konzentrierten Situation. Es wurde versucht, in den Aussenbereichen nicht nur Wohnsiedlungen anzulegen, sondern auch Arbeitsplätze zu schaffen. In Anbetracht der flexiblen beruflichen Entwicklungsgänge, in denen viele Wechsel stattfinden, ist der Wohnstandort der Leute heutzutage stabiler als der Arbeitsplatzstandort. Das führt dazu, dass sich die Pendlerströme auch in der Peripherie bewegen. Diese Tendenz kann sich noch verstärken.

Erstes Fazit: Angesichts der gesellschaftlichen Trends wird der Agglomerationsverkehr in Zukunft weiter zunehmen. Der Verkehr wird in Zukunft nicht weniger, auch werden wir nicht enger zusammenrücken.

Die Statistik (*PPP S. 16*) zur Entwicklung des Verkehrs zeigt, dass sich die pro Tag zurückgelegte mittlere Distanz innerhalb des Zeitraums der vergangenen 15 Jahre von 31,3 km auf 36,7 km erhöht hat. Der Arbeitsverkehr nahm zu, der Freizeitverkehr nahm ab – dies mag auch daran liegen, dass das Internet seit den 90er-Jahren mobil geworden ist. Der ominöse Freizeitverkehr geht also zurück. Hauptverkehrsmittel ist und bleibt das Auto, da ist keine sinkende Tendenz auszumachen, das Auto ist prädominant. Obschon die Themen und Massnahmen zum Umweltbewusstsein im Verkehr seit den 90er-Jahren greifen, ist es uns nicht gelungen, den Modalsplit zu verändern. Es gibt auf dem Internet ein Tool, mit dem man den Energieverbrauch einer 10 km langen Autofahrt berechnen und mit dem Verbrauch einer Fahrt mit dem öV vergleichen kann – dies betrifft nicht nur die CO₂-Bilanz, bei der der Zug im Vorteil ist, weil er elektrische Energie verbraucht, die aus Atomkraft gewonnen ist – was wiederum andere Fragen aufwirft. Es besteht jedenfalls ein grosses Sparpotenzial, das mittels öV realisiert werden kann.

Zweites Fazit: Einzig das Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr kann eine Verbesserung der Gesamtenergiebilanz erbringen.

In Anbetracht dieser Fakten stellt sich die Schlüsselfrage, wie der Agglomerationsverkehr von der Strasse auf die Schiene verlagert werden kann.

Da sind raumplanerische Massnahmen erforderlich: Ich erinnere an die jüngste Diskussion zur metropolitenen Schweiz mit den fünf Metroräumen. Auf Bundesebene zielt man vor allem auf eine Konzentration bei den Städten ab. Das Stockholmer Modell der Verkehrsplanung, das Modell mit S-Bahn-Hauptlinien und konzentrierten Verdichtungen an den S-Bahn-Stationen, ist ein altes Modell, das allgemein angewendet wird und sich durchgesetzt hat. Eine weitere Massnahme ist die Durchmischung: Die Angebotsstruktur in den Agglomerationszentren wird verbessert und verstärkt, um die City dadurch zu entlasten. Ein Plan der S-Bahn-Netze in der Schweiz (*PPP S. 25*) verdeutlicht, dass die Netze zwar ausgebaut, aber sternförmig angelegt und auf ein Zentrum konzentriert sind. Das wirft die Frage auf, inwiefern im öV ein Ringsystem etabliert werden sollte, wie es das Beispiel Berlin (*PPP S. 36*) zeigt. Berlin liegt günstig, in einem ebenen und weitläufigen Gebiet. Man kann mehrere Kerne über Tangentiallinien miteinander verbinden. Für Bern mag dies hinsichtlich der Erschliessung im Süden mittels einer S-Bahn-Linie ein Thema sein – auf dem Plan (*PPP S. 27*) sehen Sie meinen freihändigen Entwurf dazu.

Ein grosses Thema ist das städtische Wohnen. Städtisches Wohnen ist autoarmes Wohnen. Es ist verdichtetes Bauen. Hier das Beispiel der Siedlung Kalkbreite in Zürich, wo man ganz neue Ansätze verfolgt. Ein anderes Projekt des verdichtenden Wohnens befindet sich in Zürich Leutschenbach, die Genossenschaft «mehr als wohnen». Es handelt sich um ein ambitioniertes Projekt, an dem verschiedene Architekturbüros beteiligt sind. Es ist sehr verdichtet gebaut und es bietet Angebotsstrukturen für das Quartier, mit Quartierläden und mit Vertragslandwirtschaft. Solche Angebote ziehen eine bestimmte Klientel an, welche den sogenannten ökologischen Lebensstil sucht. Ein interessantes Projekt ist auch eine Siedlung in Emmen. Gegenüber «mehr als wohnen» ist sie stärker differenziert, wir sprechen von einer verdichteten Individualisierung. Die Schwierigkeit besteht darin, die Menta-

lität der Leute zu ändern. Wie kriegt man jemanden, der ein Einfamilienhaus im Kopf hat, dazu, in einer verdichteten Wohnform zu wohnen? Es geht darum, die Qualität eines Einfamilienhauses zu bieten, im Rahmen einer hochdichten Form. Die Bauweise in Emmen ist sehr ausdifferenziert, mit Terrassen- und Innenhof-Situationen, es wird eine hohe Verdichtung erreicht. Solche Ansätze müssen wir für die Zukunft aufnehmen, damit uns die Zukunft gelingt.

Dies führt zur nächsten Schlüsselfrage: Die Verkehrsmittelwahl ist eine Frage des Lebensstils. Etwa 60% sind auf das Auto fokussiert. Wie kann man die Leute dazu bewegen, auf den öV umzusteigen?

Es braucht eine Veränderung in den Köpfen. Es geht darum, die Leute zum Umsteigen zu bewegen. Weg von der Strukturplanung, hin zum Verkehrsmanagement, es gibt typische Massnahmen, um Anreize für das Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr zu schaffen, Parkraumbewirtschaftung, Mobility Pricing, Just in Time oder GPS-Systeme usw. Es geht vor allem darum, ein Umweltbewusstsein im Alltag zu schaffen, es geht um Bewusstseinsbildung.

Ich stelle Ihnen das «Ecoquartier les Vergers» vor, ein Ökoquartier, an dem wir momentan arbeiten. Die Territoires Paysagistes und ich haben den Wettbewerb für die dortige Aussenraumgestaltung gewonnen. Der Raum ist für circa 3'000 Bewohnerinnen und Bewohner angelegt. Meyrin ist eine Satellitenstadt bei Genf, die entsprechend den modernen SIAM-Regeln entstand. Nun ist in Meyrin ein hochgradig verdichtetes Ökoquartier entstanden. Es weist eine Durchmischung in Bezug auf die Eigentümerschaften und eine gute soziale Durchmischung bei den Bewohnerinnen und Bewohnern auf. Es enthält alle entscheidenden Elemente; alle bekannten Strategien sind darin synthetisiert – mit Ausnahme der städtebaulichen Typologie, die etwas schwach ist.

Wir haben den Wettbewerb wohl aufgrund der Idee, eine produktive Landschaft zu gestalten, gewonnen. Eine produktive Landschaft ist mehr als Urban Farming.

Nach dem Modell SIAM werden alle Funktionen auseinander gerissen: Wohnen, Arbeiten, Erholen und Versorgen sind getrennt, zwischen den verschiedenen Bereichen liegen lange Wege. Ökoquartiere funktionieren, indem lokale Produktionskreisläufe etabliert werden. Die lokalen Kreisläufe sind wichtig, es wird versucht, eine Kultur der Nähe zu etablieren. Am Ende sind es die Bewohnerinnen und Bewohner, die diese Idee annehmen und umsetzen.

Heute wird nach Minergie P Standards gebaut, am liebsten mit Komfortlüftung, die Fenster können nicht geöffnet werden. Indem man die Menschen so von ihrer Umwelt abkoppelt, schafft man einen Widerspruch. Man weiss, dass sich das Umweltverhalten in einem solchen Umfeld nicht ändert. Eine Untersuchung zeigt, dass der Pro-Kopf-Energieverbrauch respektive der ökologische Fussabdruck der Bewohnenden sich dadurch nicht verbessern. Der Energiekonsum wird auf anderem Wege kompensiert. In den Köpfen hat sich offenbar nichts geändert, aber wir brauchen eine Veränderung des Bewusstseins.

Der Ansatz, den wir formuliert haben, besteht in der Schaffung einer singulären Beziehung zwischen Individuum und Umwelt. Es ist ein Entgegenwirken gegen Entfremdung, gegen Tendenzen der Anonymisierung und der Abkopplung, die keine Veränderung bewirken können.

Im Ökoquartier spielen Kreisläufe auf verschiedenen Ebenen ineinander: Produktion, Austausch und Verwertung, also Wirtschaftlichkeit, sind mit dem Fluss der Information verbunden. Die Etablierung einer so gearteten Struktur wird durch eine produktive und essbare Landschaft ermöglicht. Man pflanzt überall essbare Pflanzen, die Leute können ihre Nahrung pflücken, bspw. Brombeeren, Pilze, Gartenkräuter u.v.m. Wir haben verschiedene Typen von produktiven Flächen angelegt, die an die Akteurinnen und Akteure abgegeben werden. Es gibt Obsthaine, Gärten, Weiden für die Tierhaltung, auch für therapeutische Zwecke. Es werden Honig, Bier, Ziegenkäse und andere Produkte hergestellt. Es braucht lokale Märkte, auf denen diese Produkte etabliert werden können. Über diese Produkte schafft man eine neue Form der Identifikation. Die Menschen identifizieren sich mit den Produkten der «Terroirs der Vergers», aus ihrer essbaren Stadt. Die Menschen werden sich bewusst, was es heisst, etwas zu produzieren. Sie entwickeln ein besseres Umweltbewusstsein. Es reicht nicht, einen Quartierladen einzurichten, wenn niemand dort einkaufen will. Der Kreislauf der Ressourcen kann auch die Form eines Gemeinschaftsraumes annehmen, der mittels Wärme aus der Kompostieranlage beheizt wird (*PPP S. 55*). Aktives Gärtnern wird gefördert, die Kinder werden in den Schulgärten zum Gartenbau animiert. Neue Technologien erlauben es, Strategien zu fahren, wo Informationsfluss und Realität eng vernetzt sind. Im Ökoquartier gibt es einen funktionierenden Austausch von Ressourcen und Informationen.

Die Gesellschaft muss sich stark verändern, nicht nur bezüglich des Verkehrs. Die Verkehrsplanung muss sich ändern. Es braucht ein Umsteigen auf den öV. Damit das geschieht, muss der öV cool, also effizient und schnell sein. Wir befinden uns nunmehr im Zeitalter des GPS, was uns erlaubt «on demand» und «just in time» zu funktionieren: Dieses Prinzip geht zurück auf die Autoindustrie, die die Abläufe mit verschiedenen Zulieferfirmen schon früh sehr perfekt abstimmte. Dank GPS kann man flexibel auf verschiedene Situationen reagieren: Bei Stau kann man ausweichen, die Verkehrsleitung kann direkt auf bestehende Bedürfnisse reagieren. Wir entfernen uns von der Infrastruktur-Planung und gelangen zum Management des Raums. Das der Raum spielerisch und identitätsbildend wirkt, ist essentiell. Es braucht gut funktionierende Verbindungen, beim Internet ebenso wie im öV-Netz. Die Voraussetzung besteht darin, ein anderes Denken zu entwickeln. Ich hoffe, Ihnen einen Ausblick ermöglicht zu haben.

4 Mit Verkehrskonzepten Entwicklungen steuern

Referat von Prof. Dipl.-Ing. Klaus Zweibrücken, Raum- und Umweltplaner, Professor für Verkehrsplanung (PPP siehe Anhang, Seitenverweise im Text)

Danke, dass Sie mich als Referenten eingeladen haben. Ich arbeite im Rahmen meiner Haupttätigkeit als Dozent an der Hochschule Rapperswil. Unser Hauptanliegen besteht darin, die Verkehrsplanung als Teil der Raumplanung zu begreifen, was wir auch unseren Studierenden zu vermitteln versuchen.

Zum Aufbau des Referats: Zuerst widmen wir uns dem Thema Mobilität in der Schweiz – wo stehen wir? Danach gehe ich auf sechs konzeptionelle Ansätze ein, von denen man erwartet, dass sie Veränderungen erbringen. Dem folgt drittens ein Fazit und viertens ein Ausblick.

1. Zu den Befunden in Bezug auf die Mobilität in der Schweiz:

Die MIV-Fahrleistungen kommen zu 36% in den fünf grossen Agglomerationen der Schweiz zustande. Der grösste Anteil von 15% fällt in der Agglomeration Zürich an. Daraus folgt ein erster Befund: Unser Verkehrssystem ist nicht umweltverträglich. Dies lässt sich zum Beispiel am Flächenverbrauch festmachen: In der Schweiz werden pro Person 150 m² Verkehrsfläche pro Person beansprucht. Als Vergleichswert: Beim Wohnen liegt der Flächenverbrauch bei 50 m². 89% der Verkehrsflächen sind Strassen. Je nach Verkehrsmittel ergibt das einen Unterschied: Eine Person, die im Auto unterwegs ist, verbraucht 115 m² Verkehrsfläche, jemand, der mit dem Fahrrad unterwegs ist, verbraucht nur 10 m². Ein zweiter Indikator dafür, dass unser Verkehrssystem nicht umweltverträglich ist, sind die Schadstoffemissionen. Bei den Schadstoffen, die in Zusammenhang mit der Mobilität entstehen, haben wir grosse Erfolge zu verzeichnen. Aber beim CO₂ stehen wir an, alle Anstrengungen zur Einsparung werden dadurch wettgemacht, dass die Fahrzeuge immer schwerer und leistungsfähiger werden. Der durchschnittliche CO₂-Ausstoss der in der Schweiz zugelassenen Personenwagen liegt im europäischen Vergleich an der Spitze. Es steht schlecht, das hängt damit zusammen, dass die Fahrzeuge hochmotorisiert sind. Eine wirkungsvolle Massnahme in Bezug auf das CO₂ bestünde darin, die Emissionen um 50% zu reduzieren – das ist unglaublich viel, entsprechend hart müssten unsere Konzepte sein.

Der zweite Befund lautet: Unser Verkehrssystem ist nicht effizient. Der Verkehr macht einen Anteil von 35% des Gesamtenergieverbrauchs aus, Tendenz steigend. Davon werden 86% im Strassenverkehr verbraucht. Die Gewichte der neu zugelassenen Wagen nehmen zu, heutzutage wiegt der durchschnittliche Mittelklasse-Wagen 1,5 Tonnen, 1990 lag das Gewicht noch bei einer Tonne. Diese Entwicklung wirkt sich ungünstig auf den Energieverbrauch auf: In einer Veröffentlichung stellt das ARE fest, dass ein durchschnittlicher Haushalt mit Auto circa 40% seines Gesamtenergieverbrauchs für die Automobilität aufwendet. Zur Illustration der Ineffizienz unseres Verkehrssystems ist auch das Thema der externen Kosten heranzuziehen: Die externen Kosten des Strassen- und Schienenverkehrs in der Schweiz betragen circa 9 Mia. Franken. Dies sind Kosten, die nicht von den Nutzerinnen und Nutzern, sondern von der Allgemeinheit getragen werden. Der Kostenanteil, den die Strassen ausmachen, ist wesentlich grösser als beim Schienenverkehr.

Diese Kosten treten vor allem in den Bereichen Unfälle, Lärm und allgemeine Gesundheitsschäden auf (*PPP S. 8*).

Zur Verkehrspolitik bemerke ich, dass es in der Schweiz keine Gesamtverkehrsplanung gibt. Es gibt Sachpläne für die einzelnen Teilbereiche des Verkehrs. Meine Kritik geht dahin, dass es keine klar definierte Aufgabenteilung und kaum definierte Ziele gibt, in der Form, dass eine Aussage getroffen würde, welche Verkehrsträger einen wie grossen Anteil des Verkehrs im Rahmen des Modalsplits übernehmen sollen. Meine Kritik zielt darauf, dass die bestehenden Massnahmen in Form der Motorfahrzeugsteuern oder der CO₂-Abgaben kaum Lenkungswirkung haben. Die Entwicklung zeigt, dass diesbezüglich keine Fortschritte erzielt worden sind. Stattdessen betreiben wir eine Parallelförderung von privatem und öffentlichem Verkehr, was in der Gesamtbeurteilung nicht gut herauskommt. Die folgende Tafel (*PPP S. 10*) zeigt die Investitions- und Unterhaltskosten, die seit 1950 in der Schweiz in Strasse und Schiene investiert worden sind. Der Schienenverkehr holte in letzter Zeit etwas auf, aber in den 60er- bis 80er-Jahren wurde so viel ins Strassennetz investiert, dass die Schiene gar nicht aufholen kann. Dazu kommt, dass die Investitionen Folgekosten auslösen: Wir investieren jährlich 4 Mia. Franken in die Strassen, bei jährlichen Unterhaltskosten von 2,5 Mia. Franken für nationale, kantonale und kommunale Strassen. Tendenz steigend. Es liegt ein grosses Problem darin, dass die Unterhaltskosten die Investitionen übertreffen werden.

Ein weiterer Befund lautet: Unser Verkehrssystem ist nicht sozialverträglich. Das lässt sich bspw. an der Ungerechtigkeit in der Flächenaufteilung festmachen: Die raumeffizienten öffentlichen Verkehrsmittel sowie der Fuss- und Radverkehr beanspruchen wenig Flächen. Dem Fuss- und Radverkehr wird immer zu wenig Platz eingeräumt. Daran müsste sich etwas ändern. Weiter sind auch die Faktoren Verkehrssicherheit und Verkehrslärmbelastung unter dem Titel des nicht sozialverträglichen Verkehrssystems anzuführen. Dies führt zum letzten Befund: Unser Verkehrssystem ist nicht nachhaltig. Dies lässt sich anhand eines Nachhaltigkeitsmodells mit den drei Dimensionen Ökonomie, Ökologie und Gesellschaft aufzeigen (*PPP S. 12*). Mit meinem Befund befinde ich mich in guter Gesellschaft. In seiner Strategie «Nachhaltige Entwicklung 2012 bis 2015» sagt der Bundesrat: „Es muss betont werden, dass die Schweiz in absoluter Hinsicht weit von einem nachhaltigen Zustand entfernt ist.“ Diese Gesamtbeurteilung lässt sich auf den Verkehr und auf die Mobilität herunterbrechen.

Auf den Befund folgt die Frage nach dem Ziel, welches darin besteht, die Mobilität in der Schweiz verträglicher bzw. nachhaltiger zu gestalten. Dies betrifft zunächst die Ebene der Planung: Auf eidgenössischer, kantonaler und kommunaler Ebene sind Lösungen gesucht, die das Verkehrssystem gesamthaft betrachten und Lösungen entwickeln, die auf eine nachhaltige Mobilität abzielen. An der Hochschule Rapperswil versuchen wir über die Aus- und Weiterbildung einen Beitrag in diesem Sinne zu leisten, bspw. indem wir für die Leute aus der Praxis Weiterbildungskurse zum Thema nachhaltige Mobilität anbieten.

2. Zu den verschiedenen Konzeptansätzen:

2.1. Road Pricing: Ursprünglich war Road Pricing eine Maut, die bspw. in Österreich, bei sehr teuren Strassenstrecken oder bei bestimmten Brücken, schon länger umgesetzt wurde. Die ursprüngliche Idee bestand darin, die Nutzer auf diesem Wege an den Infrastrukturkosten zu beteiligen.

Heutzutage besteht der Zweck von Mautsystemen in einer zeitlichen und räumlichen Steuerung der Verkehrsnachfrage. Es gibt zwei Systeme des Road Pricing: Die City- oder die Flächenmaut. Bei der Citymaut wird das Zentrum einer City bemautet, wer mit dem Auto in die City fahren will, muss bezahlen. Das bekannteste Beispiel ist London, wo zu Hauptverkehrszeiten eine Innenstadtmaut erhoben wird. Zum System der Flächenmaut ist das Beispiel eines in der Region Seattle durchgeführten Pilotprojekts zu nennen. Hier wird die Maut flächendeckend erhoben. Wer mit dem Auto unterwegs ist, wird per GPS-System erfasst und muss eine kilometer- und streckenabhängige Gebühr bezahlen. Auf der Welt existiert ungefähr ein Dutzend Mautsysteme mit Stadtmauten. Die City-Mautsysteme sind geeignet, wenn der Ziel- und Quellverkehr von ausserhalb das Verkehrsaufkommen stark beeinflusst. Flächenmautsysteme können eine grössere regionale Wirkung entfalten und bergen weniger die Gefahr kleinräumiger Ausweichverkehre als die City-Maut.

- 2.2. Mobility Pricing: Beim Mobility Pricing wird eine benützungsbezogene Verkehrsabgabe für den MIV und den öV erhoben. Wer viel und zu bestimmten Zeiten fährt, soll mehr bezahlen. Mobility Pricing hat den Zweck, die Mobilitätsnachfrage zu beeinflussen. Ein neues Finanzierungsmodell wird angeregt. Zum aktuellen Stand, der im Rahmen einer Infrastruktur-Tagung in St. Gallen vorgestellt worden ist: Das UVEK arbeitet momentan ein Konzept aus, das im nächsten Jahr in die Vernehmlassung geht und im Jahr 2016 vom Bundesrat genehmigt werden soll. Vor allem im Bereich der Strasse denkt man über die Erhebung flächendeckender Kilometerabgaben nach, zudem sollen die Nationalstrassen an den neuralgischen Stellen zusätzlich bemautet werden. Beim Bereich der Schiene wurden Modellvarianten untersucht, die sich mit Netzzonen- und Linienkonzepten beschäftigen. Im Vordergrund steht die Durchführung von Pilotversuchen auf stark frequentierten öV-Linien, wo höhere Preise verlangt werden. Dadurch gerät das GA unter Beschuss, der Preis für ein GA müsste deutlich höher liegen. Ich selbst habe gegenüber dem Konzept des Mobility Pricing relativ grosse Vorbehalte. Dazu eine Grafik, die die Entwicklung der Fahrleistungen auf den Nationalstrassen von 1990 bis heute aufzeigt (*PPP S. 16*). Im Gegensatz zur Fahrleistung auf anderen Strassen steigerten sich die Fahrleistungen auf den Nationalstrassen um ein Vielfaches. Meiner Meinung nach wird beim Mobility Pricing zu vieles in den gleichen Topf geworfen. Von daher ist die Denkrichtung richtig, dass man sich vor allem mit den Autobahnen beschäftigen müsste. Die Fahrleistungen auf den anderen Strassen sind gesunken. Gesunken sind auch die Fahrleistungen der Autos generell: 1994 wurde mit einem Personenwagen 13'000 km pro Jahr gefahren, im Jahr 2010 waren es noch 12'000 km. Die Verkehrsleistung auf den Autobahnen hat insgesamt zugenommen. In Bezug auf den öV kann man auf die Verkaufszahlen von GA und Halbtax-Abonnements zurückgreifen: Seit 2009 lassen sich leichte Rückgänge verzeichnen. Die Schweizer Bevölkerung wird als Weltmeister im Bahnfahren bezeichnet, was die Anzahl der Fahrten und die zurückgelegten Wege anbelangt. Diesen Platz macht uns höchstens Japan streitig, kein anderes Land innerhalb Europas kommt da mit. Die Schweiz ist führend – meine Angst besteht darin, dass man, indem man den Bahnverkehr verteuert, etwas aufs Spiel setzt, das in den letzten zwanzig Jahren mühsam erarbeitet worden ist.
- 2.3. Das nächste Beispiel ist die Transportsteuer. Soweit ich informiert bin, hat das UVEK einen entsprechenden Vorschlag aufgenommen. Dieser scheint jedoch in einer Schublade bei Doris Leuthard verschwunden zu sein. Das System des «Versement transport» wird in Frankreich praktiziert.

Es steht allen Kommunen respektive Kommunalverbänden mit mehr als 20'000 Einwohnenden frei, dieses System umzusetzen. Es sieht vor, dass Betriebe mit mehr als neun Beschäftigten einen Anteil der Lohnsumme in einen Topf einzahlen müssen, der zweckgebunden ist, um die öV- Infrastrukturen und den öV-Betrieb zu fördern. Die betreffenden Kommunen konnten ihre Töpfe seit 1973 prall füllen und mit den vorhandenen Mitteln gute Projekte realisieren. Im Bereich der Verkehrsplanung dienen die französischen Städte als Musterbeispiele dafür, was man im Bereich des öV alles machen kann. In Frankreich wurden viele Tramsysteme neu aufgebaut. Es wurden gute Projekte realisiert, dabei wurde das Thema Tram genutzt, um die Städte umzubauen. Das Verkehrssystem wurde mit Plänen kombiniert, die einen Umbau des öffentlichen Raums beinhalteten und es wurde darauf geachtet, die richtigen Orte zu erschliessen. Das Thema Siedlung und Verkehr wurde sehr eingehend und gut behandelt. Als Beispiele nenne ich Bordeaux, Montpellier und Agglomeration oder eine kleine Stadt wie Le Mans mit circa 140'000 Einwohnerinnen und Einwohnern. Im Bereich des öV ist Frankreich schlechter ausgebaut als die Schweiz. Aber im Bereich der Tramsysteme kann die Schweiz von Frankreich einiges lernen.

- 2.4. Der nächste Konzeptansatz ist der sogenannte Umlagerungsansatz. Als Beispiel dienen die Städteinitiativen. Das Besondere daran war, dass man einen nie zuvor begangenen Weg wählte, indem quantifizierte und messbare Ziele festgelegt wurden. Alle Städteinitiativen beinhalteten Aussagen darüber, wie der Anteil des Autoverkehrs eingefroren beziehungsweise reduziert werden sollte. Das gab es in dieser Form vorher nicht. Überall dort, wo die Städteinitiativen oder die Gegenvorschläge angenommen wurden, wurden auch Konzepte und Massnahmen ausgelöst. Zum Beispiel in Luzern: Es gibt einen Bericht zum Thema «Nachhaltige Mobilität», der vom Grossen Stadtrat angenommen wurde, dazu existiert ein Umsetzungskonzept, das die zu ergreifenden Massnahmen beschreibt. Unser Institut war an der Erarbeitung des Umsetzungskonzeptes zur Städteinitiative Basel beteiligt. Die Städteinitiative Basel hatte das Ziel, die Fahrleistung der Autos auf dem Stadtgebiet um 10% zu reduzieren. Die Untersuchungen haben ergeben, dass eigentlich eine Reduktion von 16% anzustreben ist, da die bisher geplanten Massnahmen nur das prognostizierte MIV-Wachstum auffangen würden und es für eine tatsächliche Reduktion weitere Massnahmen braucht. Unsere Aufgabe bestand darin, Massnahmenpaletten zu entwickeln und auszurechnen, welche Massnahme welche Reduktion bewirkt. Alle beteiligten Planungsbüros und -teams sind zum Schluss gekommen, dass das Ziel der Reduktion von minus 16% erreichbar ist, wenn in den verschiedenen Bereichen relativ grosse Anstrengungen unternommen werden.
- 2.5. Der Konzeptansatz der 2'000-Watt-Gesellschaft zielt darauf, den heutigen Energieverbrauch von 6'300 Watt Dauerleistung pro Person bis 2050 auf 2'000 Watt zu reduzieren, also den Energieverbrauch um zwei Drittel zu senken. Diese Zielaussage ist klar definiert, die Zeit und die Massnahmen, die man auf dem Weg dahin realisieren will, lassen sich einteilen. Eine Besonderheit des Ansatzes der 2'000-Watt-Gesellschaft liegt darin, dass viele Gemeinden diese Zielsetzung in ihrer Gemeindeordnung verankert haben und damit die Selbstverpflichtung eingegangen sind, dieses sehr ambitionierte Ziel zu erreichen. Energie Schweiz schreibt: „Die 2'000-Watt-Gesellschaft ist ein ideales Konzept, um energiepolitische Aktivitäten zu bündeln und an einer gemeinsamen Vision auszurichten.“ Unter dem Titel Energie Schweiz gibt es einen Bereich Siedlungen, der sich mit 2'000-Watt-Arealen befasst. Hier geht es darum, herauszufin-

den, wie eine Siedlung ausgestaltet sein muss, damit man das Ziel der 2'000 Watt erreichen kann, als Beispiel nenne ich Greencity Zürich, das auf einem ehemaligen Industrie- und Gewerbeareal entstehen wird. Mobilität und Dichte hängen bekanntlich eng zusammen. Wenn Siedlungen dicht sind, wird viel weniger Mobilität erzeugt.

In diesem Zusammenhang gestatte ich mir eine Anmerkung zum Anstieg der Fahrleistungen, indem ich der allgemein geltenden Haltung folgende Position entgegensetze: Ich behaupte, was die Belange der Mobilität angeht, haben wir in den letzten 60 Jahren eigentlich keine Entwicklung durchgemacht. Dies lässt sich daran festmachen, dass wir die gleiche Anzahl Wege wie noch vor 60 Jahren zurücklegen, nämlich ungefähr 3,5 Wege pro Tag. Geändert haben sich die Streckenlängen und die Verkehrsmittel, an den Wegen hat sich nichts geändert. Das heisst, wir sind nicht mobiler geworden – je nachdem, wie man die Sache betrachtet.

Bei der Länge der Wege stellt man fest, dass sie geringer ausfällt, wenn eine Siedlung dicht ist, wenn also vieles in der Nähe liegt und man verschiedene Punkte über kurze Wege erreichen kann. Darin besteht das Ziel einer abgestimmten Planung von Siedlung und Verkehr. Bei höherer Dichte erhöht sich der Anteil des Umweltverbundes und des Fussverkehrs, während der Anteil der Autos sich von 63% auf 24% vermindern kann. Das ist ein wichtiges Argument zugunsten verdichteter Siedlungsstrukturen. Die entsprechenden Werte wurden letztes Jahr von der metron ermittelt (*PPP S. 24*).

- 2.6. Als letzten Ansatz stelle ich das Mobilitätsmanagement vor. Man kennt das betriebliche Mobilitätsmanagement, mittels dem in Betrieben versucht wird, die Mitarbeitenden zum Umsteigen auf den öV oder den Langsamverkehr zu bewegen. Wir durften an einem Projekt mitarbeiten, wo wir dieses System auf das Wohnen übertrugen. Der Ansatzpunkt des Pilotprojekts zum Mobilitätsmanagement in Wohnsiedlungen (MIWO) besteht darin, dass über 70% aller zurückgelegten Wege zu Hause beginnen oder enden. Das bedeutet, die Mobilitätsentscheidungen werden in der Wohnung getroffen. Je nachdem, wie die Bedingungen gelagert sind, fällt die Mobilitätsentscheidung anders aus. Da kann man ansetzen. Verschiedene Siedlungen unterscheiden sich diesbezüglich. Wir untersuchten 16 MFH-Wohnsiedlungen mit insgesamt 9'500 Bewohnerinnen und Bewohnern, es wurden repräsentative Siedlungen in Bezug auf den Mietermix ausgewählt. Die Erhebung umfasste sowohl private, städtische als auch genossenschaftliche Wohnsiedlungen mit Mietwohnungen. Es wurden auf Mikrozensus-Untersuchungen abgestimmte Fragebogen verteilt. Ich nehme zwei Spots aus der gesamten Untersuchung heraus: Grosse Unterschiede bestehen bei den Car Sharing-Mitgliedschaften. Bei den untersuchten Siedlungen in der Stadt Zürich ist die Zahl der Car Sharing-Mitgliedschaften um den Faktor 2 höher als in der Gesamtstadt und um den Faktor 10 höher als in der Schweiz. Auch beim Autobesitz gibt es grosse Unterschiede: Die höchste Anzahl autofreier Haushalte haben wir in den Siedlungen Murifeld oder Wyler in Bern gefunden, wo 80% der Haushalte ohne Auto sind. Demgegenüber zeigen Siedlungen in der Agglomeration ganz andere Auto- bzw. Parkplatzwerte. Gemeinsam mit den Studierenden wurden Konzepte für diese Siedlungen erarbeitet. Wir wollten herausfinden, warum die Unterschiede zwischen den Siedlungen so gross sind, beziehungsweise, welche Möglichkeiten bestehen, um die Entwicklungen zu beeinflussen. Die zentralen Erkenntnisse lauten: Die Beeinflussung läuft über die Netz- und Infrastrukturebene: Durch eine gute Einbindung der Siedlungen in die Fuss- und Radwegnetze, durch kurze Wege zur Nahversorgung, zu Schulen und Kindergärten, durch einen optimalen Zugang zu den Haltestellen eines gut funktionierenden öV-

Netzes und durch nahe den Hauseingängen gelegene, qualitativ hochwertige Fahrradabstellanlagen. In Bezug auf die Mobilitätsdienstleistungen sind Car-Sharing-Angebote interessant. Es gibt Siedlungen, die ihren Bewohnerinnen und Bewohnern Vergünstigungen beim öV anbieten. Eine wichtige Rolle spielt natürlich die Information. In Siedlungen, in denen umfassende Mobilitätsinformationen vermittelt werden, lässt sich eine Wirkung feststellen. Inzwischen gibt es in der Schweiz eine ganze Reihe von Projekten oder neu gebauten Siedlungen, wo mit Mobilitätskonzepten gearbeitet wird, zu nennen sind bspw. Kalkbreite Zürich, «mehr als wohnen» in Zürich Leutschenbach oder die Giesserei Winterthur. Solche Projekte bieten eine breite Palette an Siedlungsformen an. Es gibt grosse Wohnungen für Grossfamilien oder Wohngemeinschaften, aber auch kleine Wohnungen.

3. Fazit:

Konzeptionelle Ansätze für eine nachhaltige Mobilität sind vorhanden. Man muss dort investieren, wo mit vernünftigem Mitteleinsatz ein hoher Nutzen erzielt werden kann, also beim Fuss- und Veloverkehr. Mobilitätsmanagement setzt bei den Quellen und Zielen des Verkehrs und bei den kurzen Wegen an und zielt auf Veränderungen des Verkehrsverhaltens ohne teure Investitionen ab. Mobilitätsmanagement macht nicht nur in den Betrieben, sondern auch am Wohnstandort Sinn.

4. Ausblick:

Gibt es eine Zukunft ohne Auto? Wir wissen, dass es starke Veränderungen punkto Fahrausweis- bzw. GA-Besitz bei der jungen Bevölkerung gibt. Bei den 18- bis 24-Jährigen waren zwischen 1994 und 2010 ein Rückgang beim Fahrausweisbesitz und eine starke Zunahme beim GA-Besitz zu verzeichnen. Wenn diese Entwicklung fort dauert, wäre dies ein Indiz für eine Veränderung. Das stimmt einen ein bisschen hoffnungsvoll.

Man weiss, dass die Städte einen Rückgang beim motorisierten Verkehr verzeichnen. In Zürich liegt der Anteil der autofreien Haushalte bei 48%, in Basel bei 55% und in Bern bei 53%. In den Agglomerationen liegt der Anteil autofreier Haushalte bei 15 bis 19%. In den Städten gehen die mit dem Auto zurückgelegten Wege zurück: Zwischen 2005 und 2010 gingen in Zürich die mit dem Auto zurückgelegten Wege um vier bis sechs Prozentpunkte zurück. Grosses Verlagerungspotenzial besteht bei den kurzen Wegen. 50% der Autoetappen sind kürzer als fünf Kilometer, 30% sind kürzer als drei Kilometer. Wir investieren heutzutage am meisten bei den weiten Wegen. Die weiten Wege, also Distanzen über 30 Kilometer machen jedoch nur 7% unserer Gesamtwege aus – das heisst, wir investieren am falschen Ort. Die letzte Folie (PPP S. 38) zeigt das Verlagerungspotenzial, das im Bereich der kurzen Wege besteht. Der blaue Kreis umschliesst den Radius im Umfeld der Stadt Bern, den man mit einem Elektro-Velo innerhalb einer Fahrzeit von 20 Minuten erreichen kann. Voraussetzung ist natürlich, dass es taugliche und attraktive Alltags- und Freizeitnetze für den Veloverkehr gibt.

Fragen aus dem Publikum

Hauke Fehlberg: Die Studie über das «Versement transport» ist nicht in der Schublade von Doris Leuthard verschwunden. Mehr dazu ist beim BAV nachzulesen.

Daniela Lutz-Beck: Professor Zweibrücken stellt fest, dass in die weiten Wege am meisten investiert wird. Ich denke, das geht darauf zurück, dass beim Autoverkehr das stärkste Lobbying vorhanden ist. Beim Fuss- und Veloverkehr ist es schwierig, ein entsprechendes Lobbying zu betreiben. Dem Lobbying kommt am Ende ja politisches Gewicht zu.

Klaus Zweibrücken: Ja, das stimmt. In der Auto-Dimension werden die Probleme anders wahrgenommen – der starke Autobahnverkehr wird heftiger diskutiert, als der Umstand, dass die Fussgängerinnen und Fussgänger zu wenig Platz haben, obwohl davon mehr Leute betroffen sind.

Hauke Fehlberg: 80% des Verkehrs in der Schweiz finden auf der Strasse statt. Auf dem Strassennetz ist der meiste Verkehr auf den Nationalstrassen unterwegs. Das Segment der Fahrten von fünf bis 30 Kilometer entspricht der durchschnittlichen Fahrtenlänge auf einer Nationalstrasse. Weil viel auf den Nationalstrassen gefahren wird, entstehen teure Kosten.

Klaus Zweibrücken: Es sind nicht 80% des Verkehrs, sondern 80% der Fahrtenleistung.

Peter Marbet: Wir haben viel darüber gehört, dass sich die Bedürfnisse nach Mobilität verändern. Es stellt sich die Frage, wie man den veränderten Bedürfnissen entsprechen kann. Man kann die Dinge auch anders betrachten, indem man sagt, dass die vorhandenen Angebote die Bedürfnisse prägen. Ich habe diesen Ansatz etwas vermisst. Es gibt die These, dass kein Ausbau mehr stattfinden soll. In Bezug auf den Bypass bei der A6 bedeutet dies, dass der Bau eines Bypass mit zwei zusätzlichen Spuren eigentlich nichts ändert, weil die neue Strecke auch wieder verstopft sein wird. Ist es denn sinnvoll, Engpassbeseitigungen vorzunehmen, nur um neue Engpässe zu schaffen?

Laurent Reusser: Zum Thema Kapazitätsausbau auf der Strasse ist der Spielraum im Hinblick auf den Platzbedarf und die Raumverhältnisse in den Agglomerationen ziemlich ausgereizt. Es wird nicht möglich sein, diesbezüglich geeignete Massnahmen zu treffen. Bei der Umsetzung von Massnahmen legen wir in der Region den Fokus nicht darauf, diese mit einer Verkürzung der Reisezeit zu verknüpfen, was schliesslich zu längeren Wegen und zu Mehrverkehr an anderen Orten führen kann. Unser Augenmerk liegt auf einer siedlungsverträglichen Gestaltung des Verkehrs. Es gibt Orte, wo es durchaus Sinn macht, die Stausituationen in den neuralgischen Gebieten zu entschärfen, damit man einen Grossteil des Verkehrs aus bestimmten Siedlungsgebieten ableiten kann. Dieser Aspekt ist im Zusammenhang mit der Engpassbeseitigung wesentlich. Der Stau auf der Autobahn geht mit einer hektischen Situation auf den innerörtlichen Strassen einher, so kann bspw. der Verkehr vom Ostring bis zum Thunplatz nicht mehr siedlungsgerecht gestaltet werden, davon sind auch der öV und der Langsamverkehr betroffen. Ein wesentlicher Punkt ist ausserdem, dass die Autobahn A6 die Stadtqualität zerschneidet, man muss nicht nur an die verkehrstechnischen Aspekte denken. Aber die Sache ist zweischneidig – man will nicht a priori mehr Kapazität auf der Strasse zur Verfügung zu stellen, sondern den Verkehr verträglicher gestalten.

Philippe Cabane: In Deutschland wurde damit begonnen, in Stausituationen die Pannestreifen für den Verkehr zu öffnen. So kann man den bestehenden Raum besser nutzen.

Laurent Reusser: Für die A6 im Ostring hatte das ASTRA ein Projekt zur Pannestreifen-Umnutzung ziemlich weit vorangetrieben. Weil man etwas spät merkte, dass dies nicht ohne öffentliche Auflage geht, wurde es zurückgestellt. Es gibt ein Pilotprojekt für eine Pannestreifen-Umnutzung bei Morges. Dabei geht es nicht darum, mehr Kapazität zu schaffen, sondern darum, dem Verkehr einen besseren Zugang zur Autobahn zu ermöglichen, weil der Verkehr zu den Hauptverkehrszeiten dadurch wieder flüssiger wird.

Markus Maibach: Zur Frage des Ausbaus der Verkehrsinfrastruktur gibt es viele Untersuchungen, die eine Erkenntnis gemeinsam haben: Ein Drittel des Mehrverkehrs ist Neuverkehr. Dieser Zusammenhang ist nachweisbar und gilt auch für den öV. Mit dem Projekt Bahn 2000 wurde Mehrverkehr geschaffen, ein Drittel davon ist neu, ein Drittel umgelagert. Die Aufhebung des Engpasses am Baregg führte zu einer Verlagerung des Stauproblems zum Gubrist. Ein Ausbau zieht relativ schnell nach sich, dass Siedlungsentwicklungen stattfinden. Im Kanton Aargau ist das Thema sehr aktuell, insofern als alle Gemeinden bessere Zufahrten zur A1 fordern. Wenn diese Zufahrten in die A1 gebündelt werden, muss im Gegenzug die Autobahn ausgebaut werden, so läuft diese Entwicklungsspirale.

Mathias Rickli: Ich möchte auf die Frage des Platzangebots zurückkommen. Das Angebot an Strassenflächen ist gegeben. Bislang konnte mir niemand die Frage beantworten, warum man auf den bestehenden Strassenflächen keine Veloförderung umsetzen kann, indem man die Signalisierung anpasst. Es fällt auf, dass die Signalisierungen für die Velos an Stellen, wo es gefährlich wird, aufgehoben sind. Eine vermehrte Signalisierung der Velospuren und -wege, auf der gesamten Strassenfläche, würde ein Zeichen setzen, dass man den schwachen Verkehrsteilnehmenden den erforderlichen Platz einräumt, entsprechend würde dem Autoverkehr weniger Platz eingeräumt. Die Autos müssten ihr Tempo reduzieren. Wer kann mir erklären, warum die Idee bezüglich der Signalisierung nicht besser aufgenommen wird. In den Bundesgesetzen ist nirgendwo festgehalten, dass bei Gefahrenstellen oder Engpässen keine Velomarkierungen angebracht werden dürfen.

Melanie Mettler: Ich danke für diesen Input. Ich schlage vor, dieses spannende Thema im Rahmen der Workshops zu vertiefen. Eine Diskussion würde an dieser Stelle unseren Zeitrahmen sprengen.

Luzius Theiler: Ich schlage vor, die Frage «Muss die Agglomeration Bern weiter wachsen?» zum Thema der nächsten Agglomerationstagung zu machen. Es ist unbefriedigend, über die Folgen der politischen Entscheide und Vorgaben zu diskutieren, die auf einer höheren Stufe, bei der RKBM, gefällt werden. Die Aussage, dass die Arbeitsplätze um 9% zunehmen werden und die Wohnbevölkerung um 6% wachsen wird, gibt zu denken. Wenn die Schere sich immer weiter öffnet, kommen wir mit den damit einhergehenden Verkehrsproblemen von immer grösseren Ausmassen niemals zurecht. Man muss über die Vorgaben diskutieren, bspw. über die Baugesetzrevision des Kantons. Darin steht, der Kanton Bern müsse dem Durchschnittswert des Wachstums der Schweizer Kantone entsprechend wachsen. Das ist Unsinn, nicht alle können wie die Boom-Regionen wachsen. Über solche Vorgaben muss man diskutieren, daher mein Themenvorschlag für die nächste Tagung.

Melanie Mettler: Ich danke für diese Anregung. Die Diskussionsrunde ist beendet. Wir schreiten zum nächsten Programmpunkt.

5 Podiumsdiskussion

Teilnehmer/in: Fabienne Perret, Leiterin Tätigkeitsfeld Mobilität und Kommunikation bei der Beratungsfirma Ernst+Basler Partner
Hauke Fehlberg, Vizedirektor Bundesamt für Raumentwicklung (ARE)
Markus Maibach, Geschäftsleiter Beratungsbüro Infras

Moderation: Lisa Stalder, Redaktorin bei der Zeitung *Der Bund*

Melanie Mettler: Fabienne Perret ist Leiterin des Tätigkeitsfelds Mobilität und Kommunikation bei der Beratungsfirma Ernst+Basler Partner. Sie ist sehr vielseitig tätig, bspw. als Beraterin bei der partizipativen Lösung von konkreten Verkehrsproblemen in Städten und Dörfern oder als Verfasserin von Berichten für Verwaltung und Politik, zum Beispiel eine Erreichbarkeitsstudie für den metropolitanen Raum Zürich oder eine Studie über Wertewandel und Mobilität. Markus Maibach ist Geschäftsleiter des Beratungsbüros Infras. Er ist seit 1990 Projektverantwortlicher für den Bereich Verkehr. Er hat an unzähligen Studien mitgearbeitet und als Leiter an vielen Entwicklungsprojekten mitgewirkt. Er beschäftigt sich insbesondere mit Grossprojekten, politischen Strategien, Entwicklung des Verkehrs, Wirtschaftlichkeit und Infrastrukturplanung. Hauke Fehlberg ist seit Februar 2014 Vizedirektor des Bundesamtes für Raumentwicklung (ARE). Davor arbeitete er seit 2001 beim Bundesamt für Verkehr (BAV), wo er als Gesamtprojektleiter grosse Entwicklungsprogramme verantwortete, zum Beispiel «Bahn 2030» oder, im Rahmen des Vorhabens Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI), das strategische Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur (STEP).

Lisa Stalder: Ich heisse ich Sie nochmals herzlich an der Agglomerationstagung im gut erschlossenen Berner Lorrainequartier willkommen. Wir werden einzelne Punkte aus den Referaten aufnehmen und auch einen Blick in die Zukunft werfen. Wir werden uns damit beschäftigen, was in der Schweiz pendelmässig auf uns zukommt, besonders in der Region Bern. Wir werden uns überlegen, wie wir diese Herausforderungen angehen können. In diesem Zusammenhang soll auch das Tram Region Bern zur Sprache kommen – nach dem Ausgang der Abstimmung müssen wir uns mit der Frage auseinandersetzen, welche Alternativen es gibt. Das Publikum hat nach der Diskussion die Möglichkeit, Fragen zu stellen. Ich beginne ich mit einer persönlichen Frage an Fabienne Perret: Frau Perret, Sie wohnen nicht in Bern. Wie sind Sie zu diesem Anlass nach Bern gereist?

Fabienne Perret: Ich bin mit dem Zug angereist.

Lisa Stalder: Könnten Sie sich vorstellen, die Pendelstrecke Zürich-Bern jeden Tag zurückzulegen? War der Zug gut belegt?

Fabienne Perret: Ich fahre gerne mit dem Zug. Ich kann im Zug gut arbeiten. Aber ich möchte diese Strecke nicht jeden Tag zurücklegen. Der Zug war ziemlich voll.

Lisa Stalder: Herr Fehlberg, wie sieht Ihr täglicher Arbeitsweg aus?

Hauke Fehlberg: Ich wohne in einem Vorort von Basel. Ich benutze eine kombinierte Mobilität: Zuerst fahre ich mit dem Velo zum Bahnhof, dann mit dem Fernverkehrszug nach Bern und dann mit der S-Bahn bzw. dem Bus zum Arbeitsplatz. Meine Reise zur Arbeit dauert etwa eine Stunde und fünfunddreissig Minuten.

Lisa Stalder: Können Sie im Zug gut arbeiten?

Hauke Fehlberg: Ja, da habe ich mich gut eingelebt. Die Zugfahrt zwischen Basel und Bern dauert nahezu eine Stunde, da ich nicht umsteigen muss, kann ich die Zeit gut zum Arbeiten nutzen. Ich muss jedoch sagen, dass ein Arbeitsweg von zweimal anderthalb Stunden pro Tag an der Schmerzgrenze liegt.

Lisa Stalder: Herr Maibach, wie sieht Ihr Arbeitsweg aus?

Markus Maibach: Ich oute mich als Pendler auf Lebenszeit. Ich wohne in Wettingen, fahre mit dem Velo nach Baden und von dort mit dem Zug nach Zürich. Ich habe einen komfortabel kurzen Arbeitsweg von 30 Minuten. Ich reise mit dem Schnellzug. Mit meinem GA bin ich schwer subventioniert. In unserer Familie tat sich in letzter Zeit einiges: Die Kinder zogen aus und die Erwerbstätigkeit meiner Partnerin stieg, dadurch verdreifachte sich unser Pendelvolumen innerhalb von zwei Jahren, währendem die Flächeneffizienz sich halbierte.

Lisa Stalder: Wo verorten Sie die Schmerzgrenze in Bezug auf den Zeitaufwand für den Arbeitsweg?

Markus Maibach: Ich kann die Zeit im Zug gern und gut nutzen. Meine Schmerzgrenze liegt bei 45 Minuten. Seit ich im Nebenamt als Gemeinderat von Wettingen für die Bereiche Tiefbau und Verkehr zuständig bin, erlebe ich zum ersten Mal, was es heisst, seinen Arbeitsplatz innert fünf Minuten erreichen zu können. Ich muss sagen, das ist ein Stück Lebensqualität!

Lisa Stalder: Die Schmerzgrenzen liegen offenbar bei allen anderswo. Was den Arbeitsweg anbelangt, hat jede und jeder eigene Vorstellungen davon, was machbar bzw. möglich ist. Gibt es Aussagen allgemeiner Art, die man über die Auswirkungen des Pendelns auf das Individuum oder auf die Gesellschaft machen kann?

Markus Maibach: Zwischen Wohn- und Arbeitsort existiert in den Köpfen der Leute auch eine Distanz im geistigen Sinne. Ich muss gestehen, dass ich die Zeit am Morgen fast schon brauche, ich nutze sie auch gerne zum Lesen der Zeitungen. Die Pendelzeit am Abend ist mir jedoch zuwider. Am Morgen erlebe den Arbeitsweg weniger stressvoll als am Abend. Meiner Meinung nach bringt ein kurzer Arbeitsweg grosse Vorteile.

Fabienne Perret: Ich selbst bin keine Pendlerin und kann dazu keine Aussagen aus persönlicher Erfahrung machen. Am Beispiel unserer Firma lässt sich ein sehr direkter Zusammenhang zwischen Kündigungsverhalten und Länge des Arbeitsweges erkennen. Es handelt sich um keine repräsentative Stichprobe, aber wir haben festgestellt, dass die Häufigkeit der Austritte von Mitarbeitenden, die keine zwei Jahre bei uns arbeiteten, direkt mit der Distanz ihrer Arbeitswege korreliert. Es gab Leute, die anfangs meinten, der Ar-

beitsweg von Bern nach Zürich sei problemlos zu verkraften. Nach etwa einem Jahr merkten sie jedoch, dass es für sie und für ihre Familien eine zu grosse Belastung war. Ich selbst will so nah wie möglich beim Arbeitsort wohnen und mit dem Velo zur Arbeit fahren können. Ich mag es, wenn ich selbstbestimmt wählen kann, wann ich wo durchfahre.

Lisa Stalder: Herr Fehlberg, teilen Sie die Erfahrung, dass die Leute ihre Arbeitsstelle aufgrund eines zu langen Arbeitsweges aufgeben – oder haben Sie selbst schon Überlegungen dieser Art angestellt?

Hauke Fehlberg: Nein. Ich hatte in der ersten Hälfte meines Arbeitslebens einen kurzen Arbeitsweg von zehn Minuten. In der zweiten Hälfte ist der Weg etwas länger, aber das ist verkraftbar. Es kommt sehr darauf an, wie man die Zeit im Zug – ich würde niemals mit dem Auto zur Arbeit fahren – nutzen kann. Es ist wichtig, dass man etwas mit der Reisezeit anfangen kann und sie nicht als verlorene Lebenszeit abschreiben muss, denn dafür ist es zu viel Zeit. Der Preis, den die Pendelnden allgemein bezahlen, besteht in einem weniger gut ausgebildeten sozialen Netz. Das Sozialleben leidet unter dem Pendeln. Dafür, dass ich einen tollen Job in Bern habe, aber in Basel wohne, bezahle ich mit meinen sozialen Beziehungen, weil ich täglich drei Stunden unterwegs bin. Soweit zu den Auswirkungen auf persönlicher Ebene. Ich wirkte im Rahmen meiner früheren Tätigkeiten bei der Planung der grossen Infrastruktur-Ausbauprogramme FABI und STEP mit. Da wurden auch Untersuchungen in Auftrag gegeben, die sich mit der volkswirtschaftlichen Seite dieser Projekte beschäftigten. Man wollte wissen, ob sich die grossen Investitionen in den Bahnverkehr und in die Bahninfrastruktur lohnen. Bei den Planungsvoraussetzungen wurden die Morgenspitzen als Bemessungsgrundlage genommen, um herauszufinden, wie stark das Netz theoretisch ausgebaut werden müsste. Wenn 20 bis 40 Mia. Franken für die Bahninfrastruktur ausgegeben werden, muss sich die Sache gesellschaftlich lohnen: Man erreicht natürlich eine Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der Schweiz als Grossregion gegenüber den anderen grossen Regionen in Europa. Der Arbeitsmarkt wird dadurch erweitert, sowohl für die Arbeitnehmenden als auch für Unternehmen, die Arbeitskräfte suchen. Man muss das Kollektive dem Individuellen gegenüberstellen.

Lisa Stalder: Pendeln ist also eine gute Sache für die Wirtschaft?

Hauke Fehlberg: Ja, es bewirkt volkswirtschaftlich positive Effekte, die die Investitionen in die Infrastrukturen für den Pendelverkehr rechtfertigen.

Markus Maibach: Ich denke, dass die Anzahl der Erwerbstätigen eine eindrückliche Grösse zur Entwicklung im Pendelbereich ist. Das Pendeln ist ein Wirtschaftsfaktor. Wir haben das so gewollt, wir haben neue Konzepte geschaffen, nach denen bspw. beide Partner arbeiten gehen können. Das ist gesellschaftlich sinnvoll und beeinflusst die Erwerbstätigkeit positiv, wenn man das Wirtschaftswachstum positiv gewichtet. Diese Entwicklung hat Auswirkungen auf die Arbeitswege. In Anbetracht der prognostizierten Wachstumszahlen bei der Arbeitsplatzentwicklung in Bern stellt sich die Frage, wo denn die Wohnbauprojekte bleiben, die es den Leuten ermöglichen würden, in der Nähe ihrer Arbeitsplätze zu wohnen? Es gibt gesellschaftliche Trends und Strukturen sowie Effekte zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln. Wir wollen gewisse Wachstumszahlen erreichen, also müssen wir uns überlegen, Tagesstrukturen zu bauen, damit die Erwerbstätigkeit steigen kann, dabei muss

man sich jedoch bewusst sein, dass dies einen Einfluss auf die Anzahl der Pendelnden hat.

Lisa Stalder: Sie sprechen den Strukturwandel an. Früher wohnte der Fabrikarbeiter neben der Fabrik und die Lehrerin wohnte neben dem Schulhaus. Heute sind die Bedürfnisse anders gelagert. Es gibt Leute, die das Einfamilienhaus im Grünen höher gewichten als einen kurzen Arbeitsweg. Sind die heutigen Bedürfnisse auf längere Frist überhaupt mit den Entwicklungen im Bereich der Infrastruktur vereinbar?

Hauke Fehlberg: Meinen Sie vereinbar mit dem, was die Gesellschaft in die Infrastrukturen bzw. in die Abgeltung des öV investiert?

Lisa Stalder: Ja.

Hauke Fehlberg: Dass wir irgendwann an die Grenzen stossen, ist absehbar. Für die Bahn gibt es im Rahmen des FABI einen Infrastrukturfonds (BIF). Entsprechend soll es für die Strassen einen NAF geben. Das Problem besteht nicht in der Finanzierung der neu zu bauenden Infrastrukturen, denn da handelt es sich um einmalige Investitionen. Das Problem sind die Unterhaltskosten. Beim öV werden es die Abgeltungen für den Regionalverkehr sein, die je zur Hälfte von Bund und Kanton bezahlt werden. Je stärker das Angebot ausgebaut wird, weil die Nachfrage wächst, umso mehr müssen die Abgeltungen steigen. Die Kantone haben heute schon Mühe, die nötigen Mittel aufzubringen. Auch der Bund kommt an seine Grenzen. Es gibt Kantonsquoten. Wir können weder die Beiträge an den Unterhalt noch die Abgeltungen für den Verkehr ständig erhöhen. Irgendwann muss man darüber nachdenken, ob wir langfristig ein Verkehrswachstum von jährlich 2% zulassen wollen oder ob wir uns etwas anderes überlegen müssen.

Fabienne Perret: Ich kann hier anknüpfen: In der Studie zu Wertewandel und Mobilität wählten wir einen anderen Ansatz, indem wir uns vom Modell lösten, rückblickend Entwicklungen festzumachen und diese auf die Zukunft zu transponieren. Dies wird oft gemacht, indem man bspw. das Wachstum der Verkehrsachsen in der Vergangenheit prozentual auf die nächsten 30 Jahre spiegelt. Wir haben andere Möglichkeiten erwogen und verschiedene Szenarien erstellt. Die Arbeit mit Szenarien ist keine exakte Wissenschaft, wir wissen nicht besser als andere, was die Zukunft bringt. Wir wollten einen Raum an Möglichkeiten aufzeigen, wo die Entwicklungen hinführen könnten. Es gibt Trends oder Anzeichen, dass sich die Dinge in eine andere Richtung bewegen. Ich verweise dazu auf die Diskussion zu Entschleunigung und Suffizienz sowie zur 2000-Watt-Gesellschaft, die in der Konsequenz dazu führen müsste, dass wir uns weniger herumbewegen oder die Wege allenfalls kürzer werden. Vielleicht verbringen die Bewohnerinnen und Bewohner der Stadt Zürich ihre Wochenenden in der Zukunft nicht mehr in Graubünden, sondern im Zürcher Oberland. Es lohnt sich, in anderen Szenarien zu denken als in dem des prognostizierten Verkehrswachstums, welches wir in den letzten Jahren erlebt haben. Ich bin überzeugt, dass wir eine Grenze erreichen, wo dieses ressourcenmässig und finanziell nicht mehr tragbar ist. Unsere Studie zeigt verschiedene Szenarien auf.

Ich teile die Meinung von Philippe Cabane, dass Verkehrspolitik und Verkehrsplanung nicht isoliert betrachtet werden dürfen, weil sie Auswirkungen auf alle anderen Lebensbereiche zeitigen. Wenn wir die Wege verkürzen wollen, damit eine Umlagerung bei den Verkehrsmitteln stattfindet, weil man zu Fuss oder mit dem Velo zur Arbeit gelangen kann, braucht

es andere Strukturen. Es braucht kostengünstige Wohnungen in der Stadt. Ich plädiere dafür, die verschiedenen Bereiche gesamthaft zu optimieren.

Lisa Stalder: Vielleicht braucht es auch eine Optimierung in Bezug auf die Flexibilität der Arbeitgeberinnen und Arbeitgeber?

Markus Maibach: Bei uns ist praktisch niemand zu 100% im Büro anwesend. Telearbeit ist bei uns gang und gäbe. Dieses Modell funktioniert, die Leute können sich individuell einrichten. Die Beratungsbranche scheint dafür geeignet. Aus ökonomischer Sicht möchte ich folgendes zu den Grenzen sagen: Heute existiert ein Grundsockel des Substanzerhalts, der keinen Mehrwert bringt. Wir müssen unsere Strassen und Werkleitungen einfach sanieren. Die Gemeinde Wettingen zum Beispiel gibt pro Jahr vier Mio. Franken ohne Mehrwert aus. Dazu kommen die durch die Zersiedlung verursachten Kosten. Es gibt längere Distanzen und mehr Pendlervolumen. Die Infrastrukturkosten schlagen zurück, jetzt realisieren wir langsam, in welchem Ausmass und zu welchen Kosten. Ein paar grosse Finanzierungsvorlagen stehen vor der Tür. Bei diesen Gelegenheiten hat die Gesellschaft die Möglichkeit, ihre Zahlungsbereitschaft zu äussern. Aber die Wahrnehmung der Zusammenhänge hinter den explodierenden Infrastrukturkosten – nicht nur bei den Verkehrskosten, sondern bei den Gesamtkosten – ist erst am Entstehen. Ökonominnen und Ökonomen würden dicht gepackte Siedlungsstrukturen wählen, wenn es nur darum ginge, die Infrastrukturkosten zu minimieren.

Lisa Stalder: Ich möchte den Fokus auf die Region Bern richten. Um die Zahlen aus dem Referat von Laurent Reusser aufzunehmen: In der Stadt Bern gibt es über 130'000 Einwohnerinnen und Einwohner und rund 180'000 Arbeitsplätze. Dies generiert Pendlerströme. Bis ins Jahr 2030 werden gemäss RGSK die Bevölkerungszahl um 6%, die Anzahl der Arbeitsplätze um 9% und der Gesamtverkehr um 29% zunehmen. Man will ja nicht unbedingt neue Infrastrukturen schaffen, weil diese noch mehr Verkehr generieren würden. Herr Fehlberg, wie können wir eine solche Zunahme denn bewältigen?

Hauke Fehlberg: Mit der angenommenen Änderung des Raumplanungsgesetzes ist vorgesehen, das Potenzial der Innenverdichtung von Städten zu nutzen. Da dieses Potenzial in der Berner Innenstadt nah bei null liegt, muss man andere, zentrumsnahe Lösungen finden. Wir müssen darauf hinarbeiten, dass Menge und Länge der Wege möglichst abnehmen. In Bezug auf die Spitzenzeiten wäre es auch auf Gemeindeebene möglich, mit den ortsansässigen Firmen das Gespräch zu suchen, um auf sie dahingehend einzuwirken, dass die Morgenspitze entschärft werden kann. So könnten die Verkehrsprobleme ein bisschen gemildert werden.

Lisa Stalder: Frau Perret, haben Sie aus der Sicht als Aussenstehende einen Input oder gar eine Patentlösung für die Region Bern?

Fabienne Perret: Eine Patentlösung gibt es leider nicht, sonst hätte man sie schon längst umgesetzt. Ein möglicher Ansatz besteht im Versuch, die Spitzen zu brechen, durch flexible Arbeitszeiten und neue Zeit-Modelle. Ich glaube fest an das Konzept der Durchmischung, so könnte man die Wegstrecken allgemein verkürzen, die kurzen Wege sind für den Fuss- und Veloverkehr attraktiv. Das Prinzip der Quartierläden wurde erwähnt. Quartierläden sind vom Prinzip her eine gute Sache, weil sie gleich um die Ecke liegen. Es liegt im Einflussbereich der Gemeinden, Quartierläden attraktiv zu machen und dafür zu sorgen, dass die Sache für die Leute finanziell aufgeht. Durch eine entsprechende Verteilung der Mittel können veränderte Rahmenbedingungen geschaffen werden, so dass man nicht mehr dazu gezwungen ist, sich am Samstag ins Auto zu setzen, um irgendwo zu einem Shoppingcenter auf der grünen Wiese zu fahren, um den Grosseinkauf zu machen. In diesem Bereich besteht für Stadt, Gemeinde und Region Bern ein gewisser Handlungsspielraum.

Lisa Stalder: Herr Maibach, Sie sind Gemeinderat in Wettingen. Gibt es in Wettingen ähnliche Probleme? Und wenn ja, wie gehen Sie diese an?

Markus Maibach: Wettingen ist gebaut, es gibt keine Entwicklungsflächen. Also muss Wettingen in Kleinarbeit verdichten und den öffentlichen Raum aufwerten. Wir brauchen ein schlüssiges System, das in der Praxis taugt. Diese Aufgabe kommt allen Gemeinden zu. Wenn immer von Wachstum die Rede ist, darf der Aspekt nicht zu kurz kommen, sich ebenso nach Möglichkeiten der Entlastung umzutun. Damit geraten wir in die Föderalismus-Diskussion: Wenn jede Gemeinde es darauf anlegt, das Wachstum zu erreichen, das sie sich wünscht und für sich anstrebt, entsteht am Ende die perfekte Zersiedlung. Fachleute und Leute aus der Politik sind sehr mutig, wenn es darum geht, Wachstum in der Agglomeration zu prognostizieren, aber es fehlt am Mut, wenn es darum geht, bei der Verkehrsentwicklung zu bremsen. Das zeigt das Beispiel der Zürcher Kulturlandinitiative, die massiv verwässert worden ist. Wir führten die Wachstumsdiskussion unlängst auch in Wettingen, die Antwort war simpel: Eigentlich würden wir lieber nicht wachsen, aber wir sollten wachsen, weil es im überregionalen Interesse liegt, und wir werden wachsen, weil wir attraktiv sind. Darum müssen wir die Verdichtungsdiskussion ernst nehmen. Es erfordert viele Ressourcen, auch von Seiten der Verwaltung, qualitativ hochstehende Projekte umzusetzen und eine Verdichtung zu realisieren, die nicht in einen Dichtestress umkippt.

Lisa Stalder: Die Gemeinden Köniz und Ostermundigen haben bereits Projekte dieser Art umgesetzt oder sind daran, solche umzusetzen. Man baut dort, wo eine Infrastruktur besteht. Es werden auch neue Arbeitsplätze geschaffen, bspw. im Liebefeld. In Ostermundigen sind in den letzten Jahren zahlreiche Siedlungen mit neuem Wohnraum entstanden. Nach dem Nein zum Tram Region Bern kommt es einem so vor, als ob das zu all diesen Massnahmen passende Verkehrskonzept fehlen würde. Herr Fehlberg, was ist in dem Fall zu tun?

Hauke Fehlberg: Ich muss diese Frage zurückgeben, der Bund kann sie nicht beantworten. Das eidgenössische Parlament hat die Mittel für das Tram gesprochen. Sie sind reserviert und mit dem Label «Tram in Bern» mit einer bestimmten Funktion versehen. Diese Funktion hat eine bestimmte Wirkung. Das ARE überprüfte seinerzeit, ob die Wirkung im Vergleich zu den Kosten ausreichend wirkungsvoll wäre.

Unser Amt, bzw. die Ämter, die nach der Leistungsvereinbarung die Finanzierungsvereinbarung unterschreiben, wollen wissen, ob das Geld in den Topf zurückgeht oder ob das Tram gebaut wird und wenn ja, zu welchem Zeitpunkt. Uns interessiert, ob die Mittel für andere Projekte frei werden oder nicht. Wie es weitergeht, weiss noch niemand. Die Gelder sind vorläufig reserviert und mit einer bestimmten Wirkung versehen.

Lisa Stalder: In der gestrigen Presse war zu lesen, dass ein paar Parteien aus Ostermündigen sich zusammengeschlossen haben, um eine Volksinitiative zu starten. Das Thema Tram Region Bern könnte nochmal aufs Tapet kommen. Wenn ich richtig verstanden habe, wären die Bundesmittel für das Tramprojekt noch verfügbar.

Hauke Fehlberg: Ja, das Geld ist per Bundesbeschluss für ein Tramprojekt mit definierter Wirkung festgelegt. Das Projekt kann anders heissen, fest steht, dass die Mittel für ein Tramprojekt in Bern, mit einer bestimmten Wirkung, vorgesehen ist.

Lisa Stalder: Frau Perret, wie sehen Sie das Tramprojekt respektive die Tatsache, dass gebaut und entwickelt wird, obwohl ein geeignetes Verkehrskonzept fehlt?

Fabienne Perret: Ich kann nur Vermutungen anstellen, wir haben uns nicht detailliert mit dem Tram Region Bern auseinandergesetzt. Vermutlich stecken hinter der Ablehnung in beiden Gemeinden gewisse Ängste in der Bevölkerung. Dem müsste man nachgehen. Im Vorfeld der Abstimmung gab es bspw. den Kommentar, ein Tram nach Köniz wäre eine gute Sache, wenn es nicht so gefährlich wäre, mit dem Velo neben Tramgeleisen zu fahren. Diese Kritik kommt häufig auf, wenn es um Geleise im Strassenraum geht. Ich empfehle, an der Sache dranzubleiben und das Projekt, hinsichtlich jener Punkte, die bei der Bevölkerung Ängste und Vorbehalte geweckt haben, zu optimieren. Vielleicht konnte man das Tramprojekt der Stimmbevölkerung nicht bis zum letzten Vorteil vermitteln. Bei einer Abstimmung sind für jede Person ganz bestimmte Punkte ausschlaggebend. Man muss nochmals ansetzen, um die Leute besser abholen zu können.

Lisa Stalder: Frau Perret nannte die kleinen individuellen Gesichtspunkte als mögliche Gründe für die Ablehnung. Herr Maibach, sehen Sie das ähnlich?

Markus Maibach: Grundsätzlich schon. Es gibt unterschiedliche Assoziationen und Wahrnehmungen zum Tram als urbanem Gefährt mit Neben- und Begleiterscheinungen. Wie immer bei Projekten dieser Grössenordnung waren die Kosten sicherlich ein wichtiger Faktor. Wenn man die gesamte Schweiz betrachtet, fällt auf, dass das Tempo bei der Stadtbahn-Entwicklung tatsächlich etwas zurückgenommen worden ist. In Basel wurde ebenfalls ein Projekt abgelehnt. Wir sind gespannt wie es nächstes Jahr in der Region Zürich-Aargau läuft. Um eine Zusammenfassung im Sinne eines Ratschlags zu geben, empfehle ich, sich beim Tempo etwas zurückzuhalten. Gewisse Vorhaben sind nicht so eilig, wie man denkt. Sind sie erst einmal gebaut, müssen sie für 50 Jahre halten. Ausserdem muss an der Kluft zwischen der Stadt und dem Umland gearbeitet werden. In Zürich findet eine solche Diskussion statt. Der Stadt Zürich stehen enorme Ressourcen für die Planung zur Verfügung, es herrscht eine andere politische Kultur, man ist voll auf den öV getrimmt. Dies bewirkt eben auch eine gewisse urbane Arroganz, die in den Nachbargemeinden als solche wahrgenommen wird. Dagegen muss man das grundsätzliche Verständnis füreinander fördern.

Drittens rate ich dazu, innovativ zu werden. Wenn man Knappheiten schafft, muss man innovativ werden. Man kann die Ablehnung auch als Chance sehen, sich anders zu orientieren und innovative Verkehrslösungen zu finden.

Lisa Stalder: Ich denke, das Thema der urbanen Arroganz könnte beim Mittagessen noch für Gesprächsstoff sorgen, hier wollen wir nicht weiter darauf eingehen. Zurück zum Tram: Die hier anwesende Gemeinderätin Ursula Wyss sagte im Anschluss an die Abstimmung, dass die Agglomerationen zwar bauen und stetig weiter wachsen wolle, aber nicht bereit sei, sich an der Lösung der Verkehrsprobleme, die sich nicht allein für die Stadt ergeben, zu beteiligen. Frau Perret, braucht es zuerst ein Verkehrskonzept, bevor man mit der Siedlungsentwicklung beginnt?

Fabienne Perret: Ja, Siedlungs- und Verkehrsentwicklung müssen koordiniert angegangen werden. Die Grundsteine sind gelegt, diese Vorgehensweise muss man konsequent weiterführen. Ich bin mit Markus Maibach einverstanden, dass es wichtig ist, das gegenseitige Verständnis zwischen Stadt und Land zu fördern. Veranstaltungen wie diese dienen dazu. Ich habe gestern an einer Veranstaltung in einer ländlichen Gemeinde teilgenommen, wo man sich vor einer Tramsituation fürchtet. Solche Befürchtungen muss man ernst nehmen. Nebst guter Abstimmung bei der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung, müssen wir auch darauf hinarbeiten, das gegenseitige Verständnis zu fördern.

Lisa Stalder: Aus einer übergeordneten Perspektive erkennt man, dass die Gemeindegrenzen sekundär sind. Herr Fehlberg, wie wichtig ist die gemeindeübergreifende Zusammenarbeit im Zusammenhang mit solchen Projekten?

Hauke Fehlberg: Sie ist ausgesprochen wichtig. Es gibt das Raumkonzept Schweiz, das tripartit, auf allen staatlichen Ebenen, erarbeitet worden ist. Es erfasst das ganze Land, mit den zwölf grossen Handlungsräumen. Das Prinzip, in funktionalen Räumen zu denken, auch im Hinblick auf die Verkehrsbeziehungen, ist eine zwingende Voraussetzung, um vernünftige Lösungen zu finden. Verkehrssysteme enden nicht an den Gemeinden- oder den Verwaltungsgrenzen. Sie hängen zusammen und müssen funktional betrachtet werden, dazu muss man über die Grenzen hinaus schauen.

Lisa Stalder: Herr Maibach, wie arbeiten Sie mit Ihren Nachbargemeinden zusammen?

Markus Maibach: Wenn wir zusammenkommen, geht es in der Regel zehn Minuten, bis das Thema Gemeindefusion aufkommt. Interessant ist, dass die regionale Zusammenarbeit gewaltig gewünscht wird, aber den Gemeinden fehlen die zur Weiterentwicklung solcher Zusammenarbeiten notwendigen Ressourcen. Daher verhalten sich Agglomerationsgemeinden opportunistisch – die Stadt verfügt über alle Ressourcen, von denen man profitieren kann. Man profitiert auch von der Logik der Entwicklungsstränge. Obwohl der Begriff in einem anderen Zusammenhang verwendet wird, bringe ich hier die Forderung nach einer «Entwicklungszusammenarbeit» ein. Ein schönes Projektbeispiel findet sich an der Stadtgrenze zwischen Zürich, Glattbrugg und Wallisellen. Um dieses Projekt, genauer diesen Veloweg, realisieren zu können, mussten viele Gemeinden zusammenarbeiten. Entscheidend ist, dass die Dienstabteilung Grün Stadt Zürich (GSZ) das Projekt leitete. Es hat wirklich für Aufbruchsstimmung in den Nachbargemeinden gesorgt, die selbst nicht in der Lage gewesen wären, ein solches Projekt umzusetzen.

Lisa Stalder: Angesichts der fortgeschrittenen Zeit müssen wir zum Schluss kommen: Es geht nun darum, den Blick auf die Entwicklung der nächsten 20 bis 30 Jahre zu richten.

Markus Maibach: Ich freue mich auf die Zeit, wenn die Leute bezüglich der Bedeutung der Verkehrsmittel rational werden. Dass ist der Fall, wenn nicht mehr alle ein eigenes Auto besitzen, sondern sich an einer Sharing-Economy beteiligen und darauf achten, ihre Pendelwege möglichst umweltbewusst zu gestalten. Die Leute werden erst rational, wenn das Auto nicht mehr auf der Liste steht. Als Verkehrsökonom stelle ich fest, dass da die grosse Bremse sitzt. Fällt sie weg, können wir die Diskussion relativ entkrampft angehen. Deswegen sind autofreie Haushalte eine sehr wichtige Stufe der Entwicklung.

Fabienne Perret: Ich freue mich auf eine Zeit, wo es keinen Grundsatzentscheid mehr bedeutet, mit dem Auto oder mit dem Zug zu fahren, sondern man einfach das Verkehrsmittel benutzen kann, das am besten passt. Ich hoffe, dass die Strukturen sich in dem Sinne ändern, dass die Menschen nah bei ihren Arbeitsplätzen wohnen. Ich würde mich freuen, wenn sich die Pendeldistanzen verringern, auch im Sinne des Gesamtsystems.

Hauke Fehlberg: Diesen guten Ideen ist nicht viel anzufügen. Ich bin nicht ganz so optimistisch, dass es ohne den politischen Einfluss eine starke Veränderung geben wird. Ich denke, die Entwicklung wird durch die Knappheit der Kapazitäten bestimmt. In den nächsten zehn bis 15 Jahren werden wir das Ruder nicht um 180 Grad herumreissen. Wir werden vorerst auf dem eingeschlagenen Entwicklungspfad bleiben. Durch die sich verknappenden Transportkapazitäten wird ein Umdenken stattfinden, wenn das Problem eine kritische Grösse erreicht. Vor 20 Jahren fuhren die Menschen in London noch mit dem Auto in die Stadt. Als dann nichts mehr ging, stiegen sie auf den öV um. Heute ist es nahezu undenkbar, mit dem Auto zur Arbeit in die Londoner City zu fahren. Ich denke, wenn das Problem nicht stark drückt, wird die Veränderung nicht so schnell stattfinden, wie wir uns erhoffen.

Fragen aus dem Publikum.

Martin Mäder: Herr Fehlberg hat die politische Einflussnahme erwähnt, die das Mobilitätsverhalten beeinflussen kann. Professor Zweibrücken stellte fest, dass zunehmend weniger junge Leute einen Fahrausweis erwerben, somit auf das Auto verzichten und den öV nutzen. Es stellt sich die Henne-Ei-Frage: Was war zuerst? Ist diese Entwicklung eine Folge der Politik oder der aktuellen Verkehrssituation oder ist sie die Folge einer bewussten Entscheidung, aufgrund der Überzeugung, dass man einen Beitrag zum Umweltschutz leistet, wenn man kein Auto anschafft?

Hauke Fehlberg: Ich kann nicht in die Köpfe der jungen Leute hineinsehen. Eine Erklärung mag vielleicht sein, dass es nicht mehr so wichtig ist, sich übers Autofahren zu identifizieren. Es gibt andere Sachen, die cool sind. Zudem ist das öV-Angebot stark ausgebaut. Man findet ein gutes Angebot vor, um zur Schule, zur Uni oder zum Lehrbetrieb zu gelangen. Es sind mehrere Faktoren, die zusammenwirken. Sicherlich kann die politische Einstellung zur Einsicht in die Notwendigkeit beitragen.

Markus Maibach: Ergänzend stelle ich fest, dass die Kosten und Hürden, die man heute aufwenden bzw. überwinden muss, um einen Fahrausweis zu bekommen, höher geworden sind. Ich bin gespannt, ob die Situation sich ändert, wenn die Leute etwas älter sind und über die nötigen Mittel verfügen. Die Reglementierung brachte einen dämpfenden Effekt. Im urbanen Raum lässt sich eine Sharing-Flexibilität bei der jungen Generation ausmachen. Es ist jedoch zu sagen, dass die jungen Leute oft und gerne in der Weltgeschichte herumfliegen, weil die Flüge billig sind.

Mathias Rickli: Ich möchte Herrn Maibach auf die städtische, genauer, die zürcherische Arroganz ansprechen: Wenn man die Situation in Bern betrachtet, fällt auf, dass die Agglomeration sehr schnell einen ländlichen Charakter annimmt. Das mag in Zürich anders sein. Ich spreche Sie im Hinblick auf die Traumvorstellung in Ihrem Schlusswort an: Wie soll die Entwicklung in eine solche Richtung stattfinden, in Anbetracht der Tatsache, dass es im Berner Umland und Hinterland so viele ländliche Gebiete gibt? Dort sind die Leute noch der festen Meinung, ohne Auto laufe gar nichts. Die Anzahl der Einwohnerinnen und Einwohner in diesen Regionen ist beträchtlich. Welche Lösung schlagen Sie vor?

Markus Maibach: Bei der städtischen Arroganz handelt es sich um eine Wahrnehmung. Ich habe sie erwähnt in meiner Rolle als Politiker einer Gemeinde, die den Ruf hat, eine Doppelagglomeration zu sein. In Zürich ist das politische Gefälle sehr gross. Neben der grossen Stadt stehen kleine Nachbargemeinden, sie sind teilweise ohne Parlament. Von daher ist die politische Kultur anders. Ich denke, dass auch die Umgebung von Zürich einen ländlichen Charakter hat. Der grosse Unterschied zu Bern besteht darin, dass es in Kloten einen Flughafen gibt, das Limmattal ist ein Siedlungsstrang und es wird eine gewisse Dichte erreicht. Durch die Zusammenarbeit an sogenannten Leuchtturm-Projekten, die grenzüberschreitend sind, bspw. bei Gebietsplanungen an der Stadtgrenze, bei denen der Fokus des Zentrums anders angelegt wird, werden neue Perspektiven in den Köpfen ausgelöst. Dabei ist auch wichtig, dass die fachliche Arroganz zur fachlichen Unterstützung wird. Das beste Beispiel erlebten wir in Zürich mit der Glattalbahn nach Wallisellen. Dieses Projekt funktionierte, weil das politische Establishment in Wallisellen die Chance erkannte und der Diskurs mit der fachlichen Ebene auf gleicher Augenhöhe stattfand. Von daher ist der Partizipationsprozess wichtig, bei Leuchtturmprojekten, die man entsprechend organisieren kann. Die Organisation an sich kann man an bestehende Planungsorganisationen abgeben, die in der Regel leider einen schlechten Verkehrsfokus haben. Projektzusammenarbeit ist ein guter Katalysator.

Daniela Lutz-Beck: Die Wohnsiedlungen werden verdichtet und die Bauten werden flexibel. Was ist denn mit der Wohnmobilität? Wahrscheinlich könnte ein grosser Teil der Leute, die in Bern wohnen und in Zürich arbeiten, ihre Wohnungen mit den Leuten, die von Zürich nach Bern pendeln, tauschen, damit wäre ein Teil des Pendlerstroms aufgehoben. Wo bleiben die Visionen in dem Bereich?

Fabienne Perret: Das Konzept mit dem Wohnungstausch tönt bestechend. Philippe Cabane hat erwähnt, dass man heutzutage den Arbeitsort häufiger wechselt. Heute gibt es pro Haushalt oft mehr als eine arbeitstätige Person. Am Ende geht die Sache nicht auf. Ich habe mich mit dem Thema Wohnmobilität nicht näher befasst, aber man muss anerkennen, dass es solche Trends gibt: Die Leute wechseln heute häufiger den Arbeitsort und sind eher bereit, auch den Wohnort zu wechseln.

Darauf muss man mit entsprechenden Konzepten antworten. Ich führe das Beispiel der Kalkbreite in Zürich an, die flexibel auf solche Situationen reagiert, indem es dort Joker-Zimmer gibt. Diese werden bspw. in Familienwohnungen vermietet, nachdem die Kinder ausgezogen sind. Auch im Bereich der Wohnmobilität müssen wir zu neuen Konzepten gelangen. Ich erinnere an die Worte von Hauke Fehlberg, dass ein gewisser Druck vorhanden sein muss, damit man nach anderen Lösungen sucht. Ich pendle solange, bis mir die Sache endgültig stinkt. Erst dann werde ich mich um eine Lösung bemühen, indem ich eine neue Stelle oder eine neue Wohnung suche, um meine Situation zu optimieren. Wahrscheinlich ist unsere aktuelle Situation nicht ganz so schlimm und der Druck ist noch zu gering. Was den Wandel der Wertvorstellungen anbelangt, braucht es eine gewisse Zeit. Es ist eine Frage der Werte, ob man ein Einfamilienhaus im Grünen oder eine städtische Wohnung in einer verdichteten Siedlung bewohnen will. Entwicklungen dieser Art benötigen Zeit. Vielleicht lassen die Zahlen zum Fahrausweiserwerb bei jungen Leuten ein grundsätzliches Umdenken erkennen. Wertebasierte Prozesse laufen langsam ab. Nach einem Zeitraum von zehn Jahren kann man rückschauend feststellen, dass manche Trends sich fortgesetzt haben, andere nicht, und dass neue Trends dazu gekommen sind. Ich erinnere daran, wie schnell das Smartphone das tägliche Leben verändert hat. Es gibt Ereignisse, die eine Beschleunigung bewirken.

Markus Maibach: Es gibt den Klassiker, die ESP zu erschliessen, das ist ein arbeitsplatzbezogenes Konzept. Wenn man die Wohnbaupolitik in ihrer Vielfalt wahrnimmt – in den 60er- und 70er-Jahren war man in diesem Bereich viel aktiver – besteht mit den Agglomerationsprogrammen der dritten Generation durchaus eine Chance.

Christian Cappis: Zum Thema Arroganz fällt mir das Stichwort der kommunikativen Arroganz ein, die ich an der am meisten gehörten Radiosendung festmache, nämlich am Stau-melder. Jede halbe Stunde werden Staus gemeldet, dabei ist immer vom Zeitverlust die Rede. Ich frage mich, was da unterstellt wird – ein Menschenrecht auf Staufreiheit? Zudem besteht der Anspruch, dass der entstehende Zeitverlust mittels sinnvoller Massnahmen zu beseitigen sei. Was meinen Sie zu diesem Menschenrecht, dass jede halbe Stunde am Radio verkündet wird?

Hauke Fehlberg: Es stellt sich die Frage, welche Qualität des Verkehrs wir in der Schweiz langfristig anstreben. Es braucht ein nationales Mobilitätskonzept, das wir nun erarbeiten wollen. Dabei stellt sich die Frage, welches die Rollen der verschiedenen Verkehrsträger sind, welche starken Funktionen sie haben und wie sie sich ergänzen. In Bern muss man sich fragen, ob wir auf den Nationalstrassen eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 100 km/h wollen oder ob 80 km/h reichen – dementsprechend akzeptiert man gewisse Staus oder Verlangsamungen des Verkehrs. Dazu braucht es eine öffentliche Diskussion, die wir gerne anstossen möchten.

Lisa Stalder: Ich danke Ihnen herzlich für die spannende Diskussion und für die Fragen. Wir konnten viele gute Denkanstösse gewinnen.

6 Workshops der Agglomerationstagung 2014: Präsentation der Ergebnisse

6.1 Workshop I: Auswirkungen neuer Arbeitsplatzkonzentrationen im Raum Bern

Moderation:	Dr. phil. nat. Marco Rupp, Leiter Regional- und Stadtentwicklung bei Ecomptima AG
Sprecher:	Thomas Göttin (AKO)
Teilnehmer/innen:	Sandra Ryser, Bern; Antonio Bauen, Münsingen; Hans Rudolf Vogt, Oberdiessbach; Martin Eichenberger, Ferenbalm; Sonja Bucher, Münchenbuchsee; Stefan Rolli, Rubigen; Fritz Brönnimann, Wald; ...

Inhalt und Fragestellung:

- Den Bericht zur Arbeitsplatzkonzentration in den Kontext mittel- bis langfristiger politischer Gemeindepolitik für die Stadt und angrenzende Gemeinden stellen.
- Wo sollten und können sich die Parlamente für Entwicklungen einsetzen?

Ergebnisse und Diskussion:

Thomas Göttin: Ich stehe unter gewisser Beobachtung bei meiner Präsentation, weil wir uns nicht in allen Fragen einig geworden sind. Ich werde mich bemühen, die Ergebnisse ausgeglichen zu präsentieren. Wir sprachen über die Arbeitsplatzkonzentrationen. Da ging es zunächst um das Konzept der ESP. Wir diskutierten über das Beispiel ESP Wankdorf, die Meinungen dazu deckten ein weites Spektrum ab, von: „Das muss man auf alle Fälle weiterführen“ bis zu: „Das ist eine Fehlkonstruktion“. Die Mehrheit tendierte eher dazu, dass es in dieser Richtung weitergehen kann. Allerdings tauchten gewisse Aspekte auf, die Nuancen darstellen: Zum Beispiel die Frage, ob es so nah am ESP Wankdorf einen ESP Zollikofen-Münchenbuchsee braucht. Vielleicht wäre eine abwechselnde Verteilung der Gewichte angebracht, indem auch das Wohnen gebührend berücksichtigt wird. Eine andere Variante betraf das Beispiel Gümmenen-Ferenbalm. Nach dem Wegzug der Landi ist dort am Bahnhof eine kleine Brache entstanden. Vielleicht gäbe es eine Möglichkeit, einzelne Standorte dezentral zu platzieren?

Wir tauschten uns auch zur Thematik Siedlung und Verkehr aus. Was muss sich wonach richten? Was soll zuerst entwickelt werden? Die Meinungen gingen eher dahin, zuerst die Siedlungen und danach den Verkehr zu entwickeln. Wenn Siedlungen einmal gebaut sind, bleiben sie lange bestehen. Sie können nicht verlagert werden und man muss dafür sorgen, dass sie gut erschlossen sind, was bei Standorten in der Umgebung der Stadt Bern meist gewährleistet werden kann.

Hier wurde die Frage nach demokratischen Institutionen und politischen Instanzen laut, über die wir verfügen, um solche Entwicklungen zu fördern. Das Spektrum der Meinungen war breit, es reichte von der Ansicht, wir seien überdemokratisch organisiert, bis zum Gegenteil. Wir erörterten den Umstand, dass die einzelnen Gemeinden über Vorhaben abstimmen müssen, die bspw. auf der Ebene von Zweckverbänden oder durch den Kanton

bereits vorentschieden sind. Was die Legitimation anbelangt, wäre es besser, die Verkehrsstrukturen, die man schaffen will, von unten her zu entwickeln. Diese Diskussion war sehr offen und spannend.

Zuletzt stellten wir Überlegungen zur Finanzierung an. Laurent Reusser legte in seinem Referat dar, dass der Umzug in einen ESP eine Ersparnis von 25% bei den Arbeitsplatzkosten für die SBB ergibt. Das mag gut sein für private Arbeitgeberinnen und Arbeitgeber, für die öffentliche Hand resultieren daraus Mehrkosten für die Infrastruktur. Wir fragten uns, ob man dagegen etwas unternehmen sollte.

Da in unserer Runde sowohl Gemeinden mit hohem Wohnanteil als auch Gemeinden mit hohem Arbeitsplatzanteil vertreten waren, gingen die Meinungen zu dieser Frage auseinander. Ein gemeinsamer Nenner bestand darin, dass nicht zu viele neue Finanzierungsinstrumente eingeführt werden sollten. Ein grosser Teil ist durch den FILAG abgedeckt. Es besteht die Gefahr, dass die Dinge allzu kompliziert werden, wenn man im FILAG noch einen weiteren Faktor einführt. Wichtig ist jedenfalls, dass nicht irgendwie herumgebastelt werden darf, vielmehr ist die Sache gesamthaft zu betrachten. Ein wichtiger Aspekt der Finanzierung über die öffentliche Hand besteht in der Förderung des Wohnens, darin waren wir uns einig. Was dies anbelangt, sollten die Region und vor allem auch die Stadt zusätzliche Anstrengungen unternehmen. Es geht vor allem um gemeinnützigen Wohnungsbau und es geht darum, die vorhandenen Reserven verdichtet und möglichst sinnvoll zu nutzen.

Ich bitte die anderen Teilnehmerinnen und Teilnehmer, gegebenenfalls zu widersprechen.

Melanie Mettler: Sie haben offenbar die richtige Flughöhe getroffen. Zum Thema der ESP und der dezentralen Zentralisierung gibt es vielleicht Anknüpfungspunkte zu den Diskussionen in den anderen Workshops.

Stéphanie Penher: Wie lauten die in Bezug auf den ESP Wankdorf geäusserten Kritikpunkte?

Thomas Göttin: Die Zunahme der Arbeitsplätze in der Region Wankdorf respektive Guisanplatz wird fortschreiten. Das wirft die Frage auf, wie es gelingen soll, das vorhandene Verkehrssystem auf die zunehmenden Anforderungen auszurichten. Die andere Frage betrifft die Gestaltung der Aussenräume und die Zusatzinfrastrukturen, die es in Quartieren ohne Durchmischung, also in reinen Arbeitsplatzgebieten, braucht.

6.2 Workshop II: Raumidentität in Stadt und Agglomeration Bern

Moderation:	Philippe Cabane, Berater für Urbane Strategien, Nutzungsentwicklung und Kommunikation
Sprecher/innen:	Daniela Lutz-Beck (AKO), Patrizia Mordini (AKO), Daniel Imthurn, (Stadtrat) Bern; Christian Cappis, (Bern neu gründen), Hinterkapellen
Teilnehmer/innen:	Marco Pfister, Bern; Claude Grosjean, Bern; Luzius Theiler, Bern; Anita Herren-Brauen, Mühleberg; Maria Iannino Gerber, Wohlen; Daniel Bichsel, Zollikofen; Roman Studer, Bärswil; Hans Mätzener, Jegenstorf; Katharina Annen, Kehrsatz; Felix Buser, Konolfingen;

Hans Gamper, Moosseedorf; Hansjürg Balmer, Mühleberg; Elsbeth Maring-Walther, Münchenbuchsee; Andreas Oestreicher, Münsingen; Beat Wegmüller, Muri; Klaus Budmiger, Rubigen; Regina Steiner, Schlosswil; Eric Brandt, Wald; Marc Niklaus, Zollikofen; Hans-Jörg Rhyn, Zollikofen; Michael Fankhauser, RKBM; Hannes Treier, Muri

Inhalte und Fragestellung:

- Welche Auswirkungen hat die Arbeitnehmer- und Arbeitnehmerinnenmobilität auf den Stadt-Land-Graben im Raum Bern?
- Wie können Parlamente und Exekutiven sowie Bewohnerinnen und Bewohner darauf hinwirken, den Raum gemeinsam zu gestalten?

Ergebnisse und Diskussion:

Daniela Lutz-Beck: Nach der Methode des World Café bildeten wir Gruppen, die verschiedene Themen an vier Stationen bearbeiteten. Ich moderierte die Station zum Thema:

Wie kann die Attraktivität des öV gesteigert werden? Wir gelangten zu folgenden Ergebnissen: Die Sache funktioniert über den Preis, den Fahrplan sowie über das Platzangebot und den Komfort. Die Umsteigebeziehungen müssen stimmen, im Sinne besserer P+R-Angebote in der Agglomeration. Diese Angebote sind noch optimierbar, darüber ist im Rahmen der RKBM weiter zu diskutieren. Die Tatsache, dass die P+R-Angebote in der Region weitaus günstiger sind als die Parkhäuser in der Innenstadt, wird akzeptiert. Ein wichtiger Punkt ist, dass man den MIV nicht verteufelt oder unattraktiv macht. Man muss vor allem den öV attraktiv machen. Nur so haben wir politisch die Möglichkeit, das Ziel des Umsteigens auf den öV in den verschiedenen Gremien zu implementieren.

Es wurde der Wunsch geäußert, dass es für die verschiedenen Verkehrsträger möglichst überall separate Spuren geben sollte, damit ein flüssiger Verkehr für alle sichergestellt wäre. Zudem braucht es Ringlinien und Querverbindungen innerhalb des öV-Netzes, die mindestens im Halbstundentakt zu bedienen sind – alles andere senkt die Attraktivität des öV und bringt die Leute dazu, wieder aufs Auto zu wechseln. In Bezug auf den Autoverkehr sind Car-Sharings eine wichtige und ökologisch äusserst sinnvolle Idee. In Luzern läuft ein Versuch mit automatischer Abbuchung des Fahrpreises über das Smartphone für öV-Reisende. So können die Leute entscheiden, ob sich das aktuelle Preismodell für sie lohnt oder ob es günstiger wäre, ein Abonnement zu kaufen.

Es gab sehr spannende Inputs und Diskussionen.

Patrizia Mordini: Beim World Café existieren mehrere Stationen, die Gruppen wandern und behandeln die verschiedenen Themen nacheinander. Ich betreute eine der Stationen und konnte mich mit vier Gruppen austauschen. Es ergab sich ein Gesamtbild, das ein bisschen kontrovers aussehen mag. Unser Thema lautete: Agglo-Zentren – was braucht es dafür? Nach einer anfänglichen Diskussion über den Begriff Agglo-Zentrum schwenkten wir über zum Begriff Regionalzentrum, welcher etabliert ist. Wir überlegten uns, was es braucht, damit ein Regionalzentrum funktioniert: Zunächst darf ein Regionalzentrum nicht zu nahe bei Bern liegen, weil der Standort Bern die Nachfrage absorbiert. Trotzdem kann man sagen, dass Köniz ein funktionierendes Regionalzentrum ist. Es gibt gewisse Variablen, die nicht für alle Gemeinden gelten. Wichtig ist jedoch, dass bedürfnisgeleitete Ange-

bote geschaffen werden. Man kann kein Regionalzentrum aus der Retorte züchten, quasi als Abbild von Bern, mit einem reichhaltigen Kultur- und Ausgehangen. Ein Regionalzentrum muss auf eine gewachsene Spezialisierung fokussieren. Man kann kein Regionalzentrum am Reissbrett planen und bauen. Es wurde über das Beispiel einer künstlich geschaffenen Begegnungszone in Muri diskutiert, die nicht sehr gut besucht wird. Insgesamt lässt sich feststellen, dass die Schaffung eines Regionalzentrums kein einfaches Unterfangen ist. Es gibt kein Patentrezept an Ingredienzen für ein Regionalzentrum, welches für alle stimmt. Man muss von den Gegebenheiten ausgehen. Eine Nähe zu Bern besteht eigentlich überall. Was bedeutet das für die Agglomeration Bern, die nicht sehr gross ist?

Daniel Imthurn: An der von mir betreuten Station befassten wir uns einerseits mit Räumen, in denen Dichtestress herrscht, z.B. in Hochhaussiedlungen, andererseits mit ländlichen Idyllen, wo es Einfamilienhauskolonien gibt. Wir fragten nach raumplanerischen und baulichen Lösungen, worin beide Extreme verschmelzen und ein guter Kompromiss entsteht. Die Teilnehmenden aus den ländlichen Gemeinden erörterten die auf dem Lande stattfindenden Entwicklungen, in diesem Zusammenhang wurde der Begriff «Nachverdichtung» eingebracht. Es wird daran gearbeitet, die Baureglemente zu entschlacken. Das bedeutet zum Beispiel, dass höher gebaut werden darf, sofern die Bauabstände gewahrt werden. Oder man erhöht die Ausnutzungsziffern respektive schafft sie ab, dadurch wird das Spektrum der Möglichkeiten erweitert.

Es kommt nicht selten vor, dass ein grosses Einfamilienhaus mit Umschwung von zwei Leuten bewohnt wird, vielleicht einem älteren Paar. Hier muss man den Leuten Anreize bieten, etwas im Sinne der Nachverdichtung zu unternehmen. Gleichzeitig muss man ihnen auch Alternativen bieten: Es braucht Alterswohnungen – der Begriff Alterssiedlungen wurde kritisch kommentiert – wo die Leute in unkompliziertem Rahmen leben und eine gewisse Privatheit geniessen können. Die Frage, wie viel Privatraum und wie viel öffentlichen Raum es braucht, durchzog unsere Diskussion als roter Faden. In diesem Zusammenhang sprachen wir über die Halensiedlung. Sie ist dicht gebaut, bietet den Bewohnerinnen und Bewohnern jedoch viel privaten Raum. In der Halensiedlung gibt es auch einen Laden. Solche Modelle funktionieren nicht in allen Siedlungen. Das Bedürfnis nach Privatheit beziehungsweise Öffentlichkeit scheint je nach politischer Einstellung verschieden ausgeprägt zu sein: Die Linken wollen mehr Kontakte, die Rechten legen Wert auf Privatsphäre. In Bezug auf die Gestaltung der Aussenräume in einer Überbauung braucht es Anlagen, die den unterschiedlichen Bedürfnissen nach Privat- und Sozialleben entgegenkommen.

Christian Cappis: Ich stütze mich auf die Notizen von Hannes Treier, der die Veranstaltung nach dem Workshop verlassen musste. Er moderierte die Station, an der man sich mit der Frage nach der Identität der Kernagglomeration beschäftigte. Dabei geht es vor allem darum, ein Bewusstsein für gemeinsame Problemlagen und -lösungen, für gemeinsame Betroffenheiten und für gemeinsame Angebote zu schaffen. Wir stellten fest, dass in der Kernagglomeration gewisse sektorielle Betrachtungsweisen existieren: Beispiele sind die Region Friesenberg, wo man im Rahmen von Friesenberg-Tourismus eine gemeinsame Identität pflegt, oder das Worblental und das Aaretal. Der Stadt und den umliegenden Gemeinden fehlt jedoch eine gemeinsame Identität, da gibt es noch einiges zu tun. Die heutige Veranstaltung, an der wir uns treffen, um gemeinsam über Probleme und Lösungen zu diskutieren, ist ein Anlass in diesem Sinne.

Wir gelangten zur Feststellung, dass relativ technische Begriffe im Regionalkuchen verwendet werden, welche nicht identitätsstiftend wirken. Wenn ich von der Regionalkonfe-

renz Bern-Mittelland spreche, werde ich oft gefragt, wie lange die Konferenz denn dauert. Eine solche Begrifflichkeit ist nicht unbedingt regionsfördernd. Ausserdem stellten wir fest, dass Grossrätinnen und Grossräte aus dem Oberland oder aus dem Jura, über die Parteigrenzen hinweg, eine grössere Solidarität an den Tag legen als die Grossratsmitglieder aus der Kernregion und dem Zentrum. In diesem Zusammenhang erinnere ich an die Worte von Hans Stöckli, der mir die bernische Politik erklärte, indem er mich darauf hinwies, dass es im Kanton Bern darum gehe, in welche Richtung der Subventionsschlauch spritze und man darum besorgt sein müsse, dass ein bisschen etwas in der Region Bern bleibe. Im Grossen Rat mangelt es uns an einem gemeinsamen Bewusstsein. Dass Grossrätinnen und Grossräte aus der Region, dem Zentrum und der Kernagglomeration vermehrt zusammenarbeiten, ist sicherlich eine gute Idee.

6.3 Workshop III: Mit Verkehrskonzepten Entwicklungen steuern?

Moderation:	Prof. Dipl.-Ing. Klaus Zweibrücken, Raum- und Umweltplaner, Verkehrsplaner, Hochschule Rapperswil (HSR)
Sprecher/innen:	Stéphanie Penher (AKO), Peter Marbet (AKO)
Teilnehmer/innen:	Regula Tschanz, Bern; Blaise Kropf, Bern; Andreas Hofmann, Bremgarten; Andreas Burren, Lanzenhäusern; Elisabeth Striffeler-Mürset, Münsingen; Hans Jörg Rüegsegger, Riggisberg; Fabienne Bachmann, Belp; Felix Ceccato, Fraubrunnen; Andreas Luginbühl, Münchenbuchsee; Arduino Lavina, Münchenbuchsee; Ruth Raaflaub, Muri; Peter Wagner, Ostermundigen; Ruth Rohr, Toffen; Markus Dietiker, Zollikofen; Joseph Crettenand, Zollikofen; Katharina Stampfli, Wirtschaftsamt Stadt Bern

Inhalte und Fragestellung:

- Braucht Bern Mobility Pricing? Falls ja, für welche Verkehrsteilnehmenden?
- Welche Verantwortung und Handlungsmöglichkeiten haben die Gemeinden in Bezug auf die Verkehrs- und Raumplanung?

Ergebnisse und Diskussion:

Stéphanie Penher: Zur Fragestellung „Mit Verkehrskonzepten Entwicklungen steuern?“ nahmen wir verschiedene Themen aus dem Referat von Professor Zweibrücken auf. Wir konzentrierten uns dabei vor allem auf Handlungsmöglichkeiten, welche uns in den Gemeinden zur Verfügung stehen, die wir vor Ort umsetzen können, um den Verkehr zu lenken. Weil wir fanden, dass die Gemeinden momentan in dieser Beziehung nicht viel bewirken könnten, verzichteten wir darauf, über die Modelle Road Pricing und Mobility Pricing eingehend zu diskutieren. Wir diskutierten in erster Linie über Mobilitätsmanagement, das über das Wohnen funktioniert.

Im ersten Teil diskutierten wir über die Möglichkeiten, die den Gemeinden zwecks Lenkung bei Neubauten zur Verfügung stehen. Wichtig ist, dass eine hohe Dichte erreicht wird. Die Gemeinden können ihre Bauordnungen anpassen. Die kantonale Bauverordnung sieht bspw. die Möglichkeit vor, weniger Parkplätze zur Verfügung zu stellen als bisher. Dies

führte zur Frage, ob die Investoren bereit seien, darauf einzugehen. Dazu meinte Professor Zweibrücken, der Wind habe gedreht und die Investoren seien bereit, darauf einzugehen, zumal sie die Dinge aus ökonomischer Sicht betrachteten und erkennen müssten, dass ohne den Bau einer Tiefgarage günstiger gebaut werden könne. Sehr wichtig ist, dass eine Harmonisierung entsteht; das bedeutet, die Gemeinden müssen zusammen reden, um ihre Planungen aufeinander abzustimmen.

Im zweiten Teil konzentrierten wir uns auf bestehende Wohngebiete und auf die Verbesserungen und Veränderungen, die es auf der Netz- und Infrastrukturebene braucht. Es müssen mehr Infrastrukturen für den Fuss- und Veloverkehr zur Verfügung gestellt werden. Auf diese Weise erzeugt man ein Angebot, dem die Nachfrage folgt. Es braucht eine gute Nahversorgung mit Läden, Schulen, Kindergärten und Kitas. Man muss Veloparkplätze zur Verfügung stellen, Autoparkplätze könnten an den Rand der Siedlungen verschoben werden. Über diese Möglichkeit wurde bspw. im Berner Murifeld diskutiert – eins der Quartiere, das Professor Zweibrücken und seine Studentinnen und Studenten untersuchten. Die dortige Quartierbevölkerung meldete folgenden Bedarf an: Da fast niemand im Quartier ein Auto besitze, seien die Parkplätze an den Rand zu verlegen, damit der gewonnene Raum für andere Zwecke genutzt werden könne. An dieser Stelle wurden wir von unserem Kollegen aus Schwarzenburg auf den Boden der ländlichen Mobilität zurückgeholt. Ich übergebe nun das Wort an Peter Marbet.

Peter Marbet: Es tauchte die Frage auf, inwiefern wir die hinter diesen Überlegungen stehenden Zielsetzungen in Bezug auf weniger MIV, Rückbau und Abbau von Parkplätzen, Förderung des öV usw. überhaupt teilen würden, denn es existieren ja sehr unterschiedliche Vorstellungen und Meinungen zum Verkehr.

Die Diskussion konzentrierte sich dann wieder auf konkrete Dinge, nämlich auf P+R-Anlagen, zum Beispiel in Schwarzenburg, wo 20 Parkplätze nach diesem System angeboten werden. Leider muss man feststellen, dass es Verlagerungseffekte gibt, indem die Leute zu einem anderen Bahnhof fahren, wo die Parkplätze gratis sind, um von dort in die Stadt zu gelangen. Die Flächeneffizienz solcher Parkanlagen ist nicht besonders gut, weil jeweils eine einzige Person die Fläche eines Pkw-Parkplatzes beansprucht, den sie bei Anreise zum Bahnhof mit einem anderen Verkehrsmittel gar nicht benötigen würde. Von daher stellt sich die Frage, ob P+R-Anlagen sinnvoll sind. Ein sehr diffiziles Geschäft ist die Differenzierung bei den Parkgebühren. Wie hoch dürfen die Gebühren sein? Die Leute reagieren preissensitiv auf eine Kostenerhöhung und nehmen Umwege in Kauf, um den Parkgebühren auszuweichen. In diesem Sinne müsste man auch bei P+R-Angeboten grossräumig denken und bei der Preisgestaltung eine regionale Abstufung vornehmen, um die richtigen Anreize zu schaffen. Wir sprachen dann über das Thema autofreie Siedlungen: Auch da gingen die Auffassungen auseinander – man äusserte die Befürchtung, dies könnte sich zum Zwang entwickeln. Es fiel auch das Argument, die verschiedenen Verkehrsmittel sollten nicht gegeneinander ausgespielt werden. Darauf folgte ein Gespräch über E-Bikes und über die Möglichkeiten, die sie eröffnen. Wenn man mit dem Velo locker eine Distanz von sieben Kilometern zurücklegen kann, gewinnt man eine neue Art von Mobilität dazu – vorausgesetzt, die nötige Infrastruktur ist vorhanden, auch im Winter. So kamen wir auf das Problem der Schneeräumung, die den Velos nur geringe Priorität einräumt, zu sprechen. Die von den Strassen und den Trottoirs weggeräumten Schneemassen versperren die Velospuren. Sie müssen unbedingt weggeräumt werden, damit die Velos auch im Winter fahren können. Das Modell Kopenhagen zeigt, dass es möglich ist. In der Stadt Bern gab es zu diesem Thema schon diverse Vorstösse.

Wir waren uns in unserer Runde einig, dass auf Stufe der Baureglemente relativ viele hinderliche Elemente existieren, die der Umsetzung von guten Ideen entgegenstehen. Wir kamen auf das Beispiel einer ländlichen Gemeinde zu sprechen, wo man auf einer Strasse der dritten Kategorie ein Trottoir erstellen möchte, um mehr Sicherheit für die Fussgängerinnen und Fussgänger zu gewinnen. Es gibt jedoch gewisse Vorschriften in Bezug auf die Strassenbreite, die verhindern, dass eine Verbesserung herbeigeführt werden kann.

Weiter diskutierten wir, inwiefern die Gesundheitsförderung eine gute Strategie darstellt, um die Leute zum Umsteigen zu bewegen. In St. Gallen gibt es eine solche Initiative, die offenbar gut funktioniert. Mobilitätskonzepte werden in Zukunft noch vermehrt zu wesentlichen Faktoren im Standortmarketing. Es wird immer wichtiger, welches Angebot man anzubieten hat. Diesen Faktor darf Bern nicht vernachlässigen. Wir redeten über das Westside, weil sich die Migros darüber ärgert, dass sie gewisse Gebühren verlangen muss, während andere ihre Parkplätze gratis zur Verfügung stellen können. Das kann man als Verzerrung des Wettbewerbs ansehen. Die Frage der Preise für das Parken beschäftigt die Gemüter, nicht nur bei öffentlichen Parkplätzen.

Unsere Diskussion verlief etwas sprunghaft. Es wurden sehr viele Ideen eingebracht.

Stéphanie Penher: Zur Sprache kamen auch die Dienstleistungen, bspw. die Möglichkeit, dass Gemeinden Car-Sharing-Angebote offerieren oder vergünstigte öV-Abonnemente anbieten.

Massnahmen dieser Art werden im Rahmen von betrieblichen Mobilitätskonzepten umgesetzt. Sie funktionieren auch in Bezug auf das Wohnen: In der Stadt Biel werden neu zuziehende Personen mittels Mobilitäts-Set informiert, die Stadt Bern führt Veranstaltungen für neuzugezogene Leute durch. Im Wohnumfeld braucht es ein gutes Angebot an verschiedenen Servicediensten, bspw. einen Hauslieferdienst.

Aus Belp kam die Rückmeldung, dass es innerhalb des Libero-Tarifes keine lokalen Kurzstrecken gebe. Kurzstreckentickets gibt es nur im Stadtbereich, ein solches Angebot wäre andernorts auch anwendbar. Wir sprachen dann über die öV-Tarife, insbesondere kombinierte Mobilitätsangebote und -tarife. Das ist ein relativ weites Feld, auf das wir wegen der knappen Zeit nur kurz eingehen konnten. Unser Fokus lag ja auf Konzepten zur Mobilität, die im Bereich des Wohnens greifen. Zum Abschluss kamen auch Massnahmen zur Sprache, die in Betrieben laufen: Man kann den Leuten bspw. eine visuell gut gestaltete Kostenberechnung zur individuell gewählten Mobilitätsform abgeben. Indem man die Leute sensibilisiert und informiert, werden sie dazu angeregt, über die konkreten Auswirkungen ihrer eigenen Mobilität nachzudenken.

7 Würdigung durch die Teilnehmenden

Melanie Mettler: Angeregt durch die geballten Informationen des heutigen Tages, lassen sich verschiedene Überlegungen anstellen, wo man in welchem Rahmen politisch tätig werden kann. Wo müsste man sich wie und mit wem absprechen, um die diskutierten Themen zu vertiefen und die gefundenen Lösungsansätze aufzunehmen?

Damit sind wir beim Schlusswort angelangt, wo es darum geht, Anregungen für die Zukunft zu sammeln. Ich bitte um Ihre Wortmeldungen.

Patrizia Mordini: Ich möchte folgende Anregung weitergeben: Es wäre interessant, länger an einem Thema zu bleiben, das im Rahmen einer Agglomerationstagung behandelt wird. Man hat sich bei mir nach der Möglichkeit erkundigt, eine Gruppe zu gründen, in der man die Diskussion noch vertiefen könnte. Ich finde es schwierig, aus den Diskussionen des heutigen Tages ein gemeinsames Vorgehen beziehungsweise einen Vorstoss abzuleiten. Es wäre sehr spannend, gewisse Themen und Aspekte weiter zu verfolgen, falls Ihrerseits Interesse besteht.

Melanie Mettler: Es hat sicherlich einen Grund, dass sich alle hier Anwesenden die Zeit genommen haben, sich einen Tag lang intensiv mit dem Thema der Pendlerströme auseinanderzusetzen. Wir lassen eine Liste kursieren. Wer Interesse hat, an einer Gruppe teilzunehmen, die das Thema noch vertieft diskutieren will, kann sich eintragen.

Daniel Imthurn: Besteht dafür im Rahmen der RKBK kein geeignetes Gefäss? Vielleicht existiert bei der RKBK eine Gruppe, in der man den gemeinsamen Austausch pflegen kann.

Melanie Mettler: Es besteht die Möglichkeit, dass sich eine Gruppe, die sich bspw. im Rahmen eines Anlasses wie diesem konstituiert, bei der RKBK meldet. Sie kann ihre Ideen und Anregungen einbringen und man diskutiert gemeinsam über mögliche Lösungsansätze.

Hans-Jörg Rhy: Das entsprechende Gremium ist die Kommission Verkehr der RKBK. Sie sammelt alle Ideen aus den verschiedenen Gemeinden und Korridoren. Jede Gemeinde hat das Recht, sich bei der Kommission Verkehr zu melden, um Begehren einzureichen, die zuhanden des Kantons überprüft werden. Mir ist nicht bekannt, dass sich die Agglomeration als Ganzes je zuvor bei der Kommission bemerkbar gemacht hätte. Ich erkenne darin eine Möglichkeit, denn gemeinsam können wir mehr Kraft entwickeln, um unsere geteilten Anliegen in die Verkehrskonferenz einzubringen.

Isabelle Meyer Stalder: Die Verkehrskommission der RKBK ist das Gefäss, wo Sie Ihre Anliegen zum Thema einbringen können. Ich erwähne ein Problem, das die Gemeinde Münchenbuchsee vorbrachte: Zwischen Münchenbuchsee und Bern verkehren Züge der BLS und der RBS im Viertelstundentakt, aber es gab immer ein Problem mit den Anschlüssen in Bern. Man ist deswegen bei der RKBK vorstellig geworden und nun arbeiten wir gemeinsam an der Behebung des Problems. Laurent Reusser steht in Kontakt zu BLS und RBS. Wir gehen nicht direkt vor, wir werden involviert. Ich fordere Sie auf, mit Ihren Anliegen auf die Kommissionen zuzugehen. So kann eine gute Zusammenarbeit entstehen. Zusätzliche Gruppen zu schaffen, macht eigentlich keinen Sinn.

Melanie Mettler: Wenn eine Gruppe ein Anliegen teilt, für das sie breite Unterstützung sucht, bietet es sich an, gemeinsam eine Position zu formulieren, die anschliessend an die Kommission herangetragen wird. Das gemeinsame Erarbeiten des Anliegens geschieht nicht im Sinne einer Konkurrenz zur RKBM. Es geht darum, ein Thema zu vertiefen, um tragfähige Lösungen zu erarbeiten, die erst später im grösseren Kontext abgestimmt werden.

Fritz Brönnimann: Ich bin Mitglied der Verkehrskommission der RKBM. Ich will mich nicht aufdrängen, im Sinne, dass ich Ihre Anfragen, Anliegen, Aufträge oder Reklamationen direkt mitnehmen will. In der Kommission nehmen oftmals Vertreterinnen und Vertreter aus den Transportunternehmungen als Gäste teil, vielfach sind es die Direktionsmitglieder. Das bringt den Vorteil der kurzen Wege. Wenn es Probleme gibt, kann die Situation rasch überprüft werden, um Lösungen zu realisieren. Als kleinen Hoffnungsschimmer erwähne ich, dass ein Problem aus dem Gebiet Neuenegg an die Kommission herangetragen worden ist, das beim nächsten Fahrplanwechsel behoben werden kann.

Melanie Mettler: Das ist ein schönes Beispiel im Sinne der Wirksamkeit.

Peter Wagner: In Ostermundigen ist ein ESP geplant. Die SBB haben ein Projekt eingegeben. Das Projekt ist von allen Parteien überprüft worden, mit dem Befund, dass dieses Vorhaben all dem zuwiderläuft, was im Sinne einer vernünftigen Entwicklung wäre. Das Projekt läuft aus dem Ruder. Es hat einen riesigen Flächenverschleiss zur Folge. Es ist vorgesehen, ein Gebäude mit nur drei Geschossen zu bauen. Ausserdem will man 30 überirdische Parkplätze erstellen. Auf dem Gelände werden zu jeder Tages- und Nachtzeit diverse Arbeitsfahrzeuge und -maschinen verkehren. Einen ESP stellen wir uns nun wirklich nicht in Form eines Interventionszentrums vor! Ein solches Zentrum muss in ein Industriegebiet verlegt werden, bspw. ins Wankdorf. In Bezug auf die ESP rufe ich zur Vorsicht auf. Als Politikerinnen und Politiker müssen wir unseren Einfluss bei den Behörden geltend machen. Wir haben beim BAV und bei den SBB eine überparteiliche Beschwerde eingereicht. Ich bitte Sie, die sinnvollen Ansätze, die heute diskutiert worden sind, mitzunehmen, damit wir in Zukunft gute Projekte realisieren können.

Melanie Mettler: Dies ist ein weiteres Beispiel für den Konflikt, der zwischen dem Bedürfnis bestimmter Akteure, grossräumig zu planen, und den lokalen Stimmen besteht.

Hans-Jörg Rhy: Soweit ich informiert bin, soll in Ostermundigen ein Interventionszentrum entstehen. Ein Interventionszentrum erfüllt die Aufgabe, dass der öV reibungslos funktioniert. Die Leute der SBB können von dort innert kurzer Zeit im Knoten Bern eingreifen, wenn eine Störung vorliegt, die den Bahnverkehr behindert. Wenn wir nicht wollen, dass ein solches Zentrum in Ostermundigen entsteht, muss sich die Region um die Frage nach einem geeigneten Standort kümmern. Das Wankdorf kommt nicht in Frage, weil es schon lange kein Industriegebiet mehr ist und weil es dort keinen Platz mehr gibt. Die SBB halten den Standort in Ostermundigen für geeignet. Es steht Ihnen frei, sich gegen ein Projekt in dieser Form auszusprechen und Änderungen vorzuschlagen. Man sollte sich jedoch nicht verweigern, denn ein Interventionszentrum dient dem Interesse eines gut funktionierenden öV in der gesamten Region. Eine solche Politik fördert das regionale Denken nicht.

Melanie Mettler: Das Ziel der Tagung besteht nicht darin, konkrete Lösungen für spezifische Orte zu entwickeln. Es geht darum, sich Zeit zu nehmen, um die Situation gesamthaft in den Blick zu bekommen und Perspektiven auf zukünftige Entwicklungen zu gewinnen. Ich wünsche und hoffe, dass die heute gesäten Ideen spriessen und gedeihen und sich im Rahmen persönlicher Kontakte konkretisieren werden.

8 Fazit und Ausblick der Agglomerationskommission

Erneut kann die Agglomerationskommission auf eine erfolgreiche Tagung zurückblicken, die vom Thema her Anklang gefunden hat. Die Bewältigung der Pendlerströme war nach der Abstimmung über das Tram Region Bern sehr aktuell. Das Thema „Pendlerströme in der Agglomeration Bern“ sowie die damit verbundenen Auswirkungen auf den Raum wurden eingehend erörtert und die Teilnehmenden haben sich über die Zusammenhänge zwischen Verkehr und Raumplanung grundsätzlich Gedanken gemacht. Es wurden Überlegungen angestellt, wo es Sinn macht, gemeindeübergreifende Lösungen zu finden und wo sich allenfalls Einzelinteressen und grossflächige Planungen widersprechen.

Der Aufbau der Tagung mit Fachreferaten und anschliessender Podiumsdiskussion sowie den nachmittäglichen Workshops wurde beibehalten. Die Referate bildeten eine gute Ausgangslage für die anschliessende Podiumsdiskussion, in welcher Hauke Fehlberg, Markus Maibach und Fabienne Perret darüber diskutierten, warum wir eigentlich unterwegs sind und welchen Verkehrsmitteln wir uns fortbewegen, welche Probleme sich dadurch ergeben und welche Lösungen sich für die Zukunft aufgleisen lassen. Einig war man sich, dass zukünftig die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung koordiniert angegangen werden müssen und dass das gegenseitige Verständnis zwischen den ländlichen und städtischen Gebieten gefördert werden muss.

Gerade um die Kontakte, die Verbundenheit und die Solidarität in der Regionalkonferenz Bern-Mittelland zu fördern und stärken, hat die AKO auch dieses Jahr alle Gemeinden sowie die Grossrätinnen und Grossräte aus der Region eingeladen. Die Regionalkonferenz ist nach wie vor ein gutes Konstrukt, um die Zusammenarbeit unter den Gemeinden zu fördern und das Bewusstsein für gemeinsame Problemlösungen zu stärken. In einem der Workshops wurde die Regionalkonferenz als „Trainingsfeld“ für die regionale Zusammenarbeit bezeichnet. Nebst den Schwierigkeiten, die die Regionalkonferenz zu bewältigen hat, könne man trotzdem stolz auf dessen Errungenschaft sein. Seit dem Bestehen der Regionalkonferenz sei in der Zwischenzeit viel Gemeinsames erschaffen worden.

9 Anhang

- 1 Regionalkonferenz Bern-Mittelland: Auswirkungen neuer Arbeitsplatzkonzentrationen im Raum Bern; Referat von Laurent Reusser, Fachbereichsleiter Verkehr RKBM (PPP)
- 2 Neue gesellschaftliche Trends – neue Herausforderungen für die Agglomerationsentwicklung; Referat von Philippe Cabane, Berater für Urbane Strategien, Nutzungsentwicklung und Kommunikation (PPP)
- 3 Mit Verkehrskonzepten Entwicklungen steuern?; Referat von Prof. Dipl.-Ing. Klaus Zweibrücken, Raum- und Umweltplaner, Professor für Verkehrsplanung (PPP)
- 4 Liste Teilnehmerinnen und Teilnehmer