



Anlass Präsentation zum Siegerprojekt Neubau SVSA

Thema Neubau SVSA – Siegerprojekt Wettbewerb

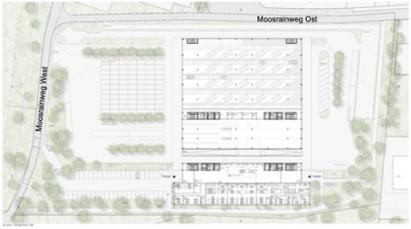
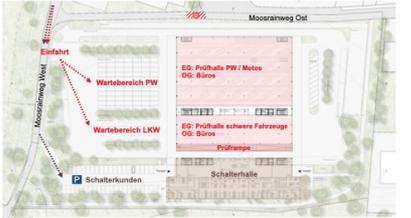
Datum 10. Dezember 2021

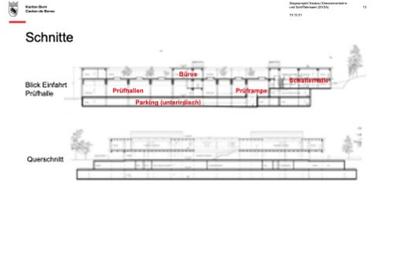
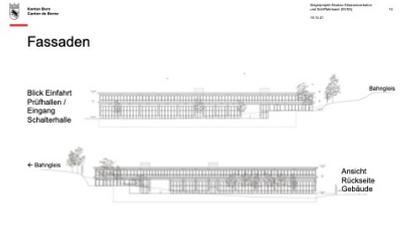
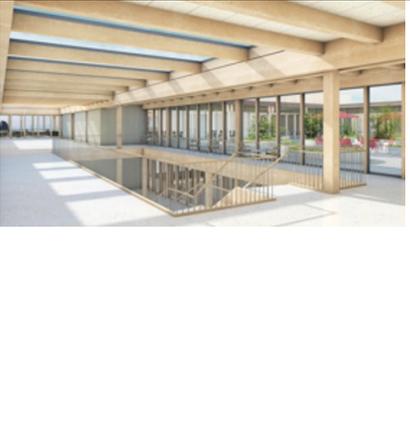
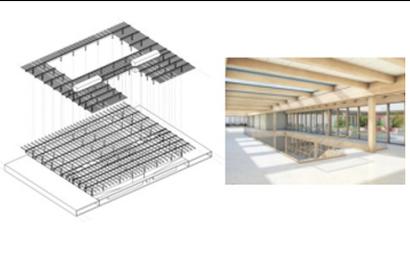
Referent/in C. Neuhaus, L. Held, L. Lundsgaard-Hansen

1		<p>Grüessech mitenand.</p> <p>Ich heisse Sie herzlich willkommen, zur Präsentation anlässlich des Abschlusses des Projektwettbewerbs für den Neubau des Strassenverkehrs- und Schiffsamts.</p> <p>Es ist – fast – das letzte Mal dieses Jahr, dass ich öffentlich auftrete. Das «BVD-Jahr» hat viel «Gfreuts» mit sich gebracht, aber wie Sie wissen auch ein paar weniger «gfreute» Themen.</p> <p>Der heutige Anlass – die Präsentation eines Siegerprojektes für ein für den Kanton wichtiges, ja prioritäres Vorhaben – gehört definitiv in die Rubrik der positiven Geschichten. Ich freue mich sehr, Ihnen zusammen mit meinen Kollegen ein tolles Projekt vorstellen zu dürfen.</p>
2		<p>Einleitend möchte ich nochmals kurz rekapitulieren, wieso wir überhaupt ein neues SVSA bauen, weshalb wir dies auf der Buechlimatt in Münchenbuchsee tun wollen, und welche Projektmeilensteine wir bereits hinter uns haben.</p> <p>Anschliessend wird Ihnen Kantonsbaumeister Lorenz Held das Siegerprojekt, das Planerteam und den Wettbewerbsprozess genauer vorstellen. Er wird erläutern, weshalb sich die Jury genau für dieses Projekt entschieden hat, und auf die Themen Verkehr und Umwelt eingehen – Themen, die uns, aber auch der Gemeinde Münchenbuchsee wichtig sind.</p> <p>Im dritten Teil wird Niklaus Lundsgaard-Hansen als Vorsteher des SVSA das Projekt aus Nutzersicht einordnen und uns an einigen Zahlen und Beispielen zeigen, wie sich der Alltag im neuen SVSA dereinst abspielen wird.</p> <p>Die Zusammenarbeit mit der Standortgemeinde Münchenbuchsee ist ausserordentlich konstruktiv. Es freut mich deshalb</p>

		<p>sehr, zum Schluss dem Vize-Gemeindepräsidenten Patrick Imhof das Wort erteilen zu dürfen. Gemeindepräsident Manfred Waibel ist heute leider verhindert.</p>
<p>3</p>	<p>Ausgangslage – Was ist heute wo?</p> 	<p>Blicken wir also nochmals kurz zurück: Warum braucht der Kanton Bern ein neues Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt? Ich rekapituliere kurz. Immerhin ist es bereits vier Jahre her, dass wir unsere Pläne der Öffentlichkeit vorgestellt haben.</p> <p>Wie Sie sehen, ist das SVSA in Bern heute auf 3 Standorte verteilt. Einer davon, das Verkehrsprüfzentrum am Schermenweg 9, muss dringend saniert werden. Eine Sanierung wäre teurer als ein Neubau, und sie wäre im laufenden Betrieb nicht möglich.</p> <p>Wir haben uns deshalb nach alternativen Standorten umgeschaut und insgesamt 27 Standorte geprüft. Im Zentrum standen die Kriterien Verfügbarkeit, Grösse, Autobahnanschluss, Areal-Erschliessung und ÖV-Anbindung.</p> <p>Sieben Standorte kamen in die engere Wahl, und von diesen sieben hat die Buechlimatt in Münchenbuchsee am besten abgeschlossen.</p>
<p>4</p>	<p>Künftiger Standort – Buechlimatt, Münchenbuchsee</p> 	<p>Ausschlaggebend waren vor allem die Lage des Areals am Ortsrand und der nahe Autobahnanschluss. Die Hauptzufahrt zum SVSA führt nicht durch Siedlungsgebiet. Das ist ein zentraler Punkt, von dem heute noch die Rede sein wird.</p> <p>Das Buechlimatt-Areal liegt zudem in einer bereits bestehenden Gewerbezone mit wenig Anwohnenden. Die Parzelle ist seit langem eingezont, wir bauen also nicht auf der viel zitierten «grünen Wiese», auch wenn das heute so aussehen mag.</p> <p>Last but not least verfügt das Areal über eine kompakte Geometrie und ist genügend gross.</p>
<p>5</p>	<p>Fakten zum Standort</p>  <ul style="list-style-type: none"> - Fläche: 20'900 m² - 2 Parzellen (Gemeinde und Burgergemeinde Münchenbuchsee) - Kanton erhält Baurecht über 80 Jahre - Zins: insgesamt CHF 200'000 pro Jahr (Gemeinde CHF 115'000) - Investitionskosten Kanton: CHF 104 Mio. 	<p>Auf dem Bild sehen sie die leichte Neigung des Geländes, die zu nutzen eine der Aufgabe war, welche die Architekturbüros zu lösen hatten.</p> <p>Dazu ein paar Fakten zum Standort. Sie sehen, der Kanton hat der Gemeinde und der Burgergemeinde das Areal nicht abgekauft, sondern im Baurecht über 80 Jahre übernommen, und zwar zu Konditionen, die für alle Beteiligten attraktiv sind.</p> <p>Die Investitionskosten betragen gemäss aktueller Kostenschätzung 104 Millionen Franken. Vielleicht erinnern Sie sich, vor 4 Jahren haben wir 110 Millionen kommuniziert. Damals hatten wir noch eine grössere Reserve eingerechnet. Mit fortschreitender Konkretisierung des Projekts gehen wir mittlerweile davon aus, dass wir leicht tiefer liegen werden.</p>

<p>6</p>	 <p>Bisherige Meilensteine</p> <ul style="list-style-type: none"> Bekanntgabe Pläne für Verlegung SVSA nach Münchenbuchsee (Januar 2018) Baurechtsvertrag (April 2018) Start Projektwettbewerb (Januar 2021) Grosser Rat: Ja zu Projektionskredit (März 2021) Ja zu Wettbewerbskredit (März 2020) 	<p>Welche Meilensteine haben wir bisher erreicht?</p> <p>Nachdem wir vor vier Jahren unsere Pläne für ein neues SVSA auf der Buechlimatt auf den Tisch gelegt haben, ging es zuerst darum, den Baurechtsvertrag zwischen dem Kanton, der Gemeinde und der Burgergemeinde demokratisch abzustützen. Bei Burgergemeinde und Gemeinde ging das erfreulich schnell. Auf Stufe Kanton hats ein bisschen länger gedauert.</p> <p>Wie Sie wissen, haben wir zuhause des Grossen Rates eine Priorisierung der Hochbauten vorgenommen. Dabei haben wir zeigen können, dass dieses Projekt für den Kanton prioritär ist, weshalb das Parlament den Baurechtsvertrag im März 2020 und den Projektionskredit im März 2021 mit deutlichem Mehr angenommen hat.</p> <p>Parallel dazu haben wir im Januar 2021 den Projektwettbewerb lanciert, nachdem der Grosse Rat im März 2020 den entsprechenden Kredit gesprochen hat.</p> <p>Damit sind wir – Sie verzeihen mir die «Aufwärmrunde» – bei jenem Thema angekommen, weshalb wir heute ja vor allem hier sind: beim Wettbewerb. Ich weiss, Sie warten alle auf das erste Bild des Siegerprojekts.</p> <p>Es ist beim Kanton üblich, dass mir als Regierungsrat die Rolle zufällt, dieses Bild als Erster zeigen zu dürfen. Ich gebe zu: eine schöne Aufgabe. Nun denn!</p>
<p>7</p>	 <p>Siegerprojekt Neubau Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt (SVSA) «Einer für alle»</p>	<p>Wettbewerbsprojekte haben bekanntlich klingende Namen, die – das habe ich mir von meinen Fachleuten sagen lassen – nicht nur kurz und prägnant sein müssen, sondern den Kern der Projektidee auf den Punkt bringen sollen.</p> <p>Dieses Projekt hier – das Siegerprojekt für das neue SVSA – heisst «Einer für alle». Das passt. Alles ist unter einem Dach, unten die Bahnen für die Fahrzeugprüfung, darüber die Büroräumlichkeiten. Der Name signalisiert Kompaktheit, Fokus aufs Wesentliche, auf effiziente betriebliche Abläufe.</p> <p>Aber jetzt greife ich bereits vor. Kantonsbaumeister Lorenz Held wird Ihnen das Projekt nun vorstellen und erläutern, weshalb es die Jury am meisten überzeugt hat.</p> <p>Lorenz, du hast das Wort.</p>
<p>8</p>	 <p>Würdigung Siegerprojekt Lorenz Held, Kantonsbaumeister</p>	<p>Danke, Christoph.</p> <p>Geschätzte Anwesende, es freut mich sehr, Ihnen das Siegerprojekt «Einer für alle» näher vorstellen zu dürfen.</p>

		<p>Die Architekturwelt hat ja bekanntlich – wie jede Branche – ihre Eigenheiten und ihre spezifischen Begrifflichkeiten. Ich werde mich bemühen, Sie nicht mit allzu viel Architektenlatein zu langweilen, und Ihnen dafür umso mehr Pläne und Visualisierungen zeigen, damit Sie sich ein möglichst konkretes Bild vom Projekt und seinen Vorzügen machen können.</p>
<p>9</p>	<p>Wettbewerbsverfahren</p> <ul style="list-style-type: none"> - Einstufiges anonymes Verfahren, Projektwettbewerb nach GATTK/VO, SIA 142 - Fachpreisgericht: 7 Mitglieder - Sachpreisgericht: 5 Mitglieder - Beratende Experten ohne Stimmrecht: 11 - Beurteilungsverfahren: 3 Jurierungstage - Total eingereichte Projekte: 30 - Beurteilte Projekte: 30 	<p>Zuerst kurz zu den Eckpunkten des Wettbewerbs.</p> <p>Wir haben einen einstufigen, anonymen Wettbewerb nach den Regeln des Schweizerischen Ingenieur- und Architektenvereins (SIA) durchgeführt.</p> <p>Eine Jury aus 7 Fachpreisrichtern und 5 Sachpreisrichtern – darunter zwei Vertreter der Gemeinde Münchenbuchsee – sowie 10 Experten ohne Stimmrecht hat sich in drei Runden mit den Projekten befasst.</p> <p>Insgesamt haben 30 Teams aus Architekten, Bauingenieuren und Landschaftsarchitekten ihr Projekt eingereicht. Sie alle haben die Grundanforderungen erfüllt, um den vollen Jurierungsprozess zu durchlaufen.</p>
<p>10</p>	<p>Planerteam von «Einer für Alle»</p> <p>Architekten (ARGE)</p> <ul style="list-style-type: none"> - STUDIOMORI Architektur und Städtebau GmbH, Zürich - KNTXT Architekten GmbH, Zürich <p>Bauingenieur</p> <p>WaltGalmarini AG, Zürich</p> <p>Landschaftsarchitekt</p> <p>Schmid Urbscheit Landschaftsarchitekten GmbH, Zürich</p>	<p>Das erste Bild des Projekts hat Ihnen Regierungsrat Neuhaus bereits gezeigt. Ich darf Ihnen nun die Namen jener Personen präsentieren, die dahinterstecken.</p> <p>Da ist zum einen die Arbeitsgemeinschaft der beiden Architekturbüros STUDIOMORI Architektur und Städtebau sowie KNTXT Architekten, beide aus Zürich.</p> <p>Als Bauingenieure und Landschaftsarchitekten sind die Büros WaltGalmarini und Schmid Urbscheit Landschaftsarchitekten mit im Boot, beide ebenfalls aus Zürich.</p>
<p>11</p>		<p>Schauen wir uns ihr Projekt genauer an.</p> <p>Sie sehen es hier von oben, im Grundriss des Erdgeschosses.</p> <p>Was ist wo? Wie sehen die Abläufe aus?</p>
<p>12</p>		<p>Links oben sehen Sie die Einfahrt aufs SVSA-Gelände, ab der Kantonsstrasse über den Moosrainweg West, welcher zu diesem Zweck ausgebaut und verbreitert wird. Der Moosrainweg Ost wird auf Höhe des SVSA hingegen gesperrt, aus dieser Richtung ist das SVSA nicht zugänglich. Ich komme noch darauf.</p> <p>Wer sein Auto, Motorrad oder seinen Lastwagen prüfen lassen muss, biegt – hier rot dargestellt – in den entsprechenden Wartebereich ab und fährt dann in die jeweilige Prüfhalle ein. Die Prüframpe brauchen die Experten, um die Fahrzeuge an einer Steigung testen zu können.</p>

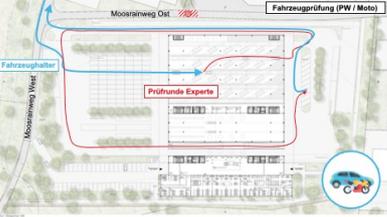
		<p>Wer nur an den Schalter muss, bleibt – hier schwarz dargestellt – noch ein bisschen länger auf dem Moosrainweg West, stellt sein Fahrzeug auf dem Parkplatz ab und betritt die zweigeschossige Schalterhalle. Deren oberes Geschoss ist mit den Büros verbunden, welche die gesamte Fläche der Prüfhallen überspannen.</p>
<p>13</p>	 <p>Schnitte</p> <p>Blick Einfahrt Prüfhalle</p> <p>Querschnitt</p>	<p>Wir sehen dies hier im oberen Schnitt nochmals aus einer anderen Perspektive: Rechts der Haupteingang mit der zweigeschossigen Schalterhalle und den dazugehörigen Büros.</p> <p>Links die Prüfhallen mit dem darunterliegenden Parking für die Mitarbeitenden, die Prüframpe und – über den Prüfhallen – die Büros und Terrassen.</p>
<p>14</p>	 <p>Fassaden</p> <p>Blick Einfahrt Prüfhallen / Eingang Schalterhalle</p> <p>4. Bäniges</p> <p>Ansicht Rückseite Gebäude</p>	<p>Hier noch ein Blick auf die Fassaden, oben von der bisherigen Perspektive aus Westen. Unten die gegenüberliegende Seite des Gebäudes.</p>
<p>15</p>		<p>Eine zentrale Vorgabe des Wettbewerbs war es, das Projekt in Holz zu konzipieren und zu konstruieren.</p> <p>Wie Sie wissen, fördert der Kanton Bern als grosser Waldbesitzer den Einsatz des nachhaltigen Baumaterials Holz überall dort, wo die Anforderungen an den Werkstoff und die Bauweise dies ohne übermässigen Aufwand zulassen.</p> <p>An der Visualisierung der Schalterhalle können Sie sehen, dass es dem Planerteam gelungen ist, diese Vorgabe in ästhetisch überzeugender Art und Weise zu erfüllen.</p>
<p>16</p>		<p>Die beiden Prüfhallen mit dem aufgesetzten Bürogeschoss und die zweigeschossige Schalterhalle haben ein gemeinsames Tragkonzept als Skelettbau.</p> <p>Während das Untergeschoss und die hangseitigen Gebäudeteile sowie Erschliessungskerne aus Beton bestehen, ist die oberirdische, prägnante Tragstruktur aus Holz konstruiert.</p>
<p>17</p>	 <p>Freigelegter Bach</p> <p>Abgegrenzte Warteräume</p> <p>Aufenthaltsbereich für Mitarbeitende</p> <p>Grüngürtel</p> <p>Terrasse für Kunden und Mitarbeitende</p>	<p>Neben der Holzbauweise unterstreichen auch die grosszügigen und vielfältigen Grünräume den starken Fokus, den das Planerteam auf die Nachhaltigkeit gelegt hat.</p> <p>Da ist zum Beispiel die Dachterrasse mit Wegen und Sitzgelegenheiten, welche die Mitarbeitenden als «Freiluft-Pausenräume» nutzen können. Eine zweite Terrasse, ebenfalls mit viel Grün und Sitzgelegenheiten ausgestattet, steht auch den Kunden zur Verfügung.</p>

		<p>Ein Grüngürtel umgibt grosse Teile des SVSA-Areals, und Baumreihen trennen die verschiedenen Wartebereiche ab. Ein besonderes Highlight ist der freigelegte Bach. Dazu später mehr.</p>
<p>18</p>		<p>Nun haben wir alle Elemente beisammen, welche die Jury an diesem Projekt besonders überzeugen.</p> <p>Erstens die überzeugend gelösten betrieblichen Abläufe, welche einen effizienten Umgang der verschiedenen SVSA-Nutzergruppen erlauben.</p> <p>Zweitens die Klarheit, Einfachheit des Projekts. Wer das heutige, klotzig wirkende Verkehrsprüfzentrum am Schermenweg vor Augen hat, staunt, wie unauffällig, ja beinahe unscheinbar der Neubau ist.</p> <p>Drittens haben es die Planer geschafft, alles unter einem Dach unterzubringen – der Projektname «Einer für alle» bringt es auf den Punkt.</p> <p>Viertens sorgen der Holzbau und die grosszügigen Grünräume für eine hohe Arbeits- und Aufenthaltsqualität. Hier wird man gerne arbeiten. Hier wird man als Kunde gerne noch ein bisschen verweilen, wenn man sein Nummernschild abgeholt hat.</p> <p>Und fünftens gibt dieses Projekt dem SVSA ein prägnantes Gesicht, eine Identität, welche allen, die von Westen her nach Münchenbuchsee kommen, auffallen wird.</p>
<p>19</p>		<p>So viel von meiner Seite zum Siegerprojekt. Niklaus Lundsgaard-Hansen und Patrick Imhof werden es noch aus Sicht des SVSA und der Gemeinde Münchenbuchsee würdigen.</p> <p>Lassen Sie mich zuerst noch auf weitere, für dieses Projekt zentrale Punkte eingehen.</p>
<p>20</p>		<p>Zuerst zum Verkehr.</p> <p>Sie erinnern sich vielleicht. Die Frage, wie viel zusätzlichen Verkehr das SVSA der Gemeinde Münchenbuchsee bringen wird, und wo dieser Verkehr durchfahren wird, wurde im Vorfeld der Volksabstimmung über den Baurechtsvertrag intensiv, ja teilweise emotional diskutiert.</p> <p>Wir haben dazu im Rahmen eines verkehrstechnischen Berichts eine externe Analyse in Auftrag gegeben. Sie wurde in enger Zusammenarbeit mit dem SVSA als künftiger Nutzer erarbeitet.</p> <p>Der Bericht hat erstens gezeigt, dass das neue SVSA dereinst rund 1850 Fahrten pro Tag generieren wird.</p>

		<p>Zweitens – und dies war die Kernaussage – werden rund 90% der Fahrzeuge direkt von der Autobahn zum SVSA-Gelände fahren.</p> <p>Dies bedeutet, dass das SVSA im Schnitt alle vier Minuten eine zusätzliche Fahrt durchs Dorf verursachen wird.</p>
21		<p>Damit dies nicht bloss Theorie bleibt, haben wir – in enger Zusammenarbeit mit der Gemeinde, welche zu Recht grosses Augenmerk aufs Verkehrsthema richtet – mehrere konkrete Massnahmen ausgearbeitet.</p> <p>Erstens soll es verboten sein, bei der Ausfahrt aus dem SVSA-Areal rechts Richtung Dorf abzubiegen.</p> <p>Zweitens – ich habe es bereits erwähnt – wird die Zufahrt aufs SVSA Areal via Moosrainweg Ost gesperrt sein.</p>
22	<p>Massnahme 1: Rechtsabbiegeverbot bei Ausfahrt SVSA</p> 	<p>Hier nochmals das besagte Rechtsabbiegeverbot. Es wird – ja, es muss, aus praktischen Gründen – für alle gelten. Wer also zum Beispiel in Münchenbuchsee selbst wohnt, muss dann halt zuerst links abbiegen und beim Schönbrunnenkreisel wenden und zurückfahren.</p>
23	<p>Massnahme 2: Sperrung Zufahrt via Moosrainweg Ost</p> 	<p>Hier eine Ansicht der Zufahrt aus Richtung Moosrainweg Ost. Wie genau wir sie sperren werden, ist noch offen. Vielleicht wird es Poller geben, damit Anwohner trotzdem passieren können. Die Einfahrt ins SVSA ist auf dieser Achse aber sicher für alle gesperrt.</p>
24	<p>Massnahme 3: Verkehrsmonitoring</p> 	<p>Damit wir prüfen können, ob diese Massnahmen greifen, werden wir den Verkehrsfluss messen. Dazu machen wir 2024, also vor dem Bau des neuen SVSA, eine «Null-Messung».</p> <p>Dann können wir nach der Inbetriebnahme des neuen SVSA ca. 2029/30 sehen, ob die 90:10-Regel stimmt, oder ob wir allenfalls weitere verkehrslenkende Massnahmen umsetzen müssen.</p>
25	<p>Koordination mit Verkehrsmanagement Nord</p> 	<p>Nicht unerwähnt lassen möchte ich die Massnahmen des Verkehrsmanagements Region Bern Nord, welche der Kanton für die Verkehrsentslastung Münchenbuchsees bereits ergriffen hat oder noch ergreifen wird. Sie sind mit den Massnahmen, die ich bereits erwähnt habe, koordiniert.</p>

<p>26</p>	<p>Koordination mit Verkehrsmanagement Nord</p> 	<p>Da ist zum einen der Bau eines Kreisels an der Kreuzung Oberdorfstrasse, Bielstrasse und Bernstrasse. Das Provisorium dazu ist bereits realisiert.</p> <p>Zweitens wird an der Bielstrasse vor dem Kreisel eine Dosierstation eingerichtet.</p> <p>Drittens werden drei Verkehrsinformationsmonitore aufgestellt, zwei bei der Autobahnausfahrt in der Lätti und eine vor dem Kreisverkehr Schönbrunnen.</p>
<p>27</p>	<p>Verschiebung Bushaltestelle</p> 	<p>Eine weitere Massnahme im Verkehrsbereich ist die Optimierung der ÖV-Anbindung des SVSA – für Mitarbeitende, aber auch für Kunden, welche beispielsweise die Theorieprüfung absolvieren kommen.</p> <p>Wir prüfen 2 Varianten: Erstens die Verschiebung der bestehenden Bushaltestelle Buechlimatt nach Nordwesten, hier dunkelgrün dargestellt. Zweitens die Einrichtung einer zweiten Haltestelle bei der Einfahrt zum SVSA, hellgrün.</p> <p>Momentan gehen wir davon aus, dass bei der Variante 2 die negativen Auswirkungen wie Staupotenzial, Wartezeiten oder Kosten überwiegen, wir also Variante 1 realisieren werden.</p>
<p>28</p>	<p>Umlegung Veloweg</p> 	<p>Schliesslich möchte ich auch noch die Verlegung des Velowegs erwähnen. So, wie er heute verläuft, würde er die Zufahrt zum SVSA kreuzen, was natürlich nicht geht. Wir werden ihn deshalb südlich am SVSA-Gebäude vorbeiführen.</p>
<p>29</p>		<p>Hier sehen Sie dies nochmals aus anderer Perspektive: Rot der heutige Velo- und Fussweg, grün der künftige Verlauf.</p>
<p>30</p>		<p>Zuletzt möchte ich noch ein besonderes Highlight erwähnen: Die Offenlegung des Baches an der westlichen Seite des SVSA-Grundstücks, gegenüber der Zufahrtsstrasse.</p> <p>Den Bach, den wir öffnen werden, sieht man heute gar nicht, er verläuft unterirdisch, in Betonröhren.</p> <p>Wir legen ihn frei, vom Beginn des SVSA-Geländes an, unter der Kantonsstrasse hindurch bis auf ein natürliches Beruhigungsbecken auf der anderen Strassenseite.</p>

<p>31</p>		<p>Hier sehen Sie ein paar Elemente, welche wir entlang des mäandrierenden Baches planen. Amphibiengewässer beispielsweise und Strukturen, welche die Ansiedlung von Flora und Fauna begünstigen und damit die Biodiversität fördern.</p> <p>Der Wasserbauplan für die Bachfreilegung geht bei der Gemeinde Münchenbuchsee diesen Monat in die öffentliche Mitwirkung.</p>
<p>32</p>		<p>Sie sehen, neben dem Wettbewerb hat das Projekt auch in anderen Bereichen zünftig Fahrt aufgenommen. Wie geht es nun weiter?</p> <p>In einem nächsten Schritt werden wir auf Basis des Siegerprojekts die weitere Projektierung anpacken. Wie üblich hat die Jury auch bei «Einer für alle» Optimierungspotenziale identifiziert, die es nun zu prüfen gilt – beispielsweise im Bereich der Zufahrten, der Eingänge, der Teststrecken oder der Fassaden.</p> <p>Für 2024 ist das Baubewilligungsverfahren und die Vorlage des Ausführungskredits zuhanden des Grossen Rates vorgesehen.</p> <p>Läuft alles nach Plan, können wir 2025 mit den Bauarbeiten beginnen, so dass das SVSA 2028 in Betrieb gehen kann.</p> <p>Damit wäre ich bei der künftigen Nutzung des Neubaus angekommen und gebe dazu Niklaus Lundsgaard-Hansen, dem Vorsteher des SVSA, das Wort.</p>
<p>33</p>		<p>Besten Dank, Lorenz.</p> <p>Geschätzte Anwesende, es freut mich, Sie auch im Namen des SVSA begrüßen zu dürfen, jener Organisation also, welche im Gebäude, das Ihnen eben präsentiert wurde, dereinst arbeiten wird.</p> <p>Bevor ich das Projekt aus Nutzersicht würdige, möchte ich Ihnen nochmals kurz ein paar Facts zum Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt liefern, damit Sie sich vorstellen können, welches Aufgabenspektrum wir eigentlich insgesamt abdecken. Und vor allem, von welchem Volumen wir dabei sprechen. Das hilft einzuordnen, weshalb uns der Aspekt der effizienten betrieblichen Abläufe so wichtig ist.</p>
<p>34</p>	<p>Leistungsaufrag</p> <ul style="list-style-type: none"> - Strassenverkehr: Zulassung Fahrzeuge und LenkerInnen - Schiffsverkehr: Zulassung Schiffe und SchiffsführerInnen - Weiteres: <ul style="list-style-type: none"> - Administrative Massnahmen - Medizinische Kontrollen - Inkasso von Gebühren, Strassenverkehrssteuern und eidg. Verkehrsabgaben <p>Sicherer, reibungsloser, umweltschonender Verkehr auf Strassen und Gewässern.</p>	<p>Unsere Hauptaufgabe ist es, für einen sicheren, reibungslosen und umweltfreundlichen Verkehr auf Strassen und Gewässern zu sorgen. Dazu lassen wir Fahrzeuge und Schiffe für den Verkehr zu – oder ziehen sie wenn nötig aus ebendiesem Verkehr.</p>

		<p>Daneben führen wir unter anderem medizinische Kontrollen durch und verantworten das Inkasso von Gebühren, Steuern und Abgaben.</p>														
<p>35</p>		<p>Von welchem Mengengerüst sprechen wir? Und von welchen Frequenzen? Hier ein paar Zahlen bezogen auf den Standort Bern, an dem gesamthaft etwa 275 Personen arbeiten werden.</p> <p>Pro Jahr prüfen wir hier gegen 110'000 Fahrzeuge, vor allem Personenwagen und Motorräder. Darunter hat es aber auch mehrere Tausend Lastwagen und Anhänger.</p> <p>Daneben führen wir rund 18'000 Führerprüfungen durch. Etwas mehr als die Hälfte davon sind Theorieprüfungen, der Rest sind die praktischen Führerprüfungen.</p>														
<p>36</p>	 <table border="1"> <thead> <tr> <th>Aufgabenbereich</th> <th>Kundenfrequenz/Werktag</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Fahrzeugprüfungen</td> <td>380</td> </tr> <tr> <td>Praktische Führerprüfungen</td> <td>30</td> </tr> <tr> <td>Theorieprüfungen</td> <td>40</td> </tr> <tr> <td>Verkehrszulassung</td> <td>150</td> </tr> <tr> <td>Führerzulassung</td> <td>100</td> </tr> <tr> <td>Admin. Massnahmen & med. Kontrollen</td> <td>50</td> </tr> </tbody> </table>	Aufgabenbereich	Kundenfrequenz/Werktag	Fahrzeugprüfungen	380	Praktische Führerprüfungen	30	Theorieprüfungen	40	Verkehrszulassung	150	Führerzulassung	100	Admin. Massnahmen & med. Kontrollen	50	<p>Hier sehen Sie dieselben Zahlen nochmals, aber heruntergebrochen auf einen normalen SVSA-Tag, der kurz nach 07.00 Uhr beginnt und halb 5 am Abend endet.</p> <p>Sie sehen: Da läuft was. Und das sind Durchschnittswerte, was heisst, dass an einem hochfrequentierten Tag deutlich mehr los sein kann.</p> <p>Womit wir wieder bei den Anforderungen an einen effizienten Betrieb sind. Damit es bei all den Prüfungen, bei all den An- und Zufahrten, bei all den Dienstleistungen kein Durcheinander gibt, müssen die Abläufe innerhalb des Areals sehr gut durchdacht und organisiert sein. Sonst gibt's Stau, Zeitverzug und Ärger.</p> <p>Schauen wir also anhand von ein paar Beispielen, wie der Alltag gemäss Projekt «Einer für alle» organisiert sein könnte.</p>
Aufgabenbereich	Kundenfrequenz/Werktag															
Fahrzeugprüfungen	380															
Praktische Führerprüfungen	30															
Theorieprüfungen	40															
Verkehrszulassung	150															
Führerzulassung	100															
Admin. Massnahmen & med. Kontrollen	50															
<p>37</p>		<p>Beginnen wir mit dem Massengeschäft, mit der Prüfung von PW und Motorrädern. Sie sehen auf der Grafik, wie eine solche Prüfung abgewickelt wird.</p> <p>Der Kunde X fährt via Moosrainweg West auf das Areal in den Wartebereich, auf die ihm in der Einladung zugewiesene Prüfbahn. Ist die Prüfung seines Fahrzeugs dran, übernimmt der Experte dieses und fährt es in die Halle. Der Kunde wartet draussen. Nach der in der Halle vom Experten durchgeführten Prüfung fährt dieser das Kundenfahrzeug für die Probefahrt einmal ums Areal herum, gemäss der roten Linie.</p> <p>Dabei fährt er auch über die Prüframpe, um die Handbremse zu kontrollieren. Danach übergibt der Experte das Fahrzeug wieder an Person X, welche das Areal via Moosrainweg West verlässt.</p>														

<p>38</p>		<p>Ähnlich läuft bei den schweren Fahrzeugen. Sie fahren aber in den unteren Bereich der Prüfhalle hinein. Die Rampe sowie allfällige Probefahrten werden hingegen auf demselben Trasse gemacht wie jene der PW und Motorräder.</p>
<p>39</p>		<p>Auch bei den praktischen Führerprüfungen wird das Areal in der einen oder anderen Form genutzt. Einerseits als Start- und Endpunkt der praktischen PW-Prüfungen auf dem Parkplatz im unteren Bereich neben der Schalterhalle. Andererseits als Manöverplatz für Motorräder.</p>
<p>40</p>		<p>Kommen wir zuletzt noch zu all jenen Menschen, die ins SVSA kommen, um eine Dienstleistung am Schalter in Anspruch zu nehmen. Zum Beispiel um ein Kontrollschild abzuholen. Oder um einen Fahrzeugausweis ändern zu lassen. Oder um ein Fahrzeug neu zuzulassen und dafür einen neuen Fahrzeugausweis zu erhalten.</p> <p>Sie bleiben – Lorenz Held hat es bereits erwähnt – noch ein Stück weit auf dem Moosrainweg West und fahren bis zum Parkplatz bei der Schalterhalle – und denselben Weg wieder zurück, wenn sie fertig sind.</p>
<p>41</p>	<p>Fazit aus Nutzersicht Deshalb hat uns das Siegerprojekt «Einer für alle» überzeugt:</p> <ul style="list-style-type: none"> als Verkehrsprüfzentrum <ul style="list-style-type: none"> Effiziente Prozessabläufe (wichtig v.a. im Massengeschäft, z.B. Fahrzeugprüfungen) Gelungene Trennung der Kundengruppen (wichtig, damit es auf dem Areal kein «Durcheinander» gibt) als Hauptsitz des SVSA <ul style="list-style-type: none"> Hohe Kundenfreundlichkeit, attraktive «Adresse» (grosse Schalterhalle, schöner Gastronomiebereich) Gelungene Anordnung Schalter/Büros (kurze Wege = effiziente Abläufe) Offene, helle Büros, Grünräume (SVSA ist attraktiver Arbeitsort) 	<p>Sie sehen, es laufen zahlreiche Prozesse und Abläufe auf demselben Areal ab, zur selben Zeit. Und dafür steht nicht unbegrenzt Fläche zur Verfügung.</p> <p>Genau dies ist der Grund, weshalb uns die betrieblichen Abläufe so wichtig sind – und weshalb das Projekt «Einer für alle» auch uns vom SVSA mit unserer «Betriebsbrille» so überzeugt hat. Es erlaubt effiziente Prozessabläufe und trennt die Kundengruppen konsequent.</p> <p>Es überzeugt daneben aber auch als Etikette für unser Amt, durch die grosszügige Schalterhalle, das Holz, die Grünräume.</p> <p>Und es überzeugt nicht zuletzt auch als Arbeitsort für unsere Mitarbeitenden, dank kurzen Wegen und offenen, hellen Büros.</p> <p>Ich danke Ihnen und übergebe nun das Wort an Patrick Imhof, den Vize-Gemeindepräsidenten von Münchenbuchsee.</p>
<p>42</p>		