

Zeitschrift: Schweizer Ingenieur und Architekt
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 114 (1996)
Heft: 15

Artikel: Was hat das Swatchmobil mit Raumplanung zu tun?
Autor: Muggli, Rudolf
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-78947>

Nutzungsbedingungen

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

Conditions d'utilisation

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

Terms of use

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

Download PDF: 30.01.2025

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

Rudolf Muggli, Bern

Was hat das Swatchmobil mit Raumplanung zu tun?

Ende 1994 versuchten verschiedene Kantone, insbesondere aber der Kanton Bern und die Stadt Biel, den Standortentscheid für die neue Swatchmobilfabrik zu ihren Gunsten zu entscheiden. Der Versuch misslang zwar, und der Kleinwagen wird im französischen Lothringen hergestellt werden, doch war er als Erfahrung im europäischen Standortwettbewerb dennoch wertvoll. Im Bereich der Raumplanung sind es offenbar nicht notwendigerweise die langen Verfahren, die Arbeitsplatzansiedlungen in der Industrie behindern, sondern europaweit nicht mehr konkurrenzfähige Bodenpreise. Natürlich kommen ausserhalb des raumplanerischen Bereichs weitere Problemfelder wie der hohe Frankenkurs und die hohen Arbeitskosten hinzu.

Die Standortsuche für den Produktionsort des Swatchmobils lief anonym über eine holländische Firma. Diese verlangte Offerten über eine Minimalfläche von 50 ha, die innert eines knappen Jahres planerisch und erschliessungstechnisch baureif zu machen wäre. Auch die Wirtschaftsförderung des Kantons Bern wurde um eine Offerte angegangen, doch sah sie erst konkrete Möglichkeiten, nachdem der Stadtpräsident von Biel von der Standortsuche vernommen und interveniert hatte.

Es zeigte sich dann, dass mittels der Instrumente der Kantonsplanung sehr rasch gehandelt werden kann, wenn nur Wille und Flexibilität vorhanden sind: Es gelang dem Kanton Bern, innert weniger Wochen die Machbarkeit des hochkomplexen Planungsprojekts abzuklären und eine kantonale Überbauungsordnung (Sondernutzungsplan) öffentlich aufzulegen, die die Einzonung eines grundsätzlich geeigneten Industriareals vor den Toren der Stadt Biel bezweckte. Der Standortentscheid fiel dann leider zuungunsten der Stadt Biel aus. Offenbleiben kann im folgenden die Frage, ob die Schweiz mit ihrem Preis- und Lohnniveau überhaupt geeignet ist für die Automobilindustrie. Uns interessiert mehr die raumplanerische Seite. Drei unseres Erachtens wichtige Punkte seien hier aufgeführt:

Die Verfahrensdauer ist offensichtlich weniger eine Frage des Verfahrensrechts, denn ein Problem des verwaltungsinternen und -externen Verfahrensmanagements. Dank dem klaren Entscheidungswillen von Kanton und Gemeinde sowie der Einsetzung einer kompetenten Projektorganisation konnte im Falle Swatchmobil sehr schnell gehandelt werden. Die oft gehörte Geschichte, bis zur öffentlichen Auflage von komplexen Planungen brauche es in der Schweiz in jedem Fall Jahre, trifft also offenbar nicht zu. So betrachtet, müsste es erste Sorge der Behörden sein, ihre Amtsstellen im Projektmanagement auszubilden. Schwerfällige Gesetzesänderungen müssen dafür nicht abgewartet werden!

Es ist bekannt, dass in der Schweiz grosse Flächen an Industrie- und Gewerbeland auf Investoren warten. Auch in Biel selbst finden sich nebst einer grossen unüberbauten Industriezone viele Industriebrachen, die auf eine neue Nutzung warten. Am Angebot fehlt es also nicht. Die Swatchmobilgeschichte zeigt nun aber, dass dies auch im europäischen Ausland so ist. Wenn man dann etwa der Pesse entnehmen kann, dass in Lothringen ein Preis von 3.50 Fr./m² bezahlt worden sein soll, wird man sich Gedanken machen über unser hiesiges Preisniveau und über die möglichen Folgen für die Industrielandpreise, wenn sie für Büronutzungen geöffnet werden sollen.

Unsere Bodenpreise basieren offenbar auf der bisherigen, wohl veralteten Erfahrung ständigen Ansteigens und auf einem traditionellen «Knappheitsmythos». Gemäss «Tages-Anzeiger» riet die Raumbeobachtungsfirma Wüest & Partner schon am 19.2.1993 dazu, den «dämmlichen Knappheitsmythos» aufzugeben; das Schweizer Bauland sei ohnehin um rund 300 Milliarden Fr. zu teuer. Die Swatchmobilgeschichte legt den Gedanken nahe, die Schweiz werde plötzlich nur noch dann konkurrenzfähig sein, wenn man Landwirtschaftsboden (zum Ertragswert) einzone, die blossen Erschliessungskosten dazuschlage und dann das Land der Industrie anbiete. Das umfangreiche, bereits eingezonte Industrieland fiele aus Preisgründen ausser Betracht - nicht nur raum-

planerisch eine offensichtlich unhaltbare Situation.

Die Swatchmobilmobilgeschichte hat erneut die Bedeutung kantoneigener Landreserven - in diesem Fall Landwirtschaftsgrundstücke - aufgezeigt. Dadurch war die Kantonsplanung nämlich in der Lage, den Landwirten Realersatz anzubieten und dadurch die über alles entscheidende Verfügbarkeit des Landes zu sichern. Ohne aktive Bodenpolitik der öffentlichen Hand geht es anscheinend nicht. Die Swatchmobilgeschichte hat auch vordemonstriert, dass es trotz des derzeitigen Überangebots sinnvoll sein kann, wenn ein Kanton an den richtigen Standorten Landreserven für die volkswirtschaftlich bedeutendsten Projekte planerisch ausscheidet.

Man muss aber dafür sorgen, dass die Flächen im entscheidenden Moment verfügbar sind, beispielsweise indem das Gemeinwesen oder eine Baulandsicherungsgesellschaft dort selbst Land besitzen und indem es eben erst bei Bedarf eingezont wird. Es nützte wenig, bedeutende Landreserven schon heute einzuzonen, nur um schliesslich feststellen zu müssen, dass die Eigentümer es gar nicht zu vernünftigen Preisen auf den Markt bringen wollen. Diese strategischen Reserven sollten im kantonalen Richtplan bezeichnet werden, um dann im Einvernehmen zwischen Kanton und Gemeinde im richtigen Moment eingezont zu werden.

Adresse des Verfassers:

Rudolf Muggli, Fürsprecher, Schweiz. Vereinigung für Landesplanung (VLP), Schänzihalde 21, 3013 Bern