

Startschuss für Agglomerationsprogramme

Bis Ende 2003 erarbeiten die Kantone eine Strategie für die Gesamtentwicklung der Agglomerationen, ein Grobkonzept zur Einbettung der lokalen in die übergeordneten Verkehrsnetze sowie eine Prioritätenliste für Projekte im Agglomerationsverkehr. Diese Arbeiten sollen als Grundlage für die geplante finanzielle Unterstützung des Bundes (frühestens ab 2006 jährlich 300-350 Mio. Franken) dienen. Die Agglomerationspolitik des Bundes zielt darauf ab, die zu erwartenden massiven Verkehrsüberlastungen in Städten und Agglomerationen abzuschwächen oder zu verhindern. In diesem Kontext hat der Bundesrat auch einen Gegenvorschlag zur Avanti-Initiative präsentiert, die eine zweite Autobahn-Röhre durch den Gotthard fordert. Der Gegenvorschlag sieht prioritär den Ausbau der Engpässe im Nationalstrassennetz in Agglomerationen vor.

Für zehn Modellvorhaben in Agglomerationen hat der Bund im Rahmen des Programms „Technische und finanzielle Unterstützung von innovativen Modellvorhaben“ bereits den Startschuss gegeben. Darunter befindet sich etwa die „Strategie für die Mobilität innerhalb der Agglomeration Bern“.

Weitere Informationen:

Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

www.uvek.admin.ch

Bundesamt für Raumentwicklung ARE

www.are.admin.ch

Staatssekretariat für Wirtschaft SECO

www.seco-admin.ch

8. Juli 2002

Medienmitteilung des UVEK vom 28. Juni 2002

Startschuss für Agglomerationsprogramme

Bund und Kantone haben sich in Bern auf das weitere Vorgehen zur Bewältigung der Probleme im Agglomerationsverkehr geeinigt. Die betroffenen Kantone erarbeiten bis Ende 2003 eine Strategie für die Gesamtentwicklung der Agglomerationen, ein Grobkonzept zur Einbettung der lokalen in die übergeordneten Verkehrsnetze und eine Darstellung der prioritären Projekte im Bereich Agglomerationsverkehr.

Der Bund will bis 2006/07 die Grundlagen für die Mitfinanzierung des Agglomerationsverkehrs bereit stellen. In seinem Gegenvorschlag zur Avanti-Initiative legt der Bundesrat den Schwerpunkt auf den Verkehr in den Agglomerationen, weil dort die grössten Engpässe drohen.

Bei der Aussprache zwischen Bundesrat Moritz Leuenberger mit einer Delegation der Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV), der Schweizer Bau-, Planungs- und Umweltschutzdirektoren-Konferenz (BPUK) sowie Mitgliedern des Städte- und Gemeindeverbandes (SSV bzw. SGV) bekräftigten alle Beteiligten erneut den Handlungsbedarf im Agglomerationsverkehr. Ohne Investitionen sowohl in übergeordnete Verkehrsinfrastrukturen (Nationalstrassen, Schienen-Fernverkehr) als auch in lokale Verkehrsnetze (Regionalverkehr, Bus, Tram, Stadtbahnen, Langsamverkehr wie Velo und Fussgänger) sind für die kommenden Jahre in vielen Städten und Agglomerationen der Schweiz massive Verkehrsüberlastungen zu erwarten. Die Verkehrsüberlastung in den Agglomerationen hat wiederum nachteilige Auswirkungen auf die Volkswirtschaft und das ganze Land.

Der Bund knüpft seine Unterstützung (frühestens ab 2006 jährlich 300-350 Millionen Franken) an planerische und organisatorische Bedingungen: So soll die Verkehrsplanung immer alle Verkehrsträger umfassen sowie mit raumplanerischen und umweltpolitischen Zielen und Massnahmen abgestimmt werden. Nebst der Einbettung in die im Dezember 2001 vom Bundesrat beschlossene Ausarbeitung von Agglomerationsprogrammen ist auch eine Koordination mit der 2. Etappe von Bahn 2000 sowie den Sachplänen Strasse und Schiene/ÖV erforderlich.

Bis 2006 will der Bund die notwendigen Grundlagen für die Mitfinanzierung des Agglomerationsverkehrs erarbeiten. Bis dahin sollten die Kantone und Agglomerationen auch über die erforderlichen Agglomerationsprogramme verfügen. Ende 2003 unterbreiten die betroffenen Kantone dem Bund eine Strategie für die Gesamtentwicklung der Agglomerationen in den Bereichen Verkehr und Raumordnung, ein Grobkonzept zur Einbettung der lokalen in die übergeordneten Verkehrsnetze und eine Darstellung der prioritären Projekte im Bereich Agglomerationsverkehr. In der zweiten Phase bis 2006 steht die Konkretisierung der Verkehrskonzepte im Vordergrund.

Medienmitteilung des UVEK vom 15. Mai 2002

Gegen Engpässe auf Autobahnen und in Agglomerationen

Die grossen Verkehrsprobleme in den Agglomerationen und auf der Ost-West-Achse des Nationalstrassennetzes sollen mit einem gezielten Ausbauprogramm entschärft werden. Dabei soll das Strassen- und Schienenangebot eng auf einander abgestimmt werden. Der Bundesrat lehnt die Avanti-Initiative ab und unterbreitet dem Parlament einen Gegenvorschlag. Wird dieser angenommen, präsentiert der Bundesrat innert eines Jahres ein entsprechendes Bauprogramm.

Die vom Bundesrat abgelehnte Volksinitiative "Avanti - für sichere und leistungsfähige Autobahnen" verlangt unter anderem, dass die Bauarbeiten zur Beseitigung der Engpässe auf den Strecken Genf-Lausanne, Bern-Zürich sowie Erstfeld-Airolo (zweite Gotthard-Röhre) innert 10 Jahren in Angriff genommen werden. Für die zweite Gotthard-Röhre soll eine Ausnahme vom geltenden Alpenschutzartikel gemacht werden.

Die Initiative greift nach Ansicht des Bundesrates berechnete Anliegen auf. Die Vorschläge sind allerdings zu undifferenziert und einseitig. Der Bundesrat legt dem Parlament mit seiner Botschaft deshalb einen Gegenvorschlag vor. Dessen Grundlage ist eine koordinierte Verkehrspolitik. Das bedeutet einen gut abgestimmten Ausbau von Strassen- und Schienennetz in jenen Bereichen, wo es am dringlichsten ist und die Investitionen den grössten Nutzen bringen.

Agglomerationen und Ost-West-Achse prioritär

Der Gegenvorschlag besteht aus folgenden Elementen:

Erstens übernimmt der Bundesrat wörtlich die unbestrittenen Punkte der Avanti-Initiative. Der Bund soll sich auf der Basis eines neuen Verfassungsartikels für leistungsfähige Infrastrukturen einsetzen und Engpässe beim Strassen- und Schienenverkehr beseitigen.

Zweitens hält er in einer Übergangsbestimmung fest, dass der Bundesrat innert 12 Monaten nach Annahme des Gegenvorschlages ein Programm für die Beseitigung von Engpässen auf dem Nationalstrassennetz und in den Agglomerationen vorlegt.

Die hauptsächlichen Verkehrsprobleme sieht der Bundesrat auf Grund von Verkehrsanalysen in den Agglomerationen Zürich, Basel, Lausanne, Genf, Bern, Luzern, Lugano, Winterthur und St. Gallen sowie auf gewissen Abschnitten der Ost-West-Achse des Nationalstrassennetzes.

In den Ballungsgebieten besteht Handlungsbedarf bei den Autobahnen sowie bei der Infrastruktur für den öffentlichen und den Langsamverkehr. Der Bundesrat will die kritischen Streckenabschnitte zusammen mit den Kantonen überprüfen. Danach ist zu entscheiden, inwieweit die Probleme mit Investitionen in die Schiene und/oder die Strasse gelöst werden sollen. So kann der Bau einer Strasse dazu führen, dass sich

die Stauprobleme an eine andere Stelle verlagern. Das UVEK wird noch vor den Sommerferien mit den betroffenen Kantonen zusammenkommen, um die gemeinsamen Planungsarbeiten in die Wege zu leiten.

Beim Agglomerationsverkehr verstärkt der Bundesrat sein Engagement (siehe Infoblatt). Die dafür notwendige Verfassungsgrundlage wurde im Rahmen des neuen Finanzausgleichs zwischen Bund und Kantonen (NFA) bereits dem Parlament zugeleitet.

Im Nationalstrassennetz sollen prioritär drei Abschnitte ausgebaut werden (Härkingen-Wiggertal (A1), Luterbach-Oensingen (A1) und Andelfingen-Schaffhausen-Nord (A4)). Weil der Belag der Nationalstrasse zwischen Härkingen und Wiggertal dringend saniert werden muss, wird der Ausbau dieser Strecke vorgezogen und erfolgt gleichzeitig mit der Sanierung.

Zweite Röhre am Gotthard nicht vorrangig

Nicht in erster Priorität vorgesehen ist der Bau einer **zweiten Tunnelröhre am Gotthard**. Die Staus beschränken sich dort weitgehend auf Spitzentage während den Hauptreisezeiten, weshalb der Bundesrat die vorhandenen Mittel sinnvoller einsetzen will. Die rasche Kapazitätserweiterung würde zudem zu einer Verschärfung der Verkehrsprobleme auf den Zufahrtsstrecken im Mittelland und in den Agglomerationen führen. Der Ausbau des Gotthard-Strassentunnels würde überdies die Wirtschaftlichkeit der NEAT beeinträchtigen und ein falsches Signal zur mehrfach vom Volk gutgeheissenen Verlagerungspolitik setzen. Schliesslich widerspräche dieses Vorhaben dem von Volk und Ständen angenommenen Alpenschutzartikel in der Bundesverfassung.

Der Gegenvorschlag des Bundesrates sowie die Avanti-Initiative werden voraussichtlich nach den Sommerferien im Parlament behandelt.

Agglomerationspolitik

Bund engagiert sich für Agglomerationen Geld und Fachwissen für Zusammenarbeit

Der Bund unterstützt im laufenden Jahr mit insgesamt 575 000 Franken zehn Projekte innerhalb von und zwischen städtischen Agglomerationen. Mit dem Geld für die Modellvorhaben von Lausanne bis St. Gallen engagiert sich die Eidgenossenschaft zum ersten Mal finanziell im Rahmen der Agglomerationspolitik, die der Bundesrat im vergangenen Dezember in einem Bericht formuliert hat.

Immer mehr Menschen in der Schweiz leben in städtischen Ballungsräumen. Zurzeit sind 70 Prozent der Bevölkerung in 50 polar auf die Städte Zürich, Basel, Genf, Bern und Lugano ausgerichteten Agglomerationen zu Hause. Insbesondere die grossen Zentren, aber auch die kleineren Ballungsräume sehen sich mit immer grösseren Herausforderungen konfrontiert - vom Verkehr über das Sozialwesen, die Umwelt und die Kultur bis hin zum Sport. Gleichzeitig sind diese Regionen auch die Motoren von Wirtschaft und Wohlstand im Land, was bedeutet, dass Letzteres gefährdet ist, wenn Erstere stottern. Im Zuge der Arbeiten an der neuen Bundesverfassung fanden diese Erkenntnisse Niederschlag in Artikel 50, der die Eidgenossenschaft verpflichtet, bei ihrem Handeln nicht nur auf die Berggebiete «Rücksicht» zu nehmen, sondern auch auf die Städte und Agglomerationen.

Raumordnungspolitik umsetzen

Im vergangenen Dezember hat der Bundesrat in einem Bericht deutlich gemacht, dass er sich nicht darauf und auf jene Umlagerungen von Mitteln beschränken will, die der Neue Finanzausgleich zwischen dem Bund und den Kantonen vorsieht. Vielmehr setzen die Landesregierung und die beiden federführenden Stellen, das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) und das Staatssekretariat für Wirtschaft (seco), auch auf aktiven finanziellen und fachmännischen Support aus Bundesbern. Unter anderem wollen sie so den Grundzügen der eidgenössischen Raumordnungspolitik Nachdruck verleihen, das heisst: dem Erhalt von Wirtschaftskraft, Lebensqualität sowie des bestehenden polyzentrischen Städtensetzes und der Entwicklung der Siedlungen nach innen.

Im Moment nimmt sich der Bund in viererlei Hinsicht der Agglomerationen an. Der besseren Zusammenarbeit der drei staatlichen Ebenen dient die sogenannte «Tripartite Agglomerationskonferenz». In dem halbjährlich zusammen tretenden Organ bemühen sich Vertreter von Bund, Kantonen und Städten bzw. Agglomerationen um gemeinsame Strategien in Politikfeldern, die in den Ballungsräumen dringend zu bestellen sind. Im Moment befasst sich das Gremium mit Fragen der Ausländer- und der Integrationspolitik. Seinem eigenen Postulat, wonach «die sektoriellen Politiken des Bundes den besonderen Bedürfnissen des urbanen Raumes vermehrt Rechnung tragen» sollen, lebt der Bundesrat mit dem Mobilitätspaket für die Agglomerationen nach, das er in der vergangenen Woche weiter konkretisiert hat.

Zusammenarbeit fördern

Das Portemonnaie nicht erst in die Hand genommen, sondern bereits geöffnet hat die Eidgenossenschaft für das dritte Vorhaben: Technische und finanzielle Unterstützung von innovativen Modellvorhaben lautet sein etwas abstrakter Titel. ARE und seco haben begonnen, Projekte zu unterstützen, die innerhalb von Agglomerationen oder von mehreren Ballungsräumen gemeinsam aufgelegt wurden. Die beiden Bundesämter verstehen das Vorhaben als erste, auf drei bis vier Jahre befristete Phase einer länger angelegten Strategie, in deren Rahmen der Bund solche Zusammenarbeitsprojekte fördert. Dabei beteiligt er sich finanziell, bringt Fachwissen ein und wirkt koordinierend oder moderierend. In einer ersten Runde innerhalb dieser ersten Phase haben die Bundesämter zehn Vorhaben ausgewählt, an denen sie sich im laufenden Jahr mit insgesamt 575 000 Franken aus Mitteln des regulären Budgets beteiligen (vgl. Box).

Ziel der Agglomerationsstrategen des Bundes ist es, Projekte, die das erfordern, über das Jahr 2002 hinaus zu begleiten, wobei die finanziellen Rahmenbedingungen dieselben bleiben dürften. In einer zweiten Auswahlrunde können sich zurzeit weitere interessierte Körperschaften um eidgenössisches Geld und Know-how aus Bern bewerben - Gesuche sind bis Ende Oktober beim ARE einzureichen, ein Einstieg des Bundes ist frühestens im kommenden Jahr möglich.

Voraussetzung für den Start der zweiten Phase 2005/06 ist der Abschluss der Arbeiten auf der vierten eidgenössischen Baustelle in Sachen Agglomerationspolitik, auf der mit einer soliden rechtlichen Grundlage das Fundament für ein dauerhaftes Bundesengagement zugunsten der Agglomerationen erstellt werden soll. Dannzumal wollen ARE und seco ein auf vier bis fünf Jahre angelegtes Programm lancieren, in dessen Verlauf vier bis fünf Projekte unterstützt, wissenschaftlich begleitet und ausgewertet werden sollen.

«Kettenreaktion» als Ziel

Indem sie auf kleinem Feuer und mit beschränkten Mitteln bereits kochen, was sie ab der Mitte des Jahrzehnts mit einer grösseren Kelle anzurichten gedenken, wollen die beiden Bundesämter «eine Kettenreaktion» beschleunigen. Die Modellvorhaben sollen Städte und Agglomerationen motivieren, verstärkt zusammenzuarbeiten. Die Projektverantwortlichen sind sich durchaus bewusst, dass finanzielles Gärtli-Denken dem Erfolg agglomerationsweiter Vorhaben bis anhin enge Grenzen setzte, spätestens dann, wenn sich als Konsequenzen grössere finanzielle Transferleistungen oder kommunale Kompetenzverluste abzeichneten. Dennoch zeigen sie sich namentlich mit Blick auf Erfahrungen im Ausland zuversichtlich, und sie verweisen dabei auf sogenannte Städtenetzforen in Deutschland oder auf ein Programm von einschlägigen Pilotprojekten in der Europäischen Union.

Die zehn Modellvorhaben

Im Zuge der ersten Auswahlrunde haben ARE und Seco im März beschlossen, die folgenden von ihnen als «innovativ» eingeschätzten Modellvorhaben in Agglomerationen zu unterstützen:

Aarau, Olten, Zofingen: Schaffung eines interkantonalen Städtensetzes.

Bern: Strategie für die Entwicklung der Agglomerationen innerhalb des Kantons.

Bern: Strategie für die Mobilität innerhalb der Agglomeration Bern.

Delsberg: Entwicklung einer interkommunalen Gewerbezone.

Freiburg: Statutenentwurf für die konstituierende Versammlung der neuen Agglomerations-Körperschaft.

Lausanne: Institutionelle Grundlage für die Agglomeration und prioritäre Politikfelder.

Luzern: Struktur der Zusammenarbeit innerhalb der Agglomeration.

Neuenburg: Entwicklungsprogramm für ein Städtensetz Neuenburg - La Chaux-de-Fonds - Le Locle.

St. Gallen: Planung Region St. Gallen West.

Zürich: Standortpolitik für publikumsintensive Einrichtungen.

Neue Zürcher Zeitung, 5. Juli 2002