

Mitteilungen = Communications

Objektyp: **Group**

Zeitschrift: **Geomatik Schweiz : Geoinformation und Landmanagement =
Géomatique Suisse : géoinformation et gestion du territoire =
Geomatca Svizzera : geoinformazione e gestione del territorio**

Band (Jahr): **119 (2021)**

Heft 1-2

PDF erstellt am: **21.07.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

<http://www.e-periodica.ch>

Genutzter Raum – gestaltet durch Strassen und Wege

14. Landmanagement-Tagung

Erstmals fand die traditionelle Landmanagement-Tagung nicht an der ETH Zürich sondern online statt. Die Veranstaltung – organisiert durch GEOSUISSE, die ETH Zürich und das Bundesamt für Landwirtschaft – setzte sich mit den Nutzungsansprüchen und Interessenkonflikten bei den Verkehrsinfrastrukturanlagen im ländlichen Raum auseinander. Die rund 80 Teilnehmenden aus verschiedenen Berufsfeldern konnten eine abwechslungsreiche Tagung verfolgen.

Bereits in der Einführung durch *Moderator Urs Steiger* wurde festgestellt, dass die römischen Strassensysteme die Entwicklung des Raumes und später das Aufkommen moderner Verkehrsmittel die Landschaft gestalteten und bis heute prägen. Alle Typen der Wegeinfrastruktur von Autobahnen bis hin zu kleinen Wegen habe ihre Begründung und gesellschaftliche Relevanz.

Prof. Dr. Adrienne Grêt-Regamey vom IRL-Plus der ETH erklärte, dass Infrastrukturanlagen nicht nur grossen Einfluss auf den Raum und den Menschen, sondern auch auf die Fauna haben. Die Zerteilung des Lebensraums wirkt sich entscheidend auf die Überlebenswahrscheinlichkeit von Populationen aus. Gibt es optimale Verbindungen für Mensch und Tier? Im Projekt «Checnet» wird dies untersucht. Es wurden dynamische Ver-

kehrs- und Habitatsnetzwerke für verschiedene Arten modelliert und diese dann gekoppelt. Daraus wurden Voraussagen entwickelt, welche Auswirkungen verschiedene Varianten auf die Arten haben. Es wurde auch geprüft, ob es eine optimale Entwicklung des Raumes gibt; die Resultate daraus sollten in die Raumplanung einfließen. Schon kleine Veränderungen in den Siedlungsverkehrs-Netzwerken können grosse Auswirkungen auf das Vorkommen von Arten haben. Dem Mobilitätsverhalten sollte Rechnung getragen werden und die Raumplanung müsste dies entsprechend berücksichtigen. Es sollen keine Fehlanreize aus der Subventionspraxis entstehen. Agglomerationspolitik und Landmanagement sollten diese Herausforderungen annehmen.

Der Raum ausserhalb der Bauzone werde geprägt durch die Verkehrsinfrastruktur, vor allem durch die Nationalstrassen und Flughäfen, stellte *Prof. Dr. Hans-Rudolf Heinimann* von der ETH Zürich fest. Die Planung der Raumnutzung und die Planung der Transportsysteme haben starke Wechselwirkungen, deshalb müssen Raumentwicklung und Verkehrsentwicklung koordiniert erfolgen. In der Schweiz sind diese beiden Planungen weitgehend getrennt, im Ausland hat man durch die Kombination gute Erfahrungen gemacht. Heute muss ein Strassennetz vor allem auch umwelt- und gesellschaftsverträglich sein. Der Personen- und Freizeitverkehr hat stark zugenommen, was das ursprünglich auf den Warenverkehr ausgelegte Verkehrsnetz vor Herausforderungen stellt.

Darco Cazin von Allegra Tourismus erläuterte, dass bei der Entwicklung von Destinationen insbesondere die touristische Wertschöpfung erhöht werden soll. Bei der Erarbeitung von Projekten im Ausland wird festgestellt, dass die Rahmenbedingungen und Gesetze unterschiedlich, aber die Bedürfnisse überall ähnlich sind. Grundsätzlich hat der Langsamverkehr stark zugenommen, vor allem E-Bikes sind sehr beliebt. Gemäss Studien soll sich diese Entwicklung in den nächsten 20 Jahren noch verdoppeln. Durch den Mehrverkehr gibt es auch mehr Konflikte, nicht nur zwischen Bikern und Wanderern. Es geht um eine generelle Koexistenz mit vielfältigen Interessen, wie Jagd, Wildtiere, Landwirtschaft und vieles mehr. Das Ziel muss Koexistenz und Entflechtung sein. Manchmal ist eine Entflechtung nicht erforderlich, oft auch gar nicht möglich. Bei der konzeptionellen Planung sind die drei Ebenen zu beachten: Planung, Angebotsgestaltung und Kommunikation. In Zukunft sollten weniger Entscheidungen anhand von Annahmen, sondern aufgrund effektiver Daten gefällt werden, fordert Cazin. Wichtig ist es, die Nutzer direkt einzubeziehen und ihre Bedürfnisse abzuholen, so können Fehlannahmen vermieden werden. Der Fokus muss auf den Planungsprozess gelegt werden. Es müssen alle Stakeholder involviert werden, um gute Lösungen zu finden.

Raimund Rodewald (Stiftung Landschaftsschutz) thematisierte die Landschaftsverträglichkeit der Verkehrsinfrastruktur. Der Raum wird zerschnitten und vor allem auch durch





den Verkehrslärm beeinträchtigt. Im Mittelland gibt es nur noch wenige sehr ruhige Räume. Problematisch sind aktuell die Umfahrungsstrassen, die Landschaften und Kulturland durchschneiden. Er findet das Vorgehen bei der Planung auf Bundesebene antiquiert, da beim Generellen Projekt noch keine UVP durchgeführt werden muss. Die Bevölkerung wird kaum in den Prozess einbezogen. Er stellt mangelnde Abstimmung mit der Raumplanung fest. Akute Verkehrsprobleme werden meistens mit Strassenbau gelöst, es gibt keine integralen Gesamtkonzepte. Aber er sieht auch gute Lösungen: Eine solche ist die Umfahrung La Punt. Das Projekt wurde zu Gunsten der Landschaftsschutzzone geändert durch Wahrnehmung des Verbandsbeschwerderechts. Entflechtung sieht Rodewald auch problematisch, da Landschaften noch mehr belastet werden können. Stattdessen solle die Koexistenz gelebt werden.

Jakob Lütolf vom Bauernverband Luzern nannte die Güterwege als Voraussetzung für die Produktion von Nahrungsmitteln. Im Kulturland prägen die Wege auch die Landschaft. Sie sind unerlässlich für die Bewirtschaftung der landwirtschaftlichen Flächen. Da die Landwirtschaft sich auch im stetigen Wandel befindet und grössere und schwerere Maschinen verwendet, müsse sich auch die Infrastruktur anpassen. Einen grossen Einfluss auf die Wege haben auch nichtlandwirtschaftliche Interessen. Die Konflikte mit Wanderern und Bikern sind bekannt und die Anhörung aller Nutzer bei Wegprojekten braucht viel Zeit und Geduld. Gerade bei Alperschliessungen seien kaum Lösungen möglich, wenn die

Zufahrt beispielsweise durch den Moorschutz verunmöglicht wird. Ohne einen Güterweg liesse sich die Alp nicht mehr bewirtschaften, eine Sömmerung werde so verunmöglicht. Lütolf wünscht sich, dass der Unterhalt der Wege auch künftig unterstützt wird und dass die Eigentums- und Nutzungsrechte beachtet werden. Strassen sind nötig für die dezentrale Besiedelung!

Amalia Schneider (Amt für Raumplanung Solothurn) berichtete über das Agglomerationsprogramm der 4. Generation im Raum Solothurn. Neu wird dabei integrale Planung umgesetzt. Das Ziel bei früheren Agglomerationsprogrammen war das Vernetzen und Vermeiden v.a. des motorisierten Freizeitverkehrs. Die Naherholung wurde kaum beachtet, spielt aber heute eine grosse Rolle. Beim aktuellen Projekt wird der Raum in Kategorien der Ruhe eingeteilt, in leise, laut und still. Die Infrastruktur soll entsprechend angepasst werden. Ein Nutzungskonzept wird ebenfalls erarbeitet. Die Akzeptanz und Abstimmung sind in diesem Projekt von besonderer Bedeutung für eine erfolgreiche Umsetzung der Planungen. Die Verkehrsinfrastruktur wird gezielt genutzt, die vorhandenen Naherholungswerte in Wert zu setzen, sie unterstützt so die Naherholung.

Nina von Albertini (Paspels) berichtete über das Projekt «Duscherstrasse» in Paspels. Die Strasse ist ein Verbindungsweg und alter Fahrweg, der auch im IVS eingetragen ist. Im 2014 sollte der Weg als Güterstrasse asphaltiert und auf 4 m Breite ausgebaut werden. Es gab beim Projekt keine Einsprachemöglichkeiten für die Anwohner. Die Planung erfolgte ohne Einbezug der Anwohner und Landwirt-

schaftsbetriebe. Es wurden das ASTRA und diverse Schutzorganisationen kontaktiert, um sie auf die bedeutenden Naturwerte, historischen und landwirtschaftlichen Werte aufmerksam zu machen. Es konnte eine gute Lösung gefunden und damit sogar auf die Beiträge von BLW und ALG verzichtet werden. Der Unterhalt ist aber aufwändiger für diese Strasse. Eine normierte Planung würde dagegen ohne besondere Rücksicht auf Inventare, Landschaft und Baukultur umgesetzt. Albertini fordert, dass Beiträge aus Meliorationsfonds auch für Projekte, welche von den Normen abweichen, ausgeschüttet werden sollten. Auch die anderen Ämter müssten angehört werden!

Bruno Maerten (Berner Wanderwege) zeigte auf, wie gute Lösungen bei Eingriffen in das Wanderwegenetz gefunden werden können. Grundsätzlich gibt es eine Ersatzpflicht, wenn bestehende Wanderwege mit ungeeigneten Belägen versehen werden. Dabei können diese verlegt und ersetzt werden, die Qualität muss dabei mindestens gleichbleiben. Im Wandel der Zeit wurden die Wege immer gleichförmiger und dadurch weniger attraktiv. Zum Wandern eignen sich vor allem Kies oder festgetretene Erde. Im Beispiel erfolgte eine Asphaltierung von 4.8 km Alpstrasse. Es musste nun für den darauf liegenden Wanderweg eine Alternative gefunden werden. Bei der Routenwahl wurden auch Einflüsse auf andere Inventare abgeklärt. Die bisherige Strasse wurde aus dem Wanderwegenetz entlassen und als Ersatz ein Teilstück auf die andere Seite des Flusses verschoben. Historische Karten geben oft Ideen, wohin man ei-

nen Weg verschieben kann. Beim letzten Abschnitt war eine Verlegung nicht möglich, ein Neubau war erforderlich. Der Neubau ist nun deutlich attraktiver als der alte eintönige Weg. Der Dialog mit allen Stakeholdern wurde als sehr wichtig und entscheidend hervorgehoben. Bei optimaler Planung können alle profitieren: Der Bewirtschafter hat eine gute Strasse ohne Wanderer und ohne Staub mit weniger Aufwand für den Unterhalt, die Wanderer haben einen attraktiven Weg abseits der Strasse.

Eric Gorrengourt (Tiefbauamt Kanton Bern) berichtete über ein Projekt zur Erstellung einer neuen Langsamverkehrsverbindung. Er führte aus, welche Ansprüche der Velofahrer berücksichtigt wurden und welche Anforderungen sich daraus ergaben. Bei einer neuen Kantonsstrasse wäre der Kanton verpflichtet, einen Velostreifen zu schaffen. In dem präsentierten Projekt konnte der neue Radweg separat von der Kantonsstrasse entlang der

BLS realisiert werden. Dafür wurde ein Abstellgleis aufgegeben und Platz für einen Radweg geschaffen. Wichtig für die Wahl und Ausgestaltung der Lösungsvariante waren auch Synergien und der Schutz der Fruchtflächen. Diesen wurde eine höhere Priorität beigemessen als den Kosten. Mit der Lösung wurde somit kein Kulturland verbraucht. Und auch der Hochwasserschutz wurde ins Projekt einbezogen. Eine Projektevaluation mittels Umfrage zeigte, dass kaum Konflikte registriert wurden. 520 Velos und 150 Fussgänger benutzen den Weg durchschnittlich pro Tag.

Wrap-Up + Abschluss

Bei der Planung von Verkehrsinfrastrukturen sind alle Ebenen in der Pflicht. Die Partizipation ist bei diesen Projekten von besonderer Bedeutung. Es braucht einen guten Prozess, um ein ausgewogenes Resultat zu erreichen. Es braucht lokale Personen und Experten, es braucht auch Mut, um zu experimentieren.

Man muss auch etwas ausprobieren und dazulernen, vielleicht sogar mit etwas Unterstützung durch eine begleitende Forschung. Grundsätzlich ist es wichtig, sich immer wieder zu hinterfragen, Bedürfnisse laufend abzuklären und die Planung an die effektiven Bedürfnisse anzupassen. Durch die grosse staatliche Unterstützung von Verkehrsinfrastrukturanlagen kann es starke Fehlanreize geben, da heute vor allem bauliche Massnahmen finanziell unterstützt werden. Eine Unterstützung des Unterhalts sollte geprüft werden. Es sollte auch mehr finanzielle Unterstützung in Konzepte fliessen, denn es braucht sektorübergreifende Gesamtlösungen.

*Für das OK LM-Tagung:
Petra Hellemann, Bundesamt für
Landwirtschaft / GEOSUISSE,
Sven-Erik Rabe, ETH PLUS*



IHRE CLOUD-PLATTFORM FÜR GEOMONITORING-PROJEKTE



Für manuelle und automatische Überwachungsmessungen



Automatische Generierung von Diagrammen und Berichten



Alarmierung bei Grenzwertüberschreitungen

www.geo-monitoring.ch/geovis

WIR SIND AMBERG.

AMBERG ENGINEERING

AMBERG LOGLAY

AMBERG TECHNOLOGIES

VERSUCHSSTOLLEN HAGERBACH