



«DER BERNAPARK KANN BEI DER MOBILITÄT EINE VORREITERROLLE EINNEHMEN»

ETH-Ingenieurin Fabienne Perret arbeitet seit 20 Jahren als Verkehrsplanerin und leitet den Geschäftsbereich Verkehr beim Beratungs- und Ingenieurunternehmen EBP Schweiz AG. Fabienne Perret hat die Workshopverfahren als externe Expertin begleitet und ihre grosse Erfahrung aus ähnlich gelagerten Projekten eingebracht. Das Rahmenkonzept Mobilität für die Vision Bernapark Deisswil wurde von Kontextplan AG erarbeitet.

Fabienne Perret, liest man die Würdigungen der Experten der Workshopverfahren, klingt die Vision Bernapark wie ein Märchen – bis man zu Ihrem Beitrag zur Mobilität gelangt. Ist das Thema Mobilität das Sorgenkind im Vorhaben?

Ich denke, die Mobilität ist in der Tat ein sehr herausfordernder Aspekt des Projekts, weil es in der Natur der Mobilität liegt, dass es Interaktionen mit der Region und anderen Entwicklungen respektive Abhängigkeiten zu anderen Verkehrsvorhaben gibt. Da in der Region viele wichtige verkehrliche Themen noch nicht abschliessend behandelt sind, befindet sich das Vorhaben diesbezüglich teilweise in einem leeren Raum.

Wer ist gefordert?

Die Gesamtheit der für eine erfolgreiche und siedlungsverträgliche Arealentwicklung erforderlichen Mobilitäts- und Verkehrsmassnahmen betrifft alle Zuständigkeitsebenen: Bernapark, Gemeinden, Region und Kanton. Dies erfordert ein partnerschaftliches, inhaltlich und zeitlich koordiniertes Zusammenwirken über diese Ebenen. Die bisher gut funktionierende Zusammenarbeit ist also auch in Zukunft weiterzuführen.

Da die Themen Mobilität und Verkehr nur aufgrund heutiger Kenntnisse beurteilt werden können, ist eine flexible Herangehensweise in den einzelnen Etappen notwendig. Inwieweit kann der Bernapark auf zukünftige Mobilitätsbedürfnisse reagieren und womit?

Wie im Rahmenkonzept Mobilität vorgeschlagen, müssen von Beginn an restriktive Massnahmen greifen – sei es bei der Anzahl Parkplätze oder auch bei der Ausfahrtdosierung. Nur so kann von Anfang an sichergestellt werden, dass die Massnahmen von den Mieterinnen und Mietern auch längerfristig mitgetragen werden. Es soll eine Zielgruppe von Bewohnerinnen und Bewohnern sowie Organisationen angesprochen werden, die sich von einer nachhaltigen Mobilität positiv angezogen und nicht abgeschreckt fühlen. Wenn die

ersten Etappen bezüglich Mobilität zu lasch umgesetzt werden, stellt sich eine nachhaltige Mobilitätskultur im Bernapark nur schwer ein. Neben den erwähnten restriktiven Eingriffen wären aber auch Anreize sinnvoll, welche die Mobilität der Bewohnerinnen und Bewohner, der Arbeitnehmenden und der Schülerinnen und Schüler von Anfang an erleichtern und lustvoll gestalten.

Zentral ist auch, dass es eine Stelle gibt, die zuständig ist für die Entwicklung, Betreuung und auch für das Controlling der Massnahmen. Eine solche Stelle muss mit den entsprechenden Ressourcen ausgestattet werden. Sie soll auch dafür zuständig sein, das Mobilitätskonzept weiterzuentwickeln und auf Entwicklungen zu reagieren. Zurzeit wird deshalb ein Mobilitätsgremium gebildet, welches diese Aufgaben in Zukunft übernehmen soll.

Sie schreiben, der Bernapark habe das Potenzial, auch das Mobilitätsverhalten, respektive die Verkehrsströme der ganzen Region zu beeinflussen. Kennen Sie Beispiele, wo das funktioniert hat? Wenn ja, wie geht man das an?

Das Potenzial liegt einerseits darin begründet, dass im Bernapark neue attraktive Angebote für Einkauf, Gastronomie und Freizeit entstehen und dadurch die Menschen in der Region allenfalls dafür nicht mehr bis nach Bern fahren. Wichtig ist, dass diese Personen möglichst selten mit dem eigenen Auto anreisen. Andererseits wurde in den Workshopverfahren die Idee eines grösseren Park+Ride am Standort diskutiert, welcher in Kombination mit dem ausgebauten ÖV-Angebot und weiteren Mobilitätsangeboten im Bernapark (z. B. Sharing-Flotten für Velos, Trottinets oder On-Demand-Verkehr wie etwa Mybuxi) zu einer multimodalen

Mobilitätsdrehzscheibe werden kann. Der Bund ist derzeit daran, solche Drehzscheiben zu fördern, es gibt daher noch nicht allzu viele entsprechende Beispiele. Der Bernapark könnte hier auch eine Vorreiterrolle einnehmen. Die Region führt diesbezüglich zurzeit konkrete Abklärungen durch.

Parkplätze sind heute bereits eine beschränkte Ressource auf dem Areal und das werden sie auch bleiben. Wie soll denn das Verkehrsverhalten der Mieterinnen und Mieter und der Besucherinnen und Besucher des Bernaparks genau aussehen?

In der Mobilitätsvision haben die wenigsten Bewohnerinnen und Bewohner des Bernaparks ein eigenes Auto. Sie haben stattdessen ein Abo eines Mobilitätsanbieters, über welches sie zu jeder Zeit das am besten passende Verkehrsmittel für sich buchen können. Das kann das E-Bike sein für die sonntägliche Ausfahrt, die S7, um nach Bern zur Arbeit zu pendeln, oder eben auch das Sharing-Auto, um am Samstag den Grosseinkauf beim Grossverteiler zu machen. Auch die Besucherinnen und Besucher wählen für ihren Weg zum Bernapark gemäss Vision nur in Ausnahmefällen das Auto – auch sie kommen primär mit der Bahn, mit dem Bus oder dem Velo. Und auch sie sollen von den Angeboten im Bernapark profitieren können. Um die Nutzung solcher Angebote zu fördern, könnte ein Mobilitätssystem im Sinne der viel diskutierten «Gamification» auch mit (finanziellen) Anreizen verbunden sein, indem man z. B. Punkte sammelt für nachhaltige Verkehrsmittel, die anschliessend in den ansässigen Läden als Geld verwendet werden können. Die Angebote zur Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens der verschiedenen Nutzenden sollen laufend weiterentwickelt und an die neusten Erkenntnisse angepasst werden.