

# Bern

## Verbaute Schweiz (4)

**Adrian M. Moser und Simon Thönen**  
Schmitten ist kein schönes Dorf - aber ein attraktives. 1991 hatte die freiburgische Gemeinde 2805 Einwohner. 2009 waren es bereits 3744. Damit ist der Ort in nur 18 Jahren um ein Drittel gewachsen. Und das Wachstum geht weiter. Die einschlägigen Immobilienportale im Internet sind voll von Angeboten aus Schmitten: Da ist zum Beispiel eine «exklusive 4,5-Zimmer-Wohnung in Neubau» zu vermieten. Oder ein «neues, helles Loft mit Balkon oder Terrasse». Zu Letzterem gibt es noch nicht einmal Bilder - nur Pläne und Computermodelle.

Der erste Eindruck von Schmitten ist wenig einladend. Der kärglich ausgestattete Bahnhof wirkt provinziell. Ein gelber Wanderwegweiser zeigt dem Bahnreisenden, wo es langgeht: «Schmitten-Dorf 15 Minuten». Hinter dem Industriequartier, das die Bahnhofstrasse einrahmt wie ein überdimensionales Tor, führt die Strasse über offenes Feld. Hinter dem Hügel sind Hausdächer, die Spitze des Kirchturms und Baukräne zu sehen. Kurz vor dem Ortseingang zielt eine grosse Werbetafel den Strassenrand. Darauf preist ein Liegenschaftsverwalter aus Freiburg seine beiden Neubauten mit insgesamt 14 Wohnungen an. Eines der Häuser ist bezugsbereit. Unter dessen Abbildung auf dem Plakat prangt ein grosser gelber Kleber: «Alle Wohnungen vermietet.»

### Kein richtiges Dorfzentrum

Das Schmittner Dorfzentrum bietet keine Überraschungen. Ein Treffpunkt im Sinne eines Einkaufszentrums oder eines Dorfplatzes gibt es nicht. Eine kleine Coop-Filiale und eine Bäckerei bieten Einkaufsmöglichkeiten. Die Metzgerei hingegen musste schliessen.

Es ist heiss an diesem Vormittag. Das macht den Fussmarsch vom Bahnhof ins Dorf zu einer schweisstreibenden Angelegenheit. Eine Abkühlung im lauschigen Biergarten beim Hotel zum weissen Kreuz käme da gelegen. Jedoch ist auch das Kreuz geschlossen - einmal mehr. Der Biergarten ist verlassen, die Tische und Bänke sind weggeräumt. Bald wird ein weiterer Wirt sein Glück versuchen.

Direkt beim Hotel zweigt die Bagerstrasse ab. Auf dem Bager, dem Hügel am oberen Dorfrand von Schmitten, wohnen Gabriela und Antonio Viso. Sie sind vor sechs Jahren mit ihren Kindern nach Schmitten gezogen. Die Visos kamen aus Bern - wie so viele der Neuzuzüger in Schmitten. Gabriela Visos Eltern leben schon länger in Schmitten, ihr Mann arbeitet in der Region Bern. «Deshalb haben wir etwas zwischen Schmitten und Bern gesucht», sagt sie. Dass sie gleich in Schmitten selbst fündig geworden seien, sei aber Zufall gewesen - ausschlaggebend war das Haus, das sie dort kaufen konnten.

Man kann es verstehen. Das Haus ist hoch, innen auf mehreren Halbetagen

charmant verschachtelt und ideal für eine Familie. Auf einer der Treppen ist eine Rutschbahn installiert, im Wohnzimmer hängt eine Schaukel. Auch der Umschwung ist gestuft. Auf dem Gartensitzplatz liegen Kinderspielsachen herum, über dem Rasen ist eine Slackline gespannt. Auf der Rückseite des Hauses hat Antonio Viso mit verschiedenen grossen Kieseln und rostigen Metallringen einen Steingarten gestaltet. «Für meinen Mann ist der Garten ein guter Ausgleich zum Job», sagt Gabriela Viso.

### Hauspreis sprach für Schmitten

Schmitten ist bedeutend steuergünstiger als Bern. So bezahlt eine vierköpfige Familie mit einem Einkommen von 100 000 Franken in Schmitten 5848 Franken pro Jahr. In Bern wären es 7625 - 1777 Franken mehr. Dieser Umstand habe keinen Einfluss gehabt auf ihre Entscheidung, hierherzuziehen, sagt Viso. «Es war aber ein netter Nebeneffekt.» Eher als die Steuern waren es für die Visos die Immobilienpreise, die für Schmitten sprachen: «Ein 6,5-Zimmer-Haus wie dieses hätten wir uns in Bern sicher nicht leisten können», sagt Viso. «Dort hätten wir vielleicht eine 4,5-Zimmer-Eigentumswohnung erwischt.»

Kein Grund, nach Schmitten zu ziehen, war für die Visos hingegen die S-Bahn. Während der ersten Jahre sei ihr Mann zwar noch mit Zug und Bus zur Arbeit gefahren, sagt Gabriela Viso. Seit vergangem Jahr pendle er aber mit dem Auto. Der schlechte Anschluss in Niederwangen war der Grund für den Wechsel. Sie selber war schon zuvor mit dem Auto unterwegs. Für Ausflüge mit den Kindern - zum Beispiel in die Badi in Laupen - sei der öffentliche Verkehr oft zu umständlich. Wenn Familie Viso den Zug benützt, dann fährt sie meist mit dem Auto zum Bahnhof. Den anderthalb Kilometer langen Fussmarsch will Gabriela Viso ihren Kindern nicht zumuten - besonders nicht im Sommer. «Bei diesen Temperaturen sind die ja gebraten, bis wir dort unten sind», sagt sie.

Wichtiger ist die S-Bahn für eine andere Berner Familie in Schmitten: Erika Flückiger und Roger Strebel stammen aus Bern, lebten aber in Lausanne, bevor sie vor sechs Jahren nach Schmitten zogen. Er arbeitet in Freiburg, sie in Bern. «Zuerst haben wir in der Stadt gesucht», erzählt sie, «aber dort sind die Preise einfach horrend.» Deshalb hätten sie weitere Orte in Betracht gezogen. «Wichtig war uns vor allem ein guter ÖV-Anschluss nach Bern und Freiburg», sagt Flückiger. Fündig wurden sie schliesslich in einer «autofreien» Siedlung in der Schlossmatte, einem Quartier etwas ausserhalb des Dorfes, rund 600 Meter vom Bahnhof entfernt. «Autofrei» bedeutet in diesem Fall, dass das Auto in der Tiefgarage steht statt direkt beim Haus. Damit bleibt im Zentrum der Siedlung Raum für einen grosszügigen Spielplatz. Verkehr verursacht im Normalfall nur der Pöstler. Sie finde diese Siedlungsform eine gute Sache, sagt Flückiger. «Die Kinder brauchen Orte, an denen sie sich ungefährdet bewegen können.»

### Knatsch um Freiburger S-Bahn

Gemeindeammann André Burger bezeichnet die S-Bahn als Standortvorteil. «Die S-Bahn ist für Schmitten sehr wichtig», sagt er. Viele der Neuzuzüger würden von Anfang an planen, mit dem öffentlichen Verkehr zu pendeln.

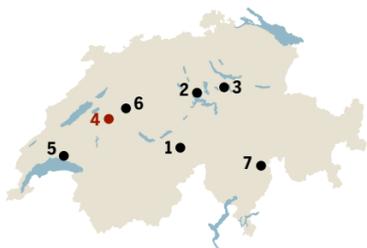
Die S 1 Freiburg-Bern-Thun wurde schon 1987 als erste Linie der Berner S-Bahn eröffnet. Seit Dezember 2008 verkehrt sie auch auf dem Ast nach Freiburg im Halbstundentakt. Die Strecke Thun-Bern bleibt aber weiterhin deutlich stärker frequentiert als jene von Freiburg nach Bern. Letztere profitiert indirekt vom starken Thuner Ast. So wird die BLS ab 2013 Doppelstockzüge auf der S 1 einführen, um die Strecke Thun-Bern zu entlasten - die Doppelstöcker mit dem zusätzlichen Platzangebot verkehren damit auch zwischen Bern und Freiburg.

Ermuntern die guten S-Bahn-Verbindungen immer mehr Stadtberner, in ländliche Ortschaften wie Schmitten zu ziehen? Marco Rupp, Fachbereichsleiter Verkehr bei der Regionalkonferenz Bern-Mittelland, relativiert: «Der Auslöser der Zersiedelung war im Grossraum Bern der Autoverkehr», sagt er. «Die S-Bahn kam erst hinterher. Mit ihr versucht man, die vorhandenen Verkehrsströme in umweltfreundlichere Bahnen zu lenken.»

# Auto und S-Bahn beglückt

Schmitten boomt. Immer mehr Stadtberner kaufen im Sensebezirk gü. Die Exilberner schätzen die schnelle S-Bahn-Verbindung. Dennoch ko

## Das zersiedelte Land



Auf sommerlicher Reise durch die Schweiz untersucht der «Bund» die Frage, wie und warum das Land zersiedelt wird.

Bereits erschienen:

Samstagsinterview mit Marcel Meili und Jacques Herzog. — 9. Juli

**1 Gute Nacht im kalten Bett** Der Zweitwohnungsbau in den Berggebieten. — 12. Juli  
**2 Ausverkauf beim Ackerland** Bauern wehren sich gegen Einzonungen. — 14. Juli  
**3 Home, Sweet Home** Die unstillbare Sehnsucht nach dem Eigenheim. — 16. Juli

**4 Entgleiste Raumplanung** Wie die S-Bahn die Zersiedelung beschleunigt.

**5 Die Wüste lebt auf** In der verpönten Agglo wird an der Zukunft geplant.

**6 Familienunfreundlich** Wohnen in der Stadt ist in, doch das Angebot ist knapp.

**7 Alpine Brachen** Die triste Kehrseite der Zersiedelung im entleerten Bergtal.

**8 Raumplanung mit Biss** Was zu tun ist, um die Zersiedelung zu stoppen.

«Ein 6,5-Zimmer-Haus hätten wir uns in Bern sicher nicht leisten können»: Gabriela Viso mit ihren Kindern Luan (6), Soley (2,5) und Angel (10)

Auf dem Korridor Freiburg-Bern besteht diesbezüglich Nachholbedarf: Aus dem Raum Neuenegg-Flamatt fuhr im Jahr 2000 - neuere Zahlen existieren nicht - über die Hälfte der Pendler mit dem Auto zur Arbeit. Und dies, obwohl in Flamatt mit der S 1 und der S 2 gleich zwei S-Bahn-Linien nach Bern verkehren.

Beim künftigen Ausbau der S-Bahn dürfte das Thema der Zersiedelung dennoch eine grössere Rolle spielen. Das Credo der Planer ist, dass man vor allem Subzentren mit guten Einkaufsmöglichkeiten und Schulen verkehrsmässig besser erschliesst. Dadurch können viele Wege kurz gehalten werden.

Doch die abgelegenen Orte und die ländlichen Kantone sehen dies oft anders. So wird der Kanton Freiburg im Dezember seine erste S-Bahn-Linie in Betrieb nehmen. Sie führt vom weit entfernten Bulle via Romont und Freiburg direkt nach Bern. Die Fahrzeit wird knapp unter einer Stunde liegen - der Toleranzschwelle für Pendler. Damit dürfte sich

die Frage, ob diese S-Bahn-Linie zur Zersiedelung beiträgt, neu stellen.

Im Kanton Bern jedenfalls ist man wenig erbaut ob der S-Bahn-Absichten des Nachbarn. Volkswirtschaftsdirektor Andreas Rickenbacher (SP) äusserte kürzlich in einem Interview mit der «Berner Zeitung» sein «Befremden» darüber, dass der Kanton Freiburg «ein eigenes S-Bahn-System aufbaut». Man lasse sich nicht zum «Wasserträger für Bern degradieren», entgegnete sein Freiburger Amtskollege Beat Vonlanthen (CVP). Auf Anfrage verweist Rickenbacher auf die Hauptstadtreion Schweiz, in der beide Kantone Partner sind: «Als Co-Präsident der Hauptstadtreion bin ich der Ansicht, dass man den öffentlichen Verkehr in der Hauptstadtreion im Interesse der Bürgerinnen und Bürger dringend koordinieren muss.»

Unterstützung erhält Rickenbacher von Heike Mayer, Professorin für Wirtschaftsgeografie an der Universität Bern. «Die funktionalen Verflechtungen gehen

über die heutigen Grenzen der Verbände des öffentlichen Verkehrs hinaus», sagt sie. Es sei «unsinnig», zwei unabhängige Verbände aufzubauen.

### Schmitten will weiter wachsen

Die Kontroverse dürfte Schmitten kaum berühren - abgesehen davon, dass möglicherweise eine zusätzliche Haltestelle der neuen Freiburger S-Bahn im Nachbarort Düringen entstehen könnte. In der Sichtweise der Planer dürfte Schmitten als erschlossenes und halbwegs zentrumsnahes Subzentrum gelten, das weiter wachsen darf. Das starke Bevölkerungswachstum bereite ihm keine Sorgen, sagt Gemeindeammann Burger. Von einem Bauboom will er trotz der vielen Baustellen nicht sprechen - lieber von einer «gesunden Entwicklung».

Die Zahl der Berner in Schmitten schätzt er auf 400 bis 500. Das sind über zehn Prozent der Einwohner. Trotz der vielen Neuzuzüger aus Bern sei die Integration kein Problem, sagt Burger. «Auch

# ünstigen Stadtflucht

ünstige Häuser im Grünen und pendeln zur Arbeit nach Bern.  
kommen die wenigsten Familien ohne Auto aus.

## «Das Pendeln muss finanziell weniger attraktiv werden»

Autobahnen begünstigen die Zersiedelung stärker als die S-Bahn, sagt Siedlungsexperte Ramon Schwab. Er kritisiert die hohen Steuerabzüge für Pendler.

**Interview: Simon Thönen**

**Die Zürcher S-Bahn hat Randgebiete zu attraktiven Wohnregionen gemacht und dort den Siedlungsdruck erhöht. Zeigt sich dieser Effekt auch bei der kleineren Berner S-Bahn?**

Es gibt einen Hinweis, dass die S-Bahn die Zersiedelung begünstigt: Bei den Mietwertkategorien, die das durchschnittliche Mietzinsniveau zeigen, liegen Gemeinden mit S-Bahnstation um zwei bis drei Kategorien höher als vergleichbare Gemeinden. Grafenried an der S 8 nach Solothurn ist zum Beispiel in der Kategorie 12, Etzelkofen ohne S-Bahn-Anschluss nur in der Kategorie 10. Autobahnanschlüsse dürften allerdings einen noch stärkeren Effekt auf die Attraktivität von Gemeinden haben.

**Welches sind die Folgen, wenn Randgebiete dank besseren Verkehrsanschlüssen attraktiv werden?**

Die Gemeinden begrüssen dies, weil sie so mehr gute Steuerzahler erhalten. Andererseits haben die Neuzuzüger oft kaum einen Bezug zur ortsansässigen Bevölkerung, sie engagieren sich zum Beispiel eher weniger in den Vereinen, die für das Dorfleben wichtig sind. Dennoch will verständlicherweise kaum eine Gemeinde auf die Entwicklungschancen verzichten, die sich dank Neuzuzüger eröffnen.

**Ramon Schwab**

ist Assistent am Geographischen Institut der Universität Bern. Der diplomierte Geograf befasst sich mit Siedlungsgeografie und entwickelt gegenwärtig ein System zur Kategorisierung von Landschaftstypen.



**Dies beschleunigt die Zersiedelung. Wie liesse sich diese bremsen?**

Verhindern lässt sich die Entwicklung wohl kaum. Wenn man das Pendeln weniger attraktiv machen will, geht es wahrscheinlich nur über das Portemonnaie. Im Raum steht der Vorschlag von Bundesrätin Leuthard, die Steuerabzüge für das Pendeln einzuschränken.

**Der Vorschlag hat einen massiven Aufschrei der Empörung ausgelöst.**

Es ist natürlich sehr unpopulär, und es weckt den geballten Widerstand der Hauseigentümer und Pendler, aber wahrscheinlich ist es der richtige Weg. Vor allem die Steuerabzüge für das motorisierte Pendeln sind enorm. Ich pendle selber und fahre jeweils von meinem Wohnort mit dem Roller zum Bahnhof Wynigen und dann mit der Bahn an meinen Arbeitsplatz in Bern. Die Steuerabzüge für diese Fahrt mit dem Roller sind grösser als jene für die längere Bahnfahrt. Insbesondere das Pendeln mit dem Auto könnte so weniger attraktiv gemacht werden.

**Aber auch beim öffentlichen Verkehr stellt sich die Frage, ob man mit stets attraktiveren Verbindungen das Pendeln fördert.**

Der Ausbau des öffentlichen Verkehrs ist an sich sehr sinnvoll, ich wäre sehr dagegen, dies nun wieder einzuschränken. Eine andere Frage ist, ob man diesen Ausbau mit Preisaufschlägen bei der Bahn finanzieren soll, wie es gegenwärtig diskutiert wird. Aber auch hier gibt es eine Schmerzgrenze: Wenn die Bahnpreise zu hoch werden, steigen die Bahnpendler wieder auf das Auto um, was das schlechteste Ergebnis wäre.

**Dennoch: In der Region Bern rechnen Planer mit einer Steigerung des öffentlichen Verkehrs um 60 Prozent bis 2030. Ist das finanzierbar?** Man wird beim Ausbau des öffentlichen Verkehrs früher oder später an Grenzen

stossen. Er bleibt aber die umweltfreundlichste Art des Pendelns. Und das Pendeln wird nicht einfach so verschwinden. Der Bedarf an Wohnraum steigt schon nur wegen der Zuwanderung. Wenn man die Zersiedelung stoppen will, müsste man auch über eine Begrenzung der Zuwanderung sprechen, auch wenn man dies vielleicht nicht so gerne hört. Andererseits steigt die Wohnfläche pro Person weiterhin an. Es wird mehr zusätzlichen Wohnraum brauchen, als die Kernstädte bieten können.

**Was kann die Raumplanung bieten, deren Hauptaufgabe es ist, die Zersiedelung einzudämmen?**

Auf Gemeindeebene wird man das Problem nicht lösen können, es braucht mehr Zusammenarbeit. Aufgabe der Kantone ist es, diese zu fördern und die Gemeinden mit dem nötigen Nachdruck zur Kooperation zu ermuntern.

**Auch die Kooperation zwischen den Kantonen klappt nicht. Freiburg will nun eine eigene S-Bahn bauen.**

Auch da wäre es zwingend nötig, dass sich die Nachbarkantone Bern und Freiburg koordinieren, zum Beispiel im Rahmen der Hauptstadtregion.

**Sie sind daran, ein Instrument für die Raumplanung zu entwickeln. Wie sieht dieses aus?**

Wir versuchen, mit einem geografischen Informationssystem eine Landschaftstypisierung nach rein formalen Kriterien zu entwickeln: Zum Beispiel untersuchen wir, wie dicht die Häuser beieinanderstehen, wie der Raum mit Strassen erschlossen ist und wie Menschen diese formalen Kriterien wahrnehmen und zu einem Landschaftsbild verarbeiten.

**Was kann man so erkennen?**

Generell stellen wir fest, dass der Umfang von Siedlungen im Verhältnis zu ihrer Fläche zunimmt. Anders gesagt: Die Siedlungsflächenformen werden komplexer, die Siedlungen fransen immer mehr aus, was als Hinweis auf die zunehmende Zersiedelung interpretiert werden kann.

**Unterscheiden sich Stadt und Land aus der Vogelperspektive noch?**

Durchaus. In den meisten ländlichen Gebieten dominieren Streusiedlungen und gewundene, verästelte Strassen. Kernstädte, vom historischen Zentrum im engen Sinn einmal abgesehen, und Agglomerationen unterscheiden sich hingegen kaum, wenn man unsere Kriterien zugrunde legt: Die Siedlungsdichte ist hoch, die Strassenzüge sind charakteristisch verwinkelt.

**Wie könnte man diesen Stadt-Agglomerations-Raum gestalten?**

Die Grenzen zwischen Bern und zum Beispiel Ostermündigen, Ittigen und Bolligen sind Scheingrenzen, aus meiner Sicht ist dies ein Raum. Eine Grossgemeinde Bern könnte diesen sinnvoller gestalten.

**Grossbern wird kaum rasch gegründet werden. Was kann die Stadt jetzt tun, um attraktiver zu werden?**

Sie muss für Familien mehr grössere und dennoch bezahlbare Wohnungen bieten. Dazu muss in der Stadt dichter und auch vermehrt in die Höhe gebaut werden, was politisch nicht einfach umsetzbar ist.

**Was halten Sie vom Projekt einer Waldstadt im Bremgartenwald?**

Da kann man verschiedener Meinung sein. Persönlich wäre ich nicht sehr erfreut, weil ich dort joggen gehe. Aus raumplanerischer Sicht sieht es aber vielleicht anders aus. Da könnte ich mir durchaus vorstellen, dass das Projekt Waldstadt Sinn macht.

**«Es gibt eine Schmerzgrenze bei den Bahnpreisen. Werden sie zu hoch, steigen die Pendler wieder auf das Auto um.»**

Foto: Franziska Scheidegger

die alteingesessenen Schmittner sind sehr offene Leute.»

Auffallend ist, dass aus dem viel näheren Freiburg bedeutend weniger Leute nach Schmitten ziehen als aus Bern. «Welsche ziehen weniger in den deutschsprachigen Raum», sagt Burger. «Wir gehören eher zur Agglomeration Bern.» Nur rund zwei Prozent der Schmittner Bevölkerung sprechen Französisch – kaum mehr als Albanisch. «Wir verstehen einander – Berndeutsch und Sentslerdeutsch ist kein Problem», sagt Burger. Erika Flückiger bestätigt dies: «Wir waren erstaunt, wie positiv wir aufgenommen wurden», sagt sie. Die Leute seien sehr offen gewesen.

Nach Schmitten in einen Neubau zu ziehen, kostete die Strelbel-Flückigers ein gewisses Mass an Überwindung – weil sie sich um die Raumplanung sorgen. «Ich bin nicht die typische Einfamilienhausbesitzerin», sagt Flückiger. Sie wäre lieber in ein bestehendes Haus gezogen, um die Zersiedelung nicht weiter voranzutreiben.

Mit einem Reihenhaus wie diesem, das wenig Platz brauche, könne sie aber leben. Ihrem Wohnkanton stellt Flückiger kein gutes Zeugnis aus: «Die Raumplanung des Kantons Freiburg hat noch grosse Defizite», sagt sie. Oft werde «ins Grüne hinaus gebaut», nur weil es dort günstiges Bauland habe.

Ob das auch in Schmitten der Fall ist, darüber kann man sich streiten. Klar ist aber: Schmitten wird weiter wachsen. Auch für die kommenden Jahre erwartet Gemeindeammann Burger «guten Zuwachs». Dies entspricht der Schmittner Expansionsstrategie. In ihrem «Leitbild 2020» setzt sich die Gemeinde zum Ziel, bis ins Jahr 2020 rund 4200 Einwohner zu haben. Seit diesem Sommer hat Schmitten einen neuen Trumpf in der Hand, um weitere Familien in die Gemeinde zu lotsen: Als erste Gemeinde in Deutschfreiburg führt Schmitten sogenannte Tagesstrukturen ein. Das bedeutet, dass Schmittner Eltern ihre Kinder egal, ob sie schon zur Schule gehen oder

nicht – in Zukunft von 7 bis 18 Uhr durchgehend betreuen lassen können.

Bis 2020 soll Schmitten endlich auch einen Dorfplatz haben. In ihrem Leitbild hält die Gemeinde fest: «Ein öffentlicher Begegnungsplatz ist im Zentrum zu realisieren.»



TA-Grafikstr