

Littoral neuchâtelois : Bewegen in der Bandstadt

Autor(en): **Huber, Barbara / Held, Thomas / Argast, Frank**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Collage : Zeitschrift für Raumentwicklung = périodique du développement territorial = periodico di sviluppo territoriale**

Band (Jahr): - **(1996)**

Heft 3

PDF erstellt am: **13.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-957487>

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.

Littoral neuchâtelois – Bewegen in der Bandstadt

► Barbara Huber, Thomas Held, Frank Argast

Das Zukunftsbild des Littoral neuchâtelois könnte jenes der gegliederten Bandstadt Littoral sein. Die Idee dieser Bandstadt gründet auf einem Stadt-Land-Konzept. Nach unserer Einschätzung hängt eine zukunftsfähige Raumentwicklung von der Abstimmung dreier eng miteinander verknüpften Aufgabenfelder ab: dem **Bewegen**, den **Freiräumen** und den **Siedlungsschwerpunkten**. Diese Abstimmung setzt eine auf die **zentralen Inhalte konzentrierte und umsetzungsorientierte Richtplanung** voraus. Wir schlagen dafür eine **«duale Planung»** vor. Wir sprechen bewusst nicht vom Verkehr, sondern vom **Bewegen**. Diese Erweiterung des Blickwinkels ermöglicht, über Infrastrukturen und Fahrleistungen hinweg, an **Verknüpfungen öffentlicher Verbindungen, an langsames Bewegen zu Fuss oder per Rad, aber auch ans Wandern von Tieren und die Verbreitung von Pflanzen im Raum zu denken**.

Der Kanton Neuenburg steht vor der Revision seines Richtplanes. Dies war der Anlass, sich im Rahmen des Nachdiplomstudiums am ORL-Institut an der ETH Zürich mit dem Kanton Neuenburg zu beschäftigen und Überlegungen für eine sogenannte schlanke Richtplanung anzustellen. Eine Richtplanung, die sich auf die prägenden räumlichen Faktoren konzentriert und so die Entwicklung besser zu lenken vermag. Die Arbeit konzentrierte sich dabei auf die Bezirke Neuenburg und Boudry entlang des Neuenburgersees, den Littoral, weil dieser der demografisch und ökonomisch dynamischste Teil des Kantons ist.

Unsere Gruppe, interdisziplinär zusammengesetzt aus fünf Studierenden, näherte sich dem Raum mit weitem Blick und machte im ersten Schritt Brennpunkte der räumlichen Entwicklung aus. Aus wirtschaftlichen, raumplanerischen und ökologischen Überlegungen heraus sind wir zur Überzeugung gelangt, dass der Kanton die verstärkten Regionen stärken, dabei aber auch Grenzen und Qualitätsmassstäbe setzen soll. Unter Be-

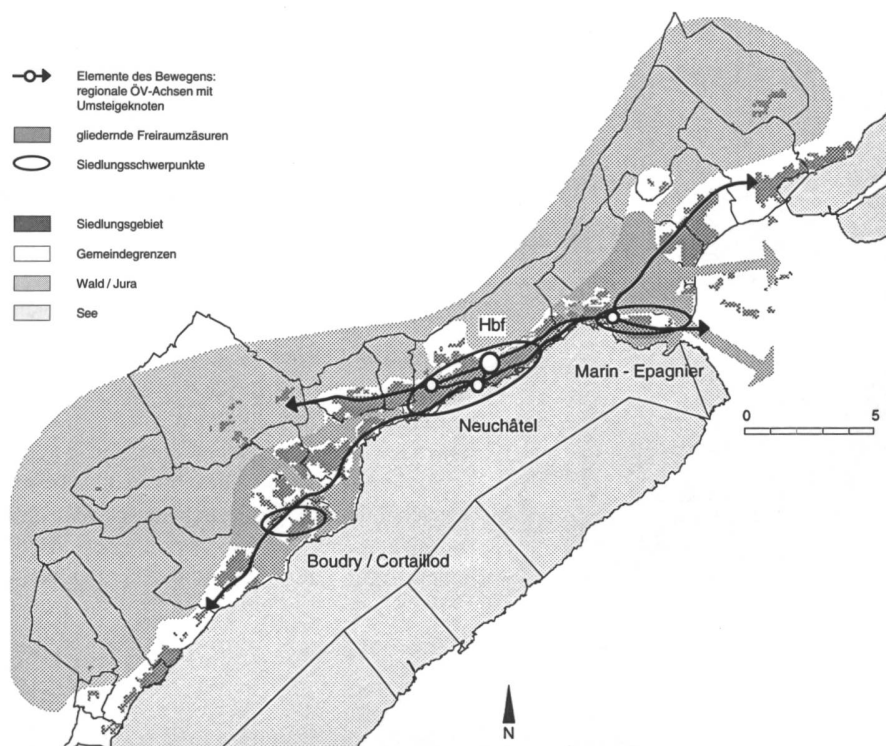
achtung dieses Grundsatzes wurden Ideen zur Raumentwicklung im Littoral und Umsetzungsstrategien entworfen.

Konzept Bandstadt Littoral

Die Idee der Bandstadt Littoral ist ein Stadt-Land-Konzept. Bandstadt Littoral – in Anlehnung an Arturo Soria y Matas Stadtvision –, weil der Littoral sich durch eine bandartige Siedlungsstruktur entlang des Sees auszeichnet, welche schnelle Längs- und langsame Querbewegungen ermöglicht. Dazu gesellt sich eine städtische Lebensweise. Stadt-Land-Konzept, weil ein kleinräumiges Muster von städtisch dichten und landschaftlich offenen Strukturen sowie von dynamischen und ruhenden Bereichen die Bandstadt gliedert.

Die einzelnen 25 Gemeinden im Littoral mit ihren eingeschränkten Kapazitäten sind bei der Bewältigung der vielfältigen Aufgaben überfordert. Die Region wird zunehmend geschwächt, solange der Littoral nicht als zusammenhängender Lebens- und Wirtschaftsraum betrachtet wird. Die Raumplanung soll dem durch regionale Schwerpunk-

Die nach dem Stadt-Land-Konzept gegliederte „Bandstadt Littoral“ beinhaltet drei Schwerpunktaufgaben: **Bewegen, Freiräume und Siedlungsschwerpunkte**

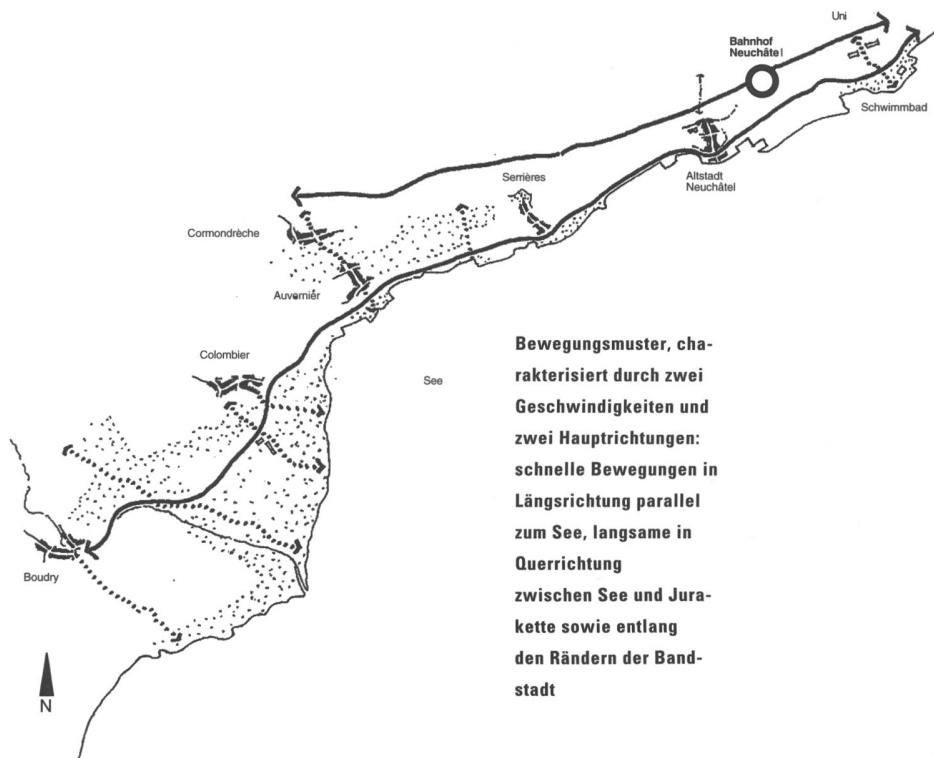


Im Rahmen des Nachdiplomstudiums Raumplanung am ORL Institut an der ETH Zürich, Kurs 1995/96, wurden im Projekt II drei Arbeiten verfasst:

1. «Stadt-Landschaft Littoral» (P. Zimmermann, K.D. Schnell, S. Schader, C. Leisi, W. Gorko) bearbeitet landschaftsplanerische Aspekte des räumlich-kulturellen Erbes («patrimoine») und konzentriert sich dabei auf die Differenzierung der Landwirtschaftszonen.

2. «Arbeit und Raum» (C. Epple, R. Strebel, F. Hajny, G. Guscetti, A. Gafner) entwirft unter dem Begriff «Technoral» eine Vision für den Umgang mit Arbeit und Raum im Littoral.

3. «Bandstadt Littoral» (M. Pessina, B. Neubauer, B. Huber, T. Held, F. Argast) wird in diesem Artikel näher erläutert.



Bewegungsmuster, charakterisiert durch zwei Geschwindigkeiten und zwei Hauptrichtungen: schnelle Bewegungen in Längsrichtung parallel zum See, langsame in Querrichtung zwischen See und Jurakette sowie entlang den Rändern der Bandstadt

aufgaben Rechnung tragen. Hier setzen wir mit dem Konzept Bandstadt Littoral an. Es ist nicht nur eine Vision der räumlichen Struktur, sondern eine gedankliche Brücke für eine gesellschaftliche Idee. Die Agglomeration Littoral soll planerisch und politisch zu einem gemeinsamen Raum zusammenwachsen. Regionale Trägerschaften sollen an Bedeutung gewinnen.

Als entscheidende Entwicklungsfaktoren stellten sich das Bewegen in der Bandstadt, die Freiräume und die regionalen Siedlungsschwerpunkte heraus. Diese sollen die nächste Richtplanrunde bestimmen. Da sie in enger Wechselbeziehung zueinander stehen, können sie nicht voneinander losgelöst behandelt werden. Zugunsten einer raum-, umwelt- und sozialverträglicheren Entwicklung gilt es, den öffentlichen Verkehr zu fördern und gegenüber dem motorisierten Privatverkehr zu bevorzugen. Damit entsteht erst die Möglichkeit, sinnvolle Schwerpunkte für die Entwicklung der Stadtregion Littoral zu setzen. Die Herausforderung für die neue Richtplanung besteht darin, im Sinne der Bandstadt Littoral eine optimale Abstimmung unter diesen drei Schwerpunktaufgaben herzustellen.

Eine Förderung der Stadtregion im Sinne des Konzepts Bandstadt Littoral hat viel mit einer nachhaltigen Raumentwicklung zu tun. Leben und Wirtschaften konzentrieren, verdichten und vernetzen sich in der Stadtlandschaft. Die zu entwickelnde Bandstadt hat Qualitäten und kann solche noch vermehrt erlangen, die ein dispers besiedelter ländlicher Raum nicht bieten kann. Die Idee der gegliederten Bandstadt zeigt auf, wie sich unmittelbare Nähe zwischen städtischen und land-

schaftlichen Räumen mit einer hohen Nutzungs- und Interaktionsdichte ergänzt. Erst eine derart strukturierte und organisierte Stadtregion ermöglicht es, von Vernetzung zu sprechen. Von Vernetzung, die auf Siedlungs-, Landschafts- und Umweltqualität abzielt.

Bewegen in der Bandstadt

Unter qualitätsorientierter Vernetzung verstehen wir auch, dass das Bewegen im Raum als Ganzes betrachtet wird. Der Mensch bewegt sich nicht nur möglichst schnell auf wenigen leistungsfähigen Strassen und Bahntrassen, sondern auch langsamer, mit Bus oder Tram, zu Fuss oder auf dem Rad, als PendlerIn, beim Einkauf oder in der Freizeit. Dazu bewegen sich im gleichen Raum auch Tiere und sogar Pflanzen auf verschiedenste Art und Weise. Der Raum, der vom Bewegen insgesamt beansprucht wird, wird um vieles grösser, und plötzlich geht es nicht mehr um das alleinige Ziel der Fortbewegung. Diese ganzheitliche Betrachtung veranlasste uns, statt vom Verkehr vom Begriff Bewegen zu sprechen. Bewegen als Auftrag zur Abstimmung all dieser Bewegungsarten im Raum.

Diese ganzheitliche Annäherung ist im Littoral nicht erkennbar. Zu einseitig wurden Strassenerschliessungen (N5, Vue des Alpes-Tunnel) gefördert. Soll eine zusätzliche Verdichtung des motorisierten Individualverkehrs und eine noch stärkere Ausrichtung auf das Strassennetz mit den negativen Folgen für die Umwelt, für die Raumnutzung, für die soziale Gleichbehandlung und für den Wirtschaftsstandort vermieden werden, so ist die Attraktivität der anderen Bewegungsarten,



insbesondere des öffentlichen Verkehrs, dringend zu verbessern.

Als unterstützendes Bild soll das nebenstehende, im Littoral in Ansätzen bereits vorhandene Bewegungsmuster dienen. Siedlung, Landschaft und Bewegungen werden in Bezug gesetzt, mit dem Bewegen als verbindendes Element.

Duale Planung

Wie sollen diese Ziele zum Bewegen in Abstimmung zu den zwei anderen Schwerpunktaufgaben im Rahmen der kantonalen Richtplanung angegangen werden? Die Strategie dazu nennen wir duale Planung. Wir verstehen darunter eine wirkungsorientierte Richtplanung, die die Entwicklung im Littoral auf zwei parallelen Geleisen zu lenken versucht. Das eine Geleise der Richtplanung orientiert sich an wenigen Leitlinien und ist ein selektiver, auf die zentralen Inhalte konzentrierter Prozess bis zum Richtplaneintrag. Auf dem andern Geleise werden gleichzeitig strategisch günstige und dringliche Projekte umgesetzt und somit Themen der Richtplanung vorweggenommen oder ihre Umsetzung initiiert.

Das strategische Element bei der Umsetzung der prioritären Aufgabe des Bewegens sehen wir in der besseren Anbindung des Bahnhofs Neuchâtel an die anderen dynamischen Stadtquartiere und an das regionale öffentliche Verkehrsnetz. Obwohl der Bahnhof eine übergeordnete Verkehrsdrehscheibe gemäss den «Grundzügen der Raumordnung Schweiz» sein müsste, ist er abgekoppelt vom Nahverkehrsnetz in die Agglomeration, das auf den Place Pury im Herzen der Altstadt ausgerichtet ist. Ausserdem besteht bisher keine durchgehende öffentliche Verkehrslinie in den Westen der Agglomeration, dem bevölkerungs- und siedlungsdynamischsten Teil im Kanton. Aktuelle, aber nur punktuell gemachte Überlegungen von Stadt und OrganisatorInnen der

EXPO 2001 zur besseren Vertikalverbindung zwischen Bahnhof und See sollen zum Anlass für die Reorganisation des Regionalverkehrs aufgegriffen werden. Hier sind die öffentlichen PlanungsträgerInnen gefordert, die Initiative zu ergreifen. Denn die Beschäftigung mit den lokalen und regionalen Verbindungen vom und zum Bahnhof führt unter Berücksichtigung des Bandstadtkonzepts automatisch zu anderen zentralen Fragen rund um den öffentlichen Verkehr und zu flankierenden Massnahmen beim Privatverkehr.

Wir schlagen dafür ein Vorgehen zur Lösungsfindung und den Planungsablauf mit dem Zeithorizont 2001 vor. In einer kreativen Anfangsphase, in der sämtliche AkteurlInnen eingebunden werden, von der EXPO über die Verwaltungsstellen und Behörden bis zu den Verkehrsbetrieben, soll mittels einer Ideenkonkurrenz eine grundlegende Neuformulierung des Bewegens im Littoral entwickelt werden. Was mit einer Rolltreppe zwischen Bahnhof und See begonnen hat, kann über eine reine Verkehrsplanung hinaus näher zu einer ganzheitlichen Behandlung des Lebens- und Wirtschaftsraumes Bandstadt Littoral führen. Werden künftig Fragen der Siedlung, des Bewegens und der Landschaft früher und angemessen in Bezug gesetzt, so werden Stadtregionen wie der Littoral die erwünschte Wirkung für die Wirtschaft, Gesellschaft und Umwelt leichter erzielen können. Dies ist auch im Gesamtinteresse des Kantons. ■

Le littoral neuchâtelois: une ville-ruban en mouvement

Dans le cadre du diplôme postgrade en aménagement du territoire de l'Institut ORL à l'EPFZ, année 95/96, cours Projet II, trois travaux se rapportant à la révision du plan directeur du canton de Neuchâtel ont été réalisés:

1. Dans "Ville et paysage du Littoral", les auteurs P. Zimmermann, K.D. Schnell, S. Schader, C. Leisi, W. Gorko, se penchent sur l'aménagement des sites du patrimoine spatio-culturel en accordant une attention particulière à la différenciation des zones agricoles.
2. "Travail et espace" (C. Epple, R. Strebel, F. Hajny, G. Guscetti, A. Gafner) propose sous le terme "Technoral" une perspective pour traiter tant du travail que de l'espace sur le Littoral.
3. "Ville en ruban Littoral" (M. Pessina, B. Neubauer, B. Huber, T. Held, F. Argast) est présenté ci-après:

Le perspective d'avenir du Littoral neuchâtelois pourrait être celle d'une ville littorale structurée en ruban. Un développement spatial et territorial porteur dépend de l'adéquation entre trois domaines étroitement liés les uns aux autres: le mouvement, les espaces libres et les centres de gravité urbaine. Cette adéquation suppose une planification "duale", soit un plan directeur axé tant sur les points centraux que sur la faisabilité.

Les auteurs ont sciemment renoncé à utiliser le terme de "trafic" au bénéfice de celui de "mouvement". Cet élargissement de l'angle de vision permet de songer, au-delà des questions d'infrastructures et de prestations de transports, à la connexion de différents transports publics, aux déplacements plus lents qui se font à pied ou à vélo, et, plus loin, aux déplacements des animaux ou encore à la propagation de plantes dans l'espace.

