

forum

raumentwicklung
du développement territorial
sviluppo territoriale



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Informationsheft
Bulletin d'information
Bollettino d'informazione

Bundesamt für Raumentwicklung ARE
Office fédéral du développement territorial ARE
Ufficio federale dello sviluppo territoriale ARE



Verkehrszukunft Schweiz

Verkehr und Siedlung gemeinsam und nachhaltig entwickeln

Le futur des transports

Etudier conjointement les transports et l'urbanisation pour favoriser un développement durable

Il futuro dei trasporti

Trasporti e insediamento: uno sviluppo comune e sostenibile

1 | 2006

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Département fédéral de l'environnement, des transports,
de l'énergie et de la communication DETEC
Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti,
dell'energia e delle comunicazioni DATEC



Inhalt**Sommaire****Sommario**

Editorial	3	Editorial	27	Editoriale	50
Gestaltungsspielraum für die Schweizer Verkehrszukunft	5	Marge de manœuvre pour configurer les transports en Suisse	29	Un margine di manovra per il futuro dei trasporti in Svizzera	52
Siedlungsstruktur optimieren – Verkehrswachstum eindämmen	8	Mieux structurer le milieu urbanisé – modérer la croissance du trafic	32	Migliorare la struttura dell’insediamento – arginare l’incremento del traffico	55
Interview mit Vincent Kaufmann «Wir müssen die Stadt neu erfinden»	11	Interview de Vincent Kaufmann: «Il est nécessaire de réinventer la ville»	35	Intervista a Vincent Kaufmann «È necessario ripensare la città»	58
Verkehrsnetze nachhaltig weiterentwickeln	16	Faire évoluer les réseaux de transport vers plus de durabilité	40	Favorire uno sviluppo sostenibile delle reti di trasporto	63
Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr und das Nationalstrassennetz	19	Plan sectoriel, plan directeur et projet d’agglomération: tableau comparatif	43	Terminologia – Piano settoriale, piano direttore e progetto d’agglomerato: un confronto sistematico	76
Sachplan, Richtplan und Agglomerationsprogramm – eine systematische Gegenüberstellung	22	La bonne activité au bon endroit: la politique «ABC»	44	Impressum	67
Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung in der Region Thun	23	Comment coordonner transports et planification urbaine: l’Etat de Vaud teste la méthode ABC dans l’Ouest lausannois	47		
Impressum	67	Impressum	67		

Editorial

Pierre-Alain Rumley
Direktor ARE
pierre-alain.rumley@are.admin.ch



**«Verkehr und Siedlung gemeinsam
und nachhaltig entwickeln»**



Zwischen 1970 und 2000 hat sich der gesamte Personenverkehr auf Strasse und Schiene in unserem Land nahezu verdoppelt. Die Perspektiven zur zukünftigen Entwicklung des Personenverkehrs zeichnen das Bild eines anhaltenden und starken Wachstums. Bis 2030 werden zwischen 15 und 29 Prozent mehr Personenkilometer zurückgelegt werden als im Jahr 2000.

Die Frage stellt sich: Was ist zu tun, damit dieses Verkehrswachstum nachhaltig verläuft, das heisst in Übereinstimmung mit ökonomischen, ökologischen und sozialen Anliegen? Wie lassen sich die starken Bedürfnisse nach Mobilität mit den Anforderungen an hochwertige Siedlungsräume und eine gesunde Umwelt so verknüpfen, dass das Ziel der Lebensqualität für alle nicht auf der Strecke bleibt? Die Antwort ist einfach: Verkehr und Siedlung dürfen nicht getrennte Haushalte sein, sie müssen zusammenkommen. Die Umsetzung jedoch ist eine gewaltige Herausforderung an die Raumplanung von Bund, Kantonen, Städten und Gemeinden.

Eine bessere Verknüpfung von Verkehrsplanung und Siedlungsentwicklung beginnt mit der Betrachtung des Verkehrs als Ge-

samtsystem. Dazu gehören öffentlicher Verkehr und Privatverkehr, motorisierter Verkehr und Langsamverkehr. Dazu gehört aber auch, die jeweiligen spezifischen Stärken und Schwächen wahrzunehmen. Im Interesse einer nachhaltigen Raumentwicklung will der Bund dem öffentlichen Verkehr in Zukunft Vorrang geben. Die Zweckmässigkeit von Investitionen des Bundes in die Infrastruktur von Schiene und Strasse soll an ihrer Wirkung auf den Raum als Ganzes gemessen werden.

Das vorliegende Heft dokumentiert, wie weit die verschiedenen Arbeiten zur besseren Verknüpfung von Verkehrs- und Siedlungsplanung beim Bund, in Kantonen und Agglomerationen gediehen sind. Ein Blick ins Ausland zeigt, welche Strategien dort entwickelt werden, um im Spannungsfeld der Bedürfnisse von Verkehrs- und Siedlungsentwicklung zu nachhaltigen Resultaten zu gelangen. Zwar ist der Weg vom Plan zur Wirklichkeit bekanntlich lang und steinig. Doch dieses Themenheft zeigt, dass wir gut gerüstet sind und die Richtung stimmt.



Gestaltungsspielraum für die Schweizer Verkehrszukunft

• • • • •

Kurt Infanger
 kurt.infanger@are.admin.ch
 Stefan Rommerskirchen
 stefan.rommerskirchen@prograns.com
 Lutz Ickert
 lutz.ickert@prograns.com



Die neuen Schweizer Verkehrsperspektiven lassen langfristig eine weitere Zunahme der Verkehrsleistungen erwarten – im Güterverkehr deutlich stärker als im Personenverkehr. Auch wenn die Bahn Marktanteile zurückgewinnen kann, bleibt das Auto das mit Abstand beliebteste Verkehrsmittel.

Die Dynamik und Struktur der Entwicklung bis 2030 hängen allerdings stark von den Annahmen hinsichtlich der entscheidenden Einflussgrößen wie Bevölkerungs- und Wirtschaftsentwicklung, Infrastrukturausbau sowie Verkehrs- und Raumordnungspolitik ab.

Seit der Mensch Fortbewegungsmaschinen erfand, veränderte sich seine Mobilität rasant: Obwohl die Anzahl der Wege pro Tag und die Zeitdauer, während der Menschen mobil sind, sich kaum verändert haben, nahmen die zurückgelegten Distanzen proportional zur Geschwindigkeit der benutzten Verkehrsmittel zu. So kommt es, dass sich die gesamte Personenverkehrsleistung in der Schweiz zwischen 1970 und 2000 nahezu verdoppelt hat. Im Güterverkehr war die Entwicklung noch gravierender: Die zunehmende internationale Arbeitsteilung führte innerhalb von gut 30 Jahren zu einer Verdreifachung der Strassengüterverkehrsleistung.

Verkehrsmodellierung im UVEK

Das ARE hat in Zusammenarbeit mit ETH Zürich, BAV und ASTRA ein bimodales Verkehrsmodell für den nationalen Personenverkehr auf Strasse und Schiene erstellt. Damit wurde das Basisszenario der Perspektiven gerechnet. Die Entwicklung der Verkehrsmodellierung zum Güterverkehr wurde Anfang 2006 gestartet. Ein Verkehrsmodell ist ein Arbeitsinstrument, das beispielsweise dazu dient, die Auswirkungen von Angebotsvarianten oder Infrastrukturprojekten zu analysieren, das Verkehrsaufkommen und Veränderungen von Verkehrsbeziehungen zu berechnen, Verkehrsströme und den Modal-Split zu ermitteln und künftige Engpässe im Verkehrsnetz (Staus) sowie Kosten- und Zeiteinsparungen der Benutzer vorzusehen. Das nationale Personenverkehrsmodell wird den Kantonen, Städten und Regionen oder deren Ingenieurbüros für ihre Planungen als Grundlage zur Verfügung gestellt.

Michael Arendt, michael.arendt@are.admin.ch

Die zunehmend grossflächige Verteilung der Lebensbereiche Wohnen, Arbeiten, Ausbildung, Versorgung und Erholung hat eine immer grössere Mobilität zur Folge. Vor allem der Freizeitverkehr hat aufgrund der gesellschaftlichen Entwicklung mit mehr Freizeit, steigender Anzahl der Teilzeiterwerbstätigen und Rentner in den letzten Jahren stark zugelegt und macht heute rund die Hälfte des Personenverkehrs aus.

Unser Land verfügt zwar über eine sehr gute Verkehrsinfrastruktur, doch aufgrund des Mobilitätswachstums drohen immer mehr Verkehrsprobleme, insbesondere in Städten und Agglomerationen. Die Folgen sind bekannt: Staus, Zeitverluste, Mehrkosten, Umweltprobleme und eine Beeinträchtigung der Lebensqualität. Daraus ergibt sich die Frage, wie diese Entwicklung verbessert werden kann.

Die Verkehrszukunft ist gestaltbar

Um Entscheidungsgrundlagen zu erhalten, lässt der Bund etwa alle zehn Jahre Verkehrsperspektiven erarbeiten. Die neusten Perspektiven bis 2030 liegen inzwischen vollständig vor (vgl. Literaturverzeichnis). Sie sind eine wichtige Grundlage für die Infrastrukturplanung von Strasse und Schiene sowie für die Verkehrs-, Raumordnungs-, Energie- und Umweltpolitik.

Bei der Entwicklung des Personen- und Güterverkehrs handelt es sich um komplexe Ursache-Wirkungs-Zusammenhänge. Trotzdem gibt es Gestaltungsspielraum und damit unterschiedliche mögliche Entwicklungen. Man denke nur 25 Jahre zurück und stelle sich vor, wie sich die Mobilität und die Telekommunikation seit 1980 entwickelt haben. Dann wird verständlich, dass hier von Perspektiven und nicht etwa von Prognosen die Rede ist, um keine un gerechtfertigten Erwartungen hinsichtlich der Aussagegenauigkeit solch langfristiger Vorhersagen aufkommen zu lassen.

Die Verkehrsentwicklung hat einen zentralen Einflussfaktor: die demographische Entwicklung. Die Menschen sind sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr die Ursache jeglicher Mobilitätsnachfrage. Daneben beeinflusst die Wirtschaftsentwicklung den Verkehr. Unter Einbezug verschiedener zusätzlicher Annahmen zur Verkehrs- und Raumordnungspolitik werden diese Gestaltungsbereiche in Form von Szenarien weiter ausgeleuchtet. Langfristige Perspektiven sind also in hohem Mass von den getroffenen Annahmen abhängig, und fast alle sind wandelbar. Es gibt, auch wenn sie mit Unterstützung statistischer Verfahren erarbeitet werden, keine mathematischen Aussagen zur Eintretenswahrscheinlichkeit der einzelnen Szenarien.

Verkehrswachstum ohne Grenzen

Die Personenverkehrsleistungen auf Strasse und Schiene werden je nach Szenario von 2000 bis 2030 um 15 bis 29 Prozent weiterwachsen, aber langsamer als in den letzten 30 Jahren. Dabei wird der öffentliche Verkehr als Folge der schweizerischen Verkehrspolitik mit einem Wachstum von 22 bis 78 Prozent überproportional ansteigen und Marktanteile zurückgewinnen. Der motorisierte Individualverkehr dürfte bis zu 20 Prozent zulegen. Das Auto bleibt aber auch in Zukunft das mit Abstand beliebteste Verkehrsmittel.

Der Freizeitverkehr wird weiter an Bedeutung gewinnen (plus 26 bis 31 Prozent). Dynamisch dürfte sich auch der Transitverkehr entwickeln. Er könnte aufgrund des hohen Wachstums im Tourismusverkehr bis 2030 sogar um bis zu 46 Prozent zulegen. Im Pendlerverkehr wird hingegen ein nur noch unterdurchschnittliches Wachstum erwartet. Der Hauptgrund sind die langfristig rückläufigen Zahlen von Erwerbstätigen und Auszubildenden. Der heutige Anteil am Personenverkehr von 24 Prozent dürfte um zwei bis drei Prozent zurückgehen.

Städte und Agglomerationen gefordert

Der Güterverkehr wird in Zukunft etwa doppelt so stark ansteigen wie der Personenverkehr. Je nach Szenario ist bis 2030 auf allen Schweizer Verkehrswegen ein Wachstum der Güterverkehrsleistung von 32 bis 78 Prozent zu erwarten. Dabei wird sich der Anteil der Schiene an allen Güterverkehrsleistungen bis 2030 von 39 Prozent auf 43 bis 47 Prozent erhöhen, was gegenüber heute einer Trendwende entspricht. Die Szenarien machen deutlich, welche Wachstumsperspektiven der Personen- und Güterverkehr in der Schweiz in den nächsten zweieinhalb Jahrzehnten haben werden. Sie unterscheiden sich je nach Wirtschaftsentwicklung und in Abhängigkeit von der Gestaltung der Verkehrs- und Raumordnungspolitik. Dies bedeutet für die beiden Politikbereiche eine immense Herausforderung. Zum einen müssen Städte und Agglomerationen handeln, zum andern sind Lösungsansätze und Massnahmen zur nachhaltigen Entwicklung des Freizeit- und Tourismusverkehrs gefragt.

¹ ARE (2004): Perspektiven des schweizerischen Güterverkehrs bis 2030 – Hypothesen und Szenarien. Auftragnehmer: ProgTrans AG, Basel und Infras AG, Zürich. Bezugsquellen: www.bbl.admin.ch/bundespublikationen, Art.-Nr. 812.040.d, oder auf Internet unter www.are.ch.

² ARE (2006): Perspektiven des schweizerischen Personenverkehrs bis 2030. Auftragnehmer: ProgTrans AG, Basel und Infras AG, Bern. Bezugsquellen: www.bbl.admin.ch/bundespublikationen, Art.-Nr. 812.048.d, oder auf Internet unter www.are.ch.



Kurt Infanger (1951), dipl. Ing. ETH/SVI, Verkehringenieur. Chef der Sektion Grundlagen im ARE. Bearbeitet seit bald 30 Jahren Raumplanungs- und Gesamtverkehrsfragen. Er ist heute verantwortlich für die Nachführung und Ergänzung raumordnungs- und verkehrspolitischer Grundlagendaten, Analysen und Perspektivstudien.



Stefan Rommerskirchen (1950), Diplom-Volkswirt, Dr. rer. pol., Gründer, Mehrheitsaktionär und Geschäftsführer der ProgTrans AG. Seit 30 Jahren Bearbeitung von Aufträgen im Spannungsfeld von Verkehrsnachfrageprognosen, Verkehrspolitik sowie Bestimmungsgrößen und Auswirkungen des Verkehrsgeschehens im Personen- und Güterverkehr.



Lutz Ickert (1974), Dipl.-Ing., Verkehringenieur. Projektleiter der ProgTrans AG. Schwerpunkte seiner Beratungstätigkeit bilden Verkehrsprognosen für Infrastrukturprojekte auf der Grundlage verkehrsplanerischer Ansätze und für allgemeine Langfristperspektiven mittels ökonomischer Ansätze.



Siedlungsstruktur optimieren – Verkehrswachstum eindämmen

• • • • •

Fred Baumgartner
fred.baumgartner@are.admin.ch
Helmut Schad
helmut.schad@are.admin.ch



Je nach Siedlungstyp, Geschlecht, Alter und Einkommen verhält sich die Bevölkerung sehr unterschiedlich. Eine Sonderauswertung des Mikrozensus Verkehr 2000 zeigt, dass räumliche Strukturen und die Mobilität

von Personen stark zusammenhängen. Gute Versorgungsstrukturen und höhere Siedlungsdichten helfen, das Verkehrswachstum in Grenzen zu halten.

Die weiträumige Zersiedelung, zunehmende Staus in den Städten und Agglomerationen, Belastung der Lebens-, Wohn- und Standortqualität, wachsender Raumbedarf und die Grenzen der Finanzierbarkeit der Verkehrsinfrastruktur machen deutlich, dass eine bessere Verknüpfung von Siedlungsplanung und Verkehrsplanung zu Recht einen hohen Stellenwert in der raumplanerischen Debatte einnimmt.

Grössere Gemeinden – PW-Besitz nimmt ab

Der Mikrozensus Verkehr 2000 bietet eine reiche Datengrundlage, um den Zusammenhängen zwischen räumlichen Strukturen und der Mobilität von Personen vertieft nachzugehen: Die geocodierten Wohnadressen der Befragten können mit anderen Datenquellen wie der Betriebszählung, der Volkszählung, der geocodierten Bauzonenstatistik und den ÖV-Haltestellen verknüpft werden. Daraus lassen sich differenzierte Informationen über die jeweilige Wohnumgebung gewinnen. Diese Informationen können dann mit der Mobilität und den sozio-demografischen Merkmalen der Befragten in Beziehung gesetzt werden.

PW-Besitz vergrössert Tagesdistanz

Wie eine Siedlung strukturiert ist, hängt mit bestimmten Mobilitätskenngrößen wie zum Beispiel der Tagesdistanz pro Person zusammen. Dabei ergeben sich zwei Arten von Beziehungen:

- Die täglich zurückgelegte Distanz steht in einer Beziehung zu Merkmalen wie zum Beispiel der Siedlungsdichte im Wohnquartier, der Distanz der Wohnung zu Versorgungseinrichtungen und zum Gemeindezentrum, aber auch der Siedlungsdichte, der Einwohnerzahl sowie der Zentralität der Wohngemeinde. Ein Grund dafür liegt in der räumlichen Verteilung der Gelegenheiten für Aktivitäten, welche die Aktionsräume und

die Tagesdistanzen der Menschen bestimmt.

- Es gibt aber auch eine indirekte Wirkungskette: Räumliche Merkmale beeinflussen die Verfügbarkeit eines Personenwagens (PW) und den Besitz eines ÖV-Abonnements, denn in Abhängigkeit vom räumlichen Umfeld bieten die einzelnen Verkehrsmittel jeweils einen spezifischen Nutzen. Der Besitz eines PW oder eines ÖV-Abos hängt wiederum mit den Tagesdistanzen zusammen: Wer einen PW besitzt, legt grössere Tagesdistanzen zurück.

Vergleicht man Personen mit sehr ähnlichem sozio-ökonomischem Profil, dann sind die Tagesdistanzen jener Personen niedrig, die

- in Gemeinden mit höherer Siedlungsdichte leben;
- in deren unmittelbarer Wohnumgebung eine höhere Siedlungsdichte besteht;
- die in Mehrfamilienhäusern leben;
- die Service-Einrichtungen wie zum Beispiel Läden, Post, Bank, Apotheke auf kurzen Wegen erreichen können.

Mit zunehmender Gemeindegrösse ist ein leichter Rückgang der Tagesdistanzen festzustellen. Dies ist hauptsächlich ein indirekter Effekt des geringeren PW-Besitzes in grösseren Gemeinden.

Unterschiede im Siedlungstyp beziehungsweise der Wohnform führen in der Summe zu grossen Unterschieden zu den zurückgelegten Tagesdistanzen. Tabelle 1 zeigt dies modellhaft für Siedlungstypen und unterschiedliche Formen des PW- und Abo-Besitzes am Beispiel einer Person mit folgenden sozio-demografischen Merkmalen: 18 bis 29 Jahre alt, verheiratet, ein Kind, Monatseinkommen 5'000 Franken, bei Männern 42 Arbeitsstunden pro Woche, bei Frauen 24 Stunden. Im Fall eines höheren Einkommens sind deutlich grössere Tagesdistanzen festzustellen: bei 10'000 Franken pro Monat je Siedlungstyp zusätzlich 25 Prozent.

Siedlungsausstattung beeinflusst Einkaufsmobilität

Auch das von der Wohnung aus erreichbare Detailhandelsangebot beeinflusst das Verkehrsverhalten: Je geringer die erreichbare Verkaufsfläche im Wohnquartier ist, umso grösser sind erstens die mittlere Distanz der Einkaufswege und zweitens der Anteil des motorisierten Individualverkehrs. Von den Kunden grosser Einkaufszentren stammt zum Beispiel die Hälfte aus Wohngebieten mit sehr geringen Einkaufsflächen. Hohe Langsamverkehrsanteile ergeben sich insbesondere in Wohngebieten mit einer grösseren Anzahl mittlerer Läden. Bewohnerinnen und Bewohner von Ein- oder Zweifamilienhäusern benutzen überdurchschnittlich stark ihren PW zum Einkaufen. Bei Personen mit guter PW-Verfügbarkeit sind die Einkaufswege durchschnittlich länger als bei Personen ohne permanent verfügbaren PW.

Raumplanung kann Wachstum entgegenwirken

Es ist Erfolg versprechend, mit der Raumplanung Strukturen zu unterstützen oder zu schaffen, die den Mobilitätsaufwand begrenzen, ohne die Aktivitäten der Einwohner einzuengen. Die Analysen stützen damit auch die raumplanerischen Anforderungen an die Agglomerationsprogramme: Erhöhung der Siedlungsdichte in Wohnquartieren und Gemeinden durch Innenentwicklung, Stärkung der Zentren und Nebenzentren zur Schaffung eines vielfältigen, gut erreichbaren Versorgungsangebots sowie Entwicklung städtebaulicher Qualitäten, insbesondere durch die Aufwertung des öffentlichen Raums.

In den mittleren und grösseren Städten entstehen mit einer Siedlungsentwicklung nach innen und der Unterstützung vielfältiger Einkaufsstrukturen auch wesentliche Voraussetzungen für einen attraktiven Fuss- und Velover-

Wo verkehrsintensive Einrichtungen planen?

Eine neue Publikation zeigt, dass die Standorte für Bauten und Anlagen, die infolge des von ihnen ausgelösten Verkehrs erhebliche Auswirkungen auf Raum und Umwelt haben, im kantonalen Richtplan festgelegt werden müssen. Dabei sind die Ziele und Grundsätze des Raumplanungsrechts und die Prinzipien der nachhaltigen Entwicklung massgebend. Die Ziele von Wirtschaft, Gesellschaft und Umwelt sollen dabei ausgewogen berücksichtigt und aufeinander abgestimmt werden. Im kantonalen Richtplan werden die Standorte für verkehrsintensive Einrichtungen und gleichzeitig deren Nutzungspotenzial festgelegt. Die Publikation zeigt die heute eingesetzten Massnahmen zur Festlegung des Nutzungspotenzials auf. Die Wahl der geeigneten Massnahmen obliegt den Kantonen. «Empfehlungen zur Standortplanung von verkehrsintensiven Einrichtungen in der kantonalen Richtplanung», Hrsg. Bundesamt für Umwelt sowie ARE, Mai 2006

kehr und eine Stärkung des ÖV. Aber auch in peripher gelegenen Gemeinden ist es aussichtsreich, die Versorgungsqualität in gut erreichbaren Regionalzentren zu erhalten und damit einem weiteren Wachstum der Distanzen im Verkehr entgegenzuwirken.



Fred Baumgartner (1945) ist Architekt und Raumplaner und Chef der Sektion Siedlung und Landschaft im ARE.



Helmut Schad (1962) ist Geograf und Mitarbeiter der Sektion Verkehrs- und Infrastrukturplanung im ARE.

Ortstyp	Siedlungstyp	Tagesdistanzen [km/Person]			
		Frau		Mann	
		nur ÖV-Abo	nur PW	nur ÖV-Abo	nur PW
Grossstadt	mehrgeschossig, verdichtet	15	19	23	29
Grossstadt	Reihenhaus-siedlung	17	22	26	33
Gemeinde in Agglomeration	mehrgeschossig, verdichtet	17	22	26	33
Gemeinde in Agglomeration	Einfamilienhaus-siedlung	20	26	31	39
Regionales Zentrum	Einfamilienhaus-siedlung	19	24	29	37
kleine ländliche Gemeinde	Einfamilienhaus-siedlung	21	27	32	40

Tabelle 1: Tagesdistanzen in verschiedenen Siedlungstypen (Modellbetrachtung)



«Wir müssen die Stadt neu erfinden»

• • • • •

Interview: Elias Kopf
Fotos: Annett Altvater



Anders als noch in den Fünfzigerjahren des letzten Jahrhunderts ist ungebremste Mobilität heute für eine Mehrheit der Schweizerinnen und Schweizer eine Selbstverständlichkeit. Die Entwicklung hat neben technischen und wirtschaftlichen auch psychologische und soziale Ursachen und Folgen. Vincent Kaufmann, Soziologieprofessor an der ETH Lausanne, analysiert den Bezug von Verkehrs- und Siedlungsentwicklung, verknüpft sie mit anderen gesellschaftlichen Faktoren und blickt in die Zukunft. Während die Städte an Gewicht und Lebensqua-

lität gewinnen werden, dürfte der Abschied vom automobilen Zeitalter beträchtliche wirtschaftliche und somit gesellschaftliche Nachbeben haben.

Vincent Kaufmann, 1969 in Genf geboren, ist Professor für urbane Soziologie und Mobilitätsanalyse an der Eidgenössischen Technischen Hochschule in Lausanne. 1998 promovierte er mit einer Arbeit über die «modale» Verkehrsauswahl. Er war Forscher an der Universität Lancaster, an der Ecole Nationale des Ponts et Chaussées (Nationale Hochschule für Brücken- und Strassenbau) und an der Universität Cergy-Pontoise.



«Menschen brauchen Mobilität. Sie sind ständig auf der Suche nach neuen Räumen». Was halten Sie von diesem Satz? Ist er aktuell?

Mobilität ist ein zweiseitiges Schwert: Sie wird einerseits geschätzt, andererseits aufgezwungen. Ein Beispiel ist die Flexibilität bei der Arbeit. Dabei suchen die Menschen nicht ständig nach neuen Räumen, sondern sind gezwungen, neue Räume zu betreten, weil sie sonst vom Arbeitsmarkt ausgeschlossen werden. Ein Beispiel: In der Schweiz können einem Arbeitslosen theoretisch zwei Stunden Fahrtzeit zwischen Arbeitsstelle und Wohnsitz zugemutet werden...

Für den Einzelnen bedeutet Mobilität gleichzeitig Freiheit und Pflicht. Wie wirkt sich die wachsende Mobilität auf gesellschaftlicher Ebene aus?

Auf der Werteskala ist die Mobilität zunächst positiv besetzt. Vor dem Hintergrund der Entdeckung und Emanzipation hat man mobil und reiselustig zu sein. Nehmen wir die Urlaubsreisen als Beispiel. Zwar spricht nichts dagegen, die Ferien zu Hause zu verbringen und die Umgebung zu erkunden, aber Frei-

zeit ist heute eng mit Fernreisen verbunden. Auch bei der Arbeit spielt das Konzept der Entfernung eine Rolle: Die Reise zu einem wissenschaftlichen Seminar nach Beijing genießt grösseres Ansehen als der Anlass in Berlin – Beijing ist weiter entfernt und damit angesehener. Fernreisen gelten als Zeichen der Anerkennung. Entfernung und Prestige der Reise sind in der Gesellschaft eng verbunden.

Fernreisen liegen nicht in der Reichweite aller. Wer wenig oder kein Geld hat, kommt weniger herum. Betreffen die von Ihnen beschriebenen Mobilitätsformen vor allem eine Elite von Privilegierten?

Um diese Frage zu beantworten, müssen wir uns wieder in die Lage des Einzelnen versetzen. Mobilität bedeutet sowohl Spass als auch Pflicht. Die Mobilität stellt nur eine Dimension der Ungleichheiten dar. Um dies zu beschreiben, verwende ich gern den Begriff «Motilität». Das Wort bezeichnet die Reisekapazität einer Person, und diese ist in der Bevölkerung ungleich verteilt. Bei der Motilität handelt es sich nicht nur um eine physische Fähigkeit, sondern auch um die ökonomischen Möglichkeiten, um Kompetenzen hin-

sichtlich der Reiseorganisation und um die Beanspruchung der Verkehrs- und Kommunikationsmittel je nach Projekt. Wenn Sie knapp bei Kasse sind, können Sie mit einer Billig-Airline fliegen, was gewisse planerische Kompetenzen voraussetzt. Wer drei Monate im Voraus bucht, bezahlt für die Flugreise einen Pappenstiel. Wer allerdings erst drei Tage vorher reserviert, blättert viel Geld hin. Um billig zu reisen, muss man strategisch und taktisch denken. Die Reisekapazität des Einzelnen ist durch den Zugang zu bestimmten Ressourcen wie zum Beispiel zum Verkehrssystem eingeschränkt. Es handelt sich um eine Frage des Standorts, die auch mit der Person und deren Lebensumständen zusammenhängt. Für die Motilität spielen Kompetenzen eine Schlüsselrolle: Führerschein, Kenntnis des öffentlichen Verkehrsnetzes oder der Verkehrsbedingungen. Noch wesentlicher sind die Kompetenzen in der Alltagsorganisation, also der Organisation vieler örtlich verstreuter Tätigkeiten: Erwerbstätige Mütter entwickeln ein beträchtliches Talent dafür, die familiären und beruflichen Aktivitäten räumlich und zeitlich zu koordinieren, was Kompetenz in der Organisation der Mobilität erfordert. Diese Kompetenz führt zu erfinderischen Reiselösungen, die den Alltag allgemein erleichtern.

Zurück zur Frage der Ungleichheit, die sich im Konzept Motilität zeigt. Die Motilität ist in zweifacher Hinsicht ungleich: Die Zugangsmöglichkeiten und Kompetenzen sind nicht gleichmässig auf die Bevölkerung verteilt; je nach Lebenssituation ist ausserdem ein gutes oder weniger gutes Potenzial an Transportmöglichkeiten und anderen Annehmlichkeiten vorhanden.

Neben den ökonomischen gibt es auch demografische Ungleichheiten. Die Veränderungen betreffen alle. Wie beeinflussen sie die Mobilität?

Junge Menschen sind in der Regel sehr aktiv: Für sie bedeuten Ausflüge, Ent-

deckungen und Reisen ein reines Vergnügen. Mit 65 oder 75 Jahren wird die Mobilität als schwieriger und mühseliger erlebt. Die hohe Verkehrsbelastung am Wochenende oder zu den Stosszeiten morgens und abends geht auf die Mobilität der jungen Menschen zurück. Die Freizeitmobilität der Jugendlichen nimmt stark zu. In diesem Zusammenhang spielt das öffentliche Verkehrsangebot eine Schlüsselrolle. Allerdings erleichtern die öffentlichen Verkehrsmittel die Fortbewegung vor allem während der Stosszeiten. Das knappe Angebot am Wochenende und abends fördert den Individualverkehr für Freizeitaktivitäten.

In Europa ist häufig von der «Renaissance» der Städte der Rede. Ist diese Entwicklung auf die Rückkehr der älteren Menschen in die Stadtzentren zurückzuführen?

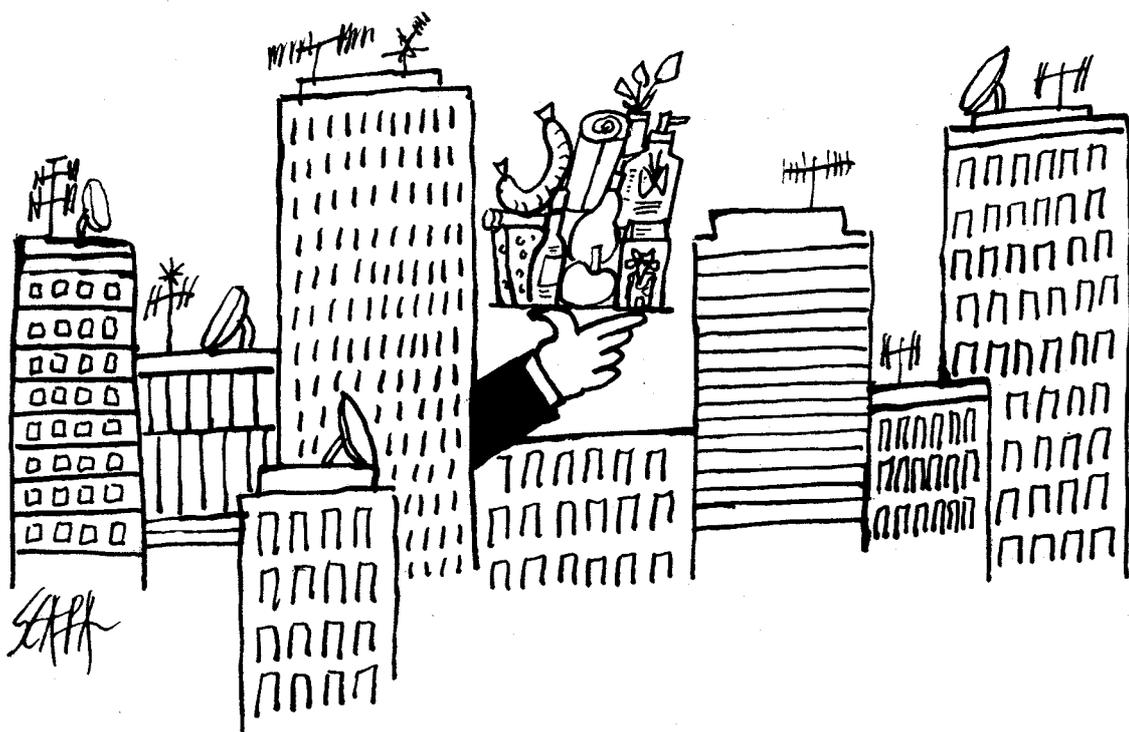
Der Trend zurück in die Städte existiert durchaus. Manche Sechzigjährigen möchten gern in einer kleineren Stadtwohnung leben. In der Stadt eine Woh-

nung zu finden, ist jedoch kein Kinderspiel. Wenn man mit 60 in der Vorstadt lebt und dort Nachbarn und Freunde hat, fällt es schwer, das vertraute Umfeld zu verlassen und in ein Quartier im Stadtzentrum zu ziehen, selbst wenn man sich das grundsätzlich wünscht. Aus diesem Grund wohnen viele ältere Menschen weiterhin am Stadtrand, wo Probleme wie häusliche Pflege, Gesundheitskosten und Einsamkeit besonders brisant werden.

Leisten auch anderer Bevölkerungssegmente einen Beitrag an die «Renaissance» der Städte?

Wir setzen uns gegenwärtig im Rahmen eines Projekts des Nationalen Forschungsprogramms NFP-54 «Urban Sustainable Habitat for Families» mit dieser Frage auseinander. Die Studie soll in Erfahrung bringen, wie die Familien in die Stadt zurückgelockt werden können. Welche Rahmenbedingungen – Städteplanung, Infrastruktur, Quartiergeist, Architektur – müssen erfüllt sein, um die Stadt als Wohnraum für

die Familien zu bewahren und zu entwickeln? Bei jüngeren Bürgern gibt es einen Trend zurück in die Städte: kaufkräftige, noch kinderlose Singles oder junge Paare zwischen 25 und 35, die in der Stadt ein gewisses Lebensgefühl und ein Kulturangebot suchen, das sie intensiv nutzen. Bei den Familien dagegen ist keine Tendenz zur Rückkehr in die Stadt festzustellen. Die diesbezügliche Politik wirkt sich bisweilen sogar kontraproduktiv aus. Das Thema wurde vor kurzem in Paris untersucht. Die Hauptstadt kämpft mit der Neugestaltung ihrer Quartiere. Die Behörden möchten die Mittelschicht und die Familien in der Stadt behalten, ziehen aber genau mit dieser Politik gut verdienende jüngere Bevölkerungsschichten an und leisten der Immobilienspekulation Vorschub. Generell ist festzustellen, dass Städte, die Politiken zur Verkehrsberuhigung durchführen und die das Kulturangebot und das Quartierleben fördern, zunehmend junge Bevölkerungskreise anlocken. Dies ist in der Schweiz in Bern, Zürich, Basel und Genf deutlich zu beobachten.



Die Stadt soll für alle Bevölkerungssegmente «bewohnbar» gemacht werden. Könnte dies weniger Mobilität bedeuten, weil die Bewohner in ihrer Umgebung glücklich sind und sie seltener verlassen?

Die Forschung beschäftigt sich mit der Frage, wie ein Lebensraum für alle angenehm gestaltet werden kann. In Grossstädten wie Zürich oder Paris ist zu beobachten, dass die Bewohner der Stadtzentren über das Wochenende häufig wegfahren und hunderte von Kilometern zurücklegen. Lausanne wirkt während des Wochenendes wie ausgestorben: Wer in der Stadt lebt, braucht am Wochenende einen Tapetenwechsel und fährt aufs Land. Die Bewohner der Aussenviertel dagegen und besonders die Hausbesitzer bleiben lieber zu Hause in ihrem Garten.

Welche politischen Folgen hat diese Situation?

Um die Rückkehr in die Stadt, den städtischen Lebensraum und die nachhaltige Mobilität zu fördern, müssen die Städte die Lebensqualität verbessern, damit nicht alle Bewohner am Wochenende das Weite suchen. Es geht nicht nur um Wohnungspolitik, sondern darum, den Kontext «Stadt» bequem, angenehm und attraktiv zu gestalten. Dazu sind umfassende Massnahmen erforderlich.

Wie soll der Wohnungssektor organisiert werden, um die Verkehrsflüsse zu reduzieren? Ist es bereits zu spät, um diese Entwicklung in den Griff zu bekommen – nach Ursula Kochs berühmt gewordenen Satz «Zürich ist gebaut»?

Die Stadt muss paradoxerweise noch «verdichtet» werden, um den städtischen Wohnraum zu fördern. Paris ist ein Paradebeispiel dafür. Die Hauptstadt gehört zu den dichtesten und nach Angaben der Bevölkerung der Île-de-France gleichzeitig zu den attrak-

tivsten Wohnstädten. Ein Lösungsansatz wäre, die Stadt zu verdichten und gleichzeitig die Lebensqualität zu erhöhen. Einige teilweise sehr alte städteplanerische Modelle haben sich in dieser Hinsicht als effizient erwiesen. Als Beispiel ist die Stadt Carouge in der Region Genf zu nennen. Carouge ist eine neue Stadt. Sie wurde im 18. Jahrhundert als Rivalin von Genf gebaut. Carouge galt damals als eine moderne Stadt. Die Häuser haben ein Erdgeschoss und zwei bis drei Stockwerke. Sie sind als Blöcke mit Innengärten angelegt. Das ergibt ein relativ dichtes und kompaktes Stadtbild. Diese Bauart findet grosse Resonanz. Ziel ist es nicht, Carouge identisch nachzubauen, sondern eventuell die architektonischen Prinzipien zu modernisieren, um die heutigen Städte dadurch attraktiver zu machen. Vor allem darf es nicht heissen: Die Stadt ist gebaut, fertig, aus! Eine Stadt ist nie zu Ende gebaut – ansonsten verfällt man in den Diskurs der Denkmalpflege, wonach alles Erbaute als Zeuge der Vergangenheit unantastbar ist.

Wir haben uns über Architektur und Planung unterhalten. Zurück zur individuellen Ebene: Wir leben in einer Freizeitgesellschaft. Wie wirkt sich diese Entwicklung auf die Mobilität und den Verkehr aus?

Hinter der Zunahme der Freizeit verbirgt sich ein allgemeiner Trend. Stärker als in der Vergangenheit werden verschiedene Aktivitäten miteinander vermischt und neue Verbindungen zwischen den Alltagstätigkeiten hergestellt.

In den Sechzigerjahren des letzten Jahrhunderts herrschte das folgende Lebensmodell vor: Man ging zur Arbeit und kehrte anschliessend nach Hause in den Privatbereich zurück. In diesem Modell bildeten die einzelnen Tätigkeitsbereiche – Arbeit, Zuhause, Freizeit – je eine zeitlich und räumlich konstruierte Einheit. In der Moderne haben sich die Zeiten und Räume gelo-

ckert, so dass sich die verschiedenen Tätigkeitsbereiche überschneiden: Der private Raum überlagert sich mit dem Arbeitsraum und umgekehrt. Heute ist es gang und gäbe, zu Hause oder anderswo als im Büro zu arbeiten. Die Vermischung der Tätigkeiten hängt mit der Entwicklung eines Lebensstils zusammen, der mit den technologischen Veränderungen verbunden ist.

Welche Folgen ergeben sich daraus für die Mobilität?

Dazu existiert eine Fülle von Thesen. Die erste und wichtigste: Die Mobilität ist kein Zwischenraum mehr zwischen den Tätigkeiten, sondern entwickelt sich zu einem eigenständigen Zeitraum. Die Zeit in den öffentlichen Verkehrsmitteln wird zum Arbeiten oder zum Lesen genutzt – das Phänomen der Gratiszeiten kommt nicht von ungefähr. Das bezeichnendste Beispiel ist, dass man in der Bahn zur Arbeit fährt. Der Zug wird für die Pendler zu einem Arbeitsort. Die Verkehrsökonomie beruht weitgehend auf der Hypothese der Nutzung von Zeitzischen für die Fortbewegung, die von folgendem Grundsatz ausgeht: Wer reisen muss, möchte dafür wenig Zeit aufwenden. Diese Hypothese verliert jedoch mit der zunehmenden Nutzung der Fahrtzeit zum Arbeiten ihre Gültigkeit. Allerdings verlieren Bahnreisen dadurch auch an Komfort.

Der öffentliche Verkehr verursacht hohe Kosten. Wie lässt er sich rentabel gestalten?

Die öffentlichen Verkehrsmittel werden im Wesentlichen von drei Bevölkerungsschichten genutzt: von Schülern, von Personen, die unfreiwillig auf das Auto verzichten, und von älteren Menschen. Die Verkehrsnetze von Zürich und Basel bilden Ausnahmen, aber auf die Grossstädte der Westschweiz trifft die Beschreibung zu. Ein Problem dieser Städte besteht darin, dass das Verkehrsangebot nie einen qualitativen

Sprung erlebt hat, der andere Benutzer hätte anziehen können. In Genf, aber noch nicht in den Agglomerationsgemeinden, ist womöglich eine Veränderung im Gang. Ein verbessertes Angebot führt zu einer stärkeren Auslastung der öffentlichen Verkehrsmittel und gleichzeitig zu einem höheren Defizit in absoluten Zahlen. Diese Entwicklung ist alarmierend. Bern bildet ein anschauliches Beispiel: Die ganze Bevölkerung benutzt Bahn, Bus und Tram, die trotzdem rote Zahlen schreiben.

Hat man in Regionen oder Städten im Ausland Modelle beziehungsweise Lösungen für das Problem gefunden – Regionen, die als Vorbild für die Schweiz dienen können?

Die Antwort lautet eher Nein. Häufig habe ich sogar den umgekehrten Eindruck, denn die Schweiz gilt als Musterland für den öffentlichen Verkehr. Die Tatsache, dass die öffentlichen Verkehrsmittel aus dem Staatssäckel finanziert werden, weckt in einigen Ländern Erstaunen. Neben der Finanzierung gibt es weitere noch unterschätzte Möglichkeiten für die Rentabilisierung des Verkehrsangebots. Es ist sehr wichtig, dass die Urbanisierung um die Bahnstationen angelegt wird. Je stärker die Überbauung um die öffentlichen Verkehrsinfrastrukturen herum gegliedert wird, desto besser sind Busse und Züge ausgelastet.

Wie stellen Sie sich die Mobilität und den Wohnungsbau in der Schweiz im Jahr 2050 vor?

Ich gehe davon aus, dass die Stadtstruktur im Jahr 2050 für das Wohnen viel attraktiver sein wird. Generell wird noch verkannt, wie bedeutend die Rückkehr der Bewohner in die Städte ausfallen wird. Wir leben in einer zunehmend individualisierten Gesellschaft. Dies weckt den Wunsch, dazugehören. In der Stadt zu wohnen, vermittelt dieses Gefühl, Teil eines Ganzen zu sein – durch die Nähe, den



Besuch von Festen und Veranstaltungen. Solche Ereignisse schaffen neue Beziehungen. In der Aussenstadt ist dies nicht möglich. Nach meiner Auffassung wird die Schweizer Stadt im Jahr 2050 ein beliebter und begehrter Wohnraum sein, weil wir sie auch für die Sinne angenehm gemacht und die Störfaktoren beseitigt haben. In Sachen Mobilität hege ich, auch hier paradoxerweise, hauptsächlich eine Befürchtung: Die Tage des Personenfahrzeugs in der heutigen Form sind gezählt, vor allem, weil die Erdölvorräte zur Neige gehen. Im Jahr 2050 wird ohne Zweifel ein Ersatz gefunden sein werden – in dieser Hinsicht können wir uns getrost auf die Findigkeit der Ingenieure verlassen. Sorgen macht mir eher die ökonomische Abhängigkeit vom Auto. In Frankreich etwa gibt es

einen relativ offenen politischen Konsens darüber, dass in den Städten zu viele Autos fahren und stehen. Gleichzeitig befürchten die Politiker eine nationale Katastrophe, wenn weniger Autos gekauft werden. Dies ist in der Schweiz wahrscheinlich ähnlich. Alle direkten und indirekten Arbeitsplätze der Autohersteller, der Zulieferer, der Garagisten und aller nachgelagerten Berufe der Automobilindustrie zusammengerechnet ergeben einen wichtigen Anteil der Arbeitsplätze. Ich sehe darin die grösste Herausforderung im Zusammenhang mit dem Auto: Wie bewältigen wir den Übergang von einer weitgehend automobilen Wirtschaft zu einer Wirtschaft, die auf andere Weise Arbeitsplätze schafft?

Verkehrsnetze nachhaltig weiterentwickeln

• • • • •

Michel Matthey
michel.matthey@are.admin.ch



Mit dem Sachplan Verkehr gibt der Bund eine Übersicht über den Stand und die landesweite Entwicklung der verschiedenen Verkehrsträger. Betroffen sind Strasse, Schiene, Luftfahrt und – soweit die Kompetenzen des Bundes angesprochen sind – Schifffahrt. Der Sachplan legt die Ziele,

Grundsätze und Prioritäten für eine koordinierte und nachhaltige Weiterentwicklung der Verkehrsnetze von nationaler Bedeutung fest. Schliesslich zeigt er, wo Probleme zu erwarten sind und welche Anforderungen bei der Problemlösung beachtet werden sollen.

Der Sachplan Verkehr stellt eine koordinierte, Verkehrsträger übergreifende, auf die Ziele der Nachhaltigkeit ausgerichtete Grundlage für Entscheide des Bundesrats und der Verwaltung im Bereich der Verkehrsinfrastruktur dar. Er ist zudem Basis für die Koordination der Aufgaben von Bund und Kantonen bei der Erarbeitung und Genehmigung von kantonalen Richtplänen und bei der Erarbeitung und Beurteilung von Agglomerationsprogrammen.

Zu den wichtigen Dossiers im Verkehrsinfrastrukturbereich gehören die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur, die Netzordnung Strasse, die Bahnreform 2, die Umsetzung des Infrastrukturfonds, die Bauprogramme für die Nationalstrassen und die Leistungsvereinbarungen mit den Bahnunternehmungen. Der Bund fällt ausserdem Entscheide im Bereich der Verkehrsinfrastruktur, wenn er Konzessionen, Bewilligungen oder Beiträge für Verkehrsvorhaben ausrichtet. Der Sachplan Verkehr soll mittel- und langfristig eine bessere Kohärenz der Verkehrsinfrastrukturentscheide des Bundes, einen effizienteren Einsatz der Bundesmittel und eine nachhaltige Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur ermöglichen. Er trägt zur besseren gegenseitigen Abstimmung der Vorhaben, zur Vermeidung von Doppelspurigkeiten und zur besseren Nutzung von Synergien bei. Unter dem Strich hilft er somit, Zeit, Geld und Energie zu sparen.

«Grundzüge der Raumordnung Schweiz» umsetzen

Der Sachplan Verkehr befasst sich mit der Infrastruktur des motorisierten Individualverkehrs, des öffentlichen Verkehrs (öV) und des Langsamverkehrs. Er stellt die Koordination aller Verkehrsträger (Strasse, Schiene, Luft, Wasser) für den Personen- und Gütertransport sicher.

Im Sinn der «Strategie Nachhaltige Entwicklung 2002» des Bundesrats ergeben sich dabei drei Ziele:

- Alle Bevölkerungsgruppen und Landesteile sollen Zugang zu einer sicheren Mobilität haben. Austauschbeziehungen zwischen den Landesteilen und mit dem Ausland sollen möglich und die Beeinträchtigung der Lebensqualität durch den Verkehr minimiert werden (Dimension Gesellschaft).
- Die wirtschaftliche Entwicklung soll unterstützt und die Mobilitätsbedürfnisse volkswirtschaftlich sollen möglichst effizient befriedigt werden. Zudem sollen die Aufwendungen der öffentlichen Hand für die Investitionen in neue Infrastrukturen und deren Folgekosten tragbar bleiben (Dimension Wirtschaft).
- Die Mobilität soll energie- und umweltgerecht bewältigt und die Belastungen für Mensch und Umwelt sollen möglichst klein gehalten werden (Dimension Umwelt).

Die Ziele, Grundsätze und Prioritäten des Sachplans Verkehr sind ausserdem darauf ausgerichtet, die Postulate der «Grundzüge der Raumordnung Schweiz» umzusetzen, namentlich das vernetzte Städtesystem Schweiz und die Einbindung in das europäische Verkehrsnetz, die Stärkung des ländlichen Raums und die Siedlungsentwicklung nach innen.

Gesamtperspektive mit Rücksicht auf Regionen

Der Sachplan nimmt eine Analyse der bestehenden und beschlossenen Verkehrsinfrastruktur nach wirtschaftlichen, gesellschaftlichen und ökologischen Aspekten vor. Er gibt Auskunft über das Ausmass und die Bedeutung der Probleme, die in den nächsten 20 Jahren zu erwarten sind. Daraus leitet er den Handlungsbedarf für den Bund ab (vgl. Abb. 2).

Die im Sachplan definierten Ziele, Strategien und Prioritäten für die Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur setzen die Nachhaltigkeitsstrategie des Bundesrats um und berücksichtigen die

A1 Funktionalität der Verkehrsinfrastrukturen für Gesellschaft und Wirtschaft erhalten.

A2 Qualität der Verbindungen zwischen Agglomerationen und Zentren verbessern.

A3 Erreichbarkeit der ländlichen Räume und der Tourismusregionen gewährleisten sowie die Grundversorgung sicherstellen.

A4 Siedlungsentwicklung nach innen fördern und die Qualität des Siedlungsraumes steigern.

A5 Den Verkehr sicher machen.

A6 Umweltbelastungen senken sowie natürliche Lebensgrundlagen schonen.

A7 Ein günstiges Kosten-Nutzen-Verhältnis schaffen und die Aufwendungen der öffentlichen Hand tragbar halten.

Abb. 1: Ziele der Verkehrsinfrastrukturpolitik

Anliegen weiterer Bundespolitiken (Verkehrspolitik, Raumordnungspolitik, Umweltpolitik, Finanzpolitik; vgl. Kas ten Abb. 1).

Der Sachplan packt die sich im Infrastrukturbereich stellenden Probleme aus einer Gesamtperspektive an. Er bleibt aber nicht auf einer abstrakten Ebene stehen, sondern nimmt Rücksicht auf die Besonderheiten der einzelnen Regionen und richtet die Massnahmen des Bundes auf die Entwicklungsvorstellungen der Kantone aus .

Externe Sicht einbeziehen

Der Sachplan Verkehr berücksichtigt die Entwürfe der Konzeptteile für einen Sachplan Strasse und für einen Sachplan Schiene/öV, die im Jahr 2002 in eine gesamtschweizerische Anhörung und Mitwirkung gingen. Er trägt den damals gemachten Anregungen Rechnung, indem die Koordination zwischen den Verkehrsträgern vorgenommen und die Zusammenarbeit mit den

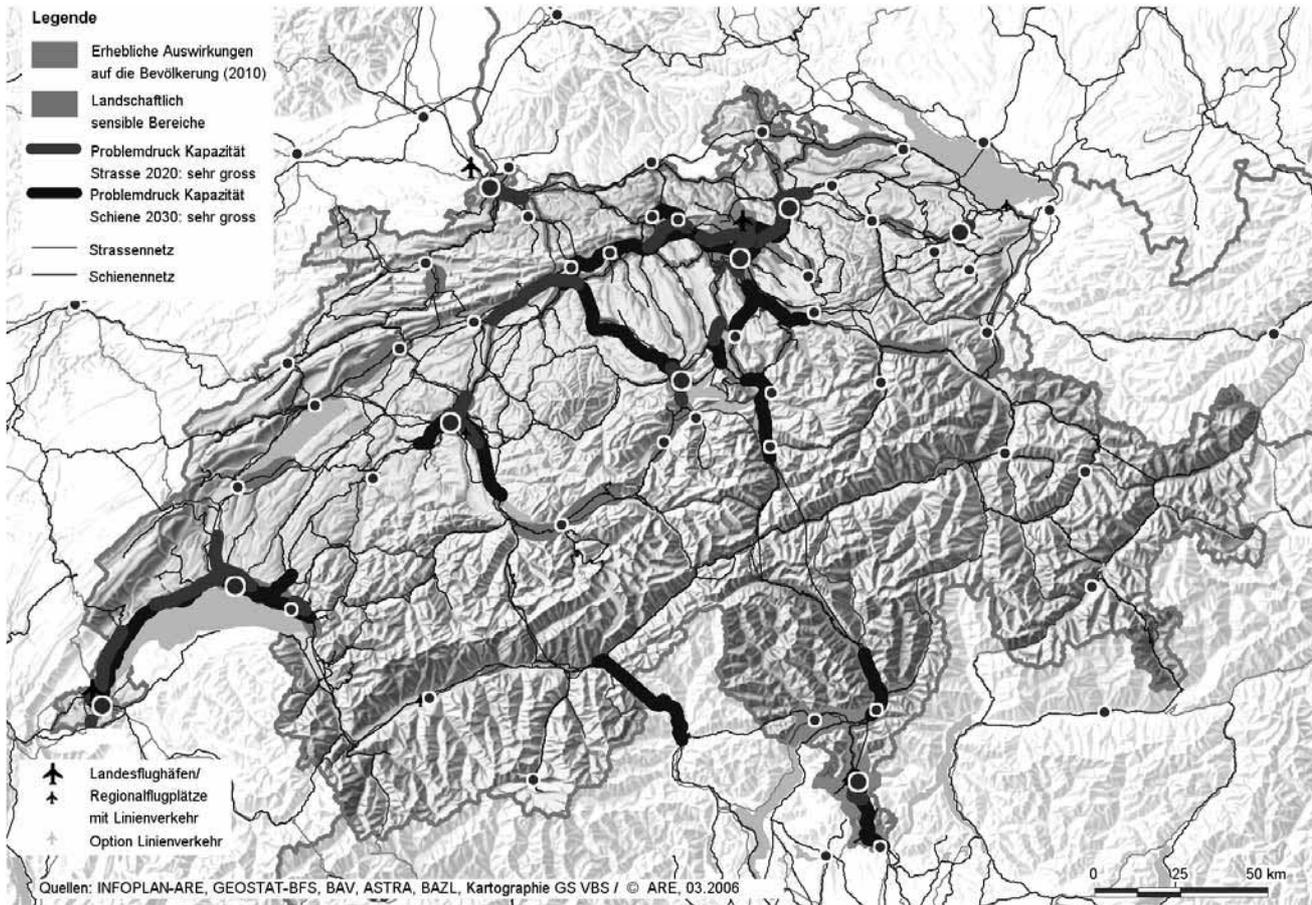


Abb. 2: Zu erwartende Probleme im Bereich der Verkehrsinfrastruktur

Kantonen vertieft wurde. Zudem legt er sich räumlich hinsichtlich der Zielen, Strategien und Massnahmen fest. Die Erarbeitung des Sachplans erfolgte in enger Zusammenarbeit mit den raumwirksam tätigen Bundesstellen und den Kantonen. Die Zwischenergebnisse der Arbeiten wurden zwischen Februar 2004 und Juni 2005 in insgesamt neun Workshops mit Vertretern der Kantone diskutiert. Dabei wurden namentlich die Resultate der Situationsanalyse, die generelle Ausrichtung der Verkehrsinfrastrukturpolitik und die Handlungsgrundsätze des Bundes in den einzelnen Teilräumen behandelt. Um die Ziele, Grundsätze und Prioritäten der Verkehrsinfrastrukturplanung mit den Zielen der nachhaltigen Entwicklung in Einklang zu bringen,

wurden die ausgearbeiteten Sachplandokumente von externen Gutachtern aus Sicht der Nachhaltigkeit beurteilt. Ziel dieser Nachhaltigkeitsbeurteilung war, Ungleichgewichte zwischen den drei Nachhaltigkeitsdimensionen Umwelt, Gesellschaft und Wirtschaft frühzeitig zu erkennen und Optimierungen vorzunehmen.

Partnerschaft hat hohen Stellenwert

Die ebenfalls im Sachplan enthaltenen Grundsätze und Spielregeln über die Planung und Koordination von Verkehrsinfrastrukturprojekten sollen helfen, die Verkehrsträger besser aufeinander abzustimmen, die Koordination

mit der Siedlungsentwicklung sicherzustellen und die Vorhaben besser auf die Nachhaltigkeit auszurichten. Auf eine partnerschaftliche Zusammenarbeit mit den Kantonen wird auch bei den weiteren Planungsschritten grosser Wert gelegt. Dabei kann es um sachbezogene oder raumbezogene Konzepte, um kantonale Richtpläne, um Agglomerationsprogramme oder um Einzelvorhaben gehen.



Michel Matthey ist Leiter der Sektion Verkehrs- und Infrastrukturplanung im ARE. Geboren 1947, dipl. arch. ETH, Planer FSU, spezialisiert in Fragen der überörtlichen Raumplanung

Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr und das Nationalstrassennetz

• • • • •

Andrea Lanz
andrea.lanz@are.admin.ch
Alexandra Bachmann
alexandra.bachmann@are.admin.ch



Das wachsende Verkehrsaufkommen in Städten und Agglomerationen sowie auf dem Nationalstrassennetz führt zunehmend zu Staus und Verkehrszusammenbrüchen. Alle Prognosen gehen davon aus, dass diese Verkehrsprobleme in den nächsten Jah-

ren weiter zunehmen werden. Um diese Herausforderungen anzugehen und weil die Schweiz auch in Zukunft ein leistungsfähiges Strassen- und Schienennetz braucht, soll 2008 der Infrastrukturfonds eingeführt werden.

Die Städte und Agglomerationen leiden zusehends unter Verkehrsüberlastungen, dem daraus folgenden Lärm und der schlechten Luftqualität. Davon betroffen sind insbesondere jene 75 Prozent der Bevölkerung, die in diesen Räumen leben und die Auswirkungen des wachsenden Verkehrsaufkommens täglich zu spüren bekommen. In den nächsten Jahren stehen wichtige Investitionen in den Städten und Agglomerationen an; ein stärkeres finanzielles Engagement des Bundes ist angezeigt. Zudem werden die Forderungen stärker, das 1960 beschlossene Nationalstrassennetz bald fertigzustellen und seine neuralgischen Engpässe zu beseitigen. Der Infrastrukturfonds soll ab 2008 diese wichtigen Aufgaben mitfinanzieren.

Ein Fonds, drei Aufgaben

Der Infrastrukturfonds wird während 20 Jahren insgesamt 20 Milliarden Franken für den Agglomerationsverkehr und die Nationalstrassen bereitstellen. Die Mittel sollen wie folgt verteilt werden:

- 6 Milliarden Franken für Infrastrukturen des privaten und öffentlichen Verkehrs in Agglomerationen
- 8,5 Milliarden Franken für die Fertigstellung des Nationalstrassennetzes
- 5,5 Milliarden Franken für die gezielte Beseitigung von Engpässen beim Nationalstrassennetz

Die Mittel werden aus einer einmaligen Ersteinlage und einer jährlichen Einlage stammen. 2,2 der heute rund 3,8 Milliarden Franken der Reserven, die sich in den letzten Jahren aus Überschüssen der zweckgebundenen Mineralölsteuer angehäuft haben, werden als einmalige Einlage in den Fonds übertragen. Zudem ist vorgesehen, dass jährlich 890 Millionen Franken aus den laufenden Erträgen der Mineralölsteuer in den Fonds fliessen.

Diese Mittel erlauben es, die Finanzierung der anstehenden Verkehrsinfra-

strukturen optimal zu planen und langfristig sicherzustellen.

NFA schafft Voraussetzung

Die rechtliche Grundlage für die Mitfinanzierung von Infrastrukturprojekten des Agglomerationsverkehrs wurde im November 2004 gelegt. In der Volksabstimmung wurde die Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen (NFA) deutlich gutgeheissen, was unter anderem eine Änderung in Artikel 86 der Bundesverfassung zur Folge hat. Dieser Artikel regelt, welche Bereiche mit den Einnahmen aus der Mineralölsteuer finanziert werden. Darunter fallen zum Beispiel Bau, Unterhalt und Betrieb des Nationalstrassennetzes, aber auch Aufgaben wie Schutzbauten sowie Massnahmen im Umwelt- und Landschaftsschutz, die wegen des Strassenverkehrs nötig sind. Mit dem NFA wurde dieser Artikel nun um einen weiteren Aufgabenbereich ergänzt: Massnahmen zur Verbesse-

rung der Verkehrsinfrastruktur in Städten und Agglomerationen.

In den Agglomerationen stehen dringende und wichtige Projekte an, die möglichst rasch in Angriff genommen werden sollen. Zeitgleich mit der Einführung des Infrastrukturfonds sollen deshalb die ersten Gelder für die Agglomerationen fliessen. In enger Zusammenarbeit mit den Kantonen wurde eine Liste mit Projekten erarbeitet, die ab 2008 baureif und für den Agglomerationsverkehr dringend sind. Für diese Projekte wird eine erste Tranche der sechs Milliarden Franken, die für den Agglomerationsverkehr vorgesehen sind, bereits in zwei Jahren freigegeben. Die restlichen Gelder sollen später an Agglomerationsprogramme ausbezahlt werden, die zurzeit von den Kantonen, Agglomerationen und Städten erarbeitet werden. Ebenfalls per 2008 werden die Mittel für die Fertigstellung des Nationalstrassennetzes freigegeben. Dieses kann so dank dem Infrastrukturfonds bis 2015 weitgehend fertig gebaut und dem Verkehr übergeben werden.

Stand der politischen Beratungen

Am 21. März 2006 beriet der Ständerat die Vorschläge des Bundesrats und stellte sich einstimmig und ohne Enthaltungen dahinter. Er beschloss jedoch, auch den Berg- und Randgebieten Mittel aus dem Infrastrukturfonds für den Substanzerhalt ihrer Hauptstrassen zur Verfügung zu stellen. Zu diesem Zweck erhöhte er die Ersteinlage um 400 Millionen sowie die jährliche Einlage um 20 Millionen Franken. Die Berg- und Randgebiete erhalten dadurch jährlich Mittel im Umfang von 40 Millionen Franken aus dem Infrastrukturfonds. Zusammen mit den vom Bundesrat vorgeschlagenen Massnahmen verfügen diese Regionen ab 2008 über zusätzlich 85 Millionen Franken pro Jahr für die Hauptstrassenfinanzierung.

Wie geht es weiter?

Als nächstes wird nun der Nationalrat über die Vorlage beraten. Der Infrastrukturfonds soll auf den 1. Januar 2008 eingeführt werden. Ab diesem Zeitpunkt können die ersten dringenden Agglomerationsverkehrsprojekte unterstützt und die Fertigstellung des Nationalstrassennetzes bis 2015 in Angriff genommen werden. 2010, also spätestens zwei Jahre nach der Inkraftsetzung des Infrastrukturfonds, wird der Bundesrat dem Parlament ein Programm unterbreiten, in dem er Vorschläge zur Unterstützung der Agglomerationsprogramme sowie zur Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz macht.

Art. 86 BV Verbrauchssteuer auf Treibstoffen und übrige Verkehrsabgaben

¹ Der Bund kann auf Treibstoffen eine Verbrauchssteuer erheben.

² Er erhebt eine Abgabe für die Benützung der Nationalstrassen durch Motorfahrzeuge und Anhänger, die nicht der Schwerverkehrsabgabe unterstehen.

³ Er verwendet die Hälfte des Reinertrags der Verbrauchssteuer auf Treibstoffen sowie den Reinertrag der Nationalstrassenabgabe für folgende Aufgaben und Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr:

^a die Errichtung, den Unterhalt und den Betrieb von Nationalstrassen;

^b Massnahmen zur Förderung des kombinierten Verkehrs und des Transports begleiteter Motorfahrzeuge sowie zur Trennung des Verkehrs;

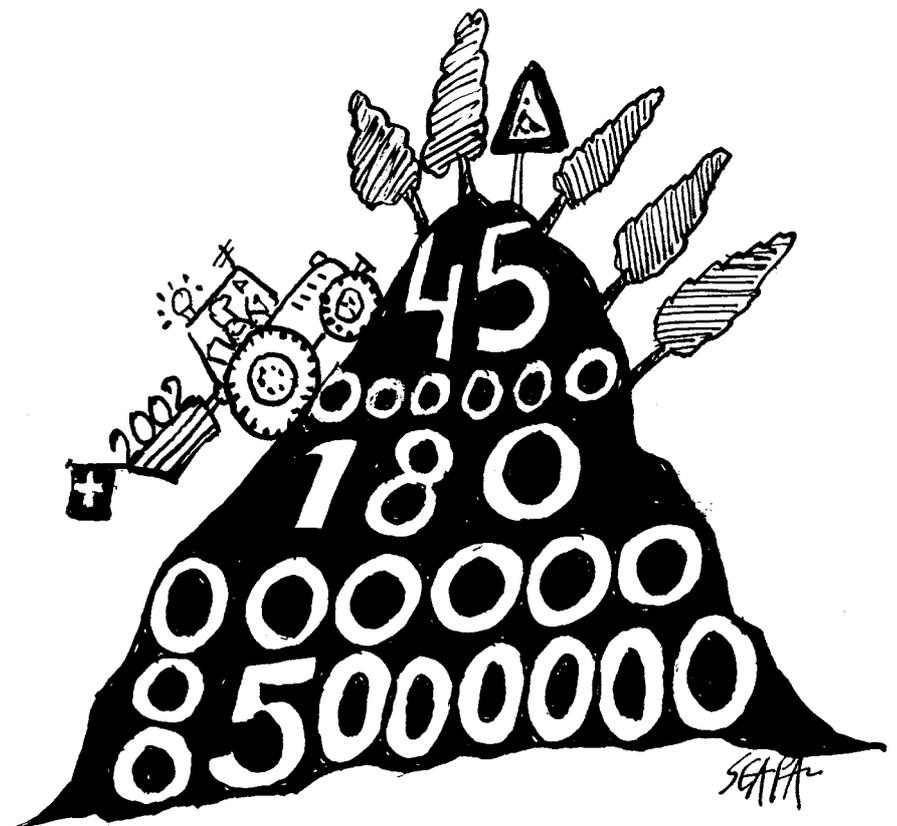
^c Beiträge an die Errichtung von Hauptstrassen;

^d Beiträge an Schutzbauten gegen Naturgewalten und an Massnahmen des Umwelt- und Landschaftsschutzes, die der Strassenverkehr nötig macht;

^e allgemeine Beiträge an die kantonalen Kosten für Strassen, die dem Motorfahrzeugverkehr geöffnet sind, und an den Finanzausgleich im Strassenwesen;

^f Beiträge an Kantone ohne Nationalstrassen und an Kantone mit Alpenstrassen, die dem internationalen Verkehr dienen.

⁴ Reichen diese Mittel nicht aus, so erhebt der Bund einen Zuschlag zur Verbrauchssteuer.



Massnahmen für Berg- und Randgebiete

Auch in den Berg- und Randgebieten sind Investitionen nötig. Der Grund dafür liegt jedoch weniger in Verkehrsüberlastungen und Staus, sondern es fehlen Mittel, um Wert und Substanz des bestehenden Verkehrsnetzes zu erhalten. Um auch die in diesen Gebieten drängenden Verkehrsprobleme zu unterstützen, sollen zwei Massnahmen zum Zug kommen. Zum einen werden den Kantonen gemäss NFA-Gesetz künftig Globalbeiträge im Umfang von jährlich 180 Millionen Franken für die Hauptstrassenfinanzierung zur Verfü-

gung gestellt. Der Verteilschlüssel soll nun so angepasst werden, dass die Topographie stärker berücksichtigt wird und die Kantone mit Berggebieten dadurch einen grösseren Anteil erhalten werden. Zudem steht 2008 eine Erhöhung der Abgabesätze der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) an. Die Mehreinnahmen, die sich aus dieser Erhöhung ergeben, sollen ebenfalls den Berg- und Randgebieten zur Verfügung gestellt werden. Mit diesen beiden Massnahmen werden sie ab 2008 jährlich zusätzlich 45 Millionen Franken mehr für die Finanzierung ihrer Hauptstrassen zur Verfügung haben.



Andrea Lanz (1980) studierte an der Universität Bern Volkswirtschaft und allgemeine Ökologie. Sie arbeitet seit Oktober 2004 in der Sektion Verkehrspolitik im ARE.



Alexandra Bachmann (1976) studierte an der Universität Bern Rechtswissenschaft. Sie arbeitet seit Oktober 2005 im ARE.

Beide sind unter anderem an der Ausarbeitung der Vorlage zum Infrastrukturfonds und dessen Umsetzung beteiligt.

Sachplan, Richtplan und Agglomerationsprogramm – eine systematische Gegenüberstellung

• • • • •

Alexandra Bachmann, Michel Matthey und Rolf Geiger, ARE
alexandra.bachmann@are.admin.ch; michel.matthey@are.admin.ch; rolf.geiger@are.admin.ch

Agglomerationsprogramme sind ein neues Instrument in der Verkehrs- und Raumentwicklungspolitik. Selbst für Eingeweihte sind ihre Einordnung ins Planungsgefüge und die Einschätzung ihres Stellenwerts nicht einfach. Die folgende Gegenüberstellung ist als Beitrag zur Klärung ihrer Funktion gedacht und hat zum Ziel, die Gemeinsamkeiten, Unterschiede und die gegenseitigen Beziehungen der drei Instrumente Sachplan, Richtplan und Agglomerationsprogramm in Bezug auf die Verkehrs- und Siedlungsentwicklung aufzuzeigen.

	Sachplan Verkehr	Richtplan	Agglomerationsprogramm (Siedlung und Verkehr)
Gesetzliche Grundlage	Raumplanungsgesetz RPG Art. 13	Raumplanungsgesetz RPG Art. 6-12	Infrastrukturfondsgesetz IFG und Bundesgesetz über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer MinVG (in Vorbereitung)
Ziel	Koordination der raumwirksamen Tätigkeiten des Bundes im Verkehrsbereich, und zwar in Abstimmung mit den räumlichen Entwicklungsvorstellungen der Kantone.	Themenübergreifende Koordination der raumwirksamen Tätigkeiten aller Staatsebenen im Kantonsgebiet, darunter des Verkehrs, der Siedlung und der Landschaft sowie Ausrichtung auf die erwünschte räumliche Entwicklung.	Langfristig koordinierter und priorisierter Massnahmenplan Siedlung und Verkehr, dessen Umsetzung der Bund finanziell unterstützt.
Inhalt	Allgemeine Ziele und Grundsätze, Prioritäten und Koordinationsanweisungen als Rahmen für die Tätigkeiten des Bundes im Verkehrsbereich.	Raumbezogene Ziele, Grundsätze, Prioritäten und Koordinationsanweisungen als Rahmen für die Tätigkeiten auf allen Staatsebenen im Kantonsgebiet.	Priorisierte und klar umrissene Massnahmen der Agglomerationen für die Lenkung der Siedlungsentwicklung sowie für alle Verkehrsträger.
Träger	Bund (in Zusammenarbeit mit Kantonen); Verabschiedung durch Bundesrat.	Kantone (in Zusammenarbeit mit Bund und Nachbarkantonen); Genehmigung durch Bundesrat.	Kanton oder eigenständige Trägerschaft auf Stufe Agglomeration (wird durch Kanton bestimmt); Beurteilung durch Bund und Mittelfreigabe durch Bundesparlament (Finanzbeschluss).
Verbindlichkeit	Berücksichtigungspflicht für die Behörden aller Stufen: Ein neues Projekt muss im vom Sachplan vorgegebenen Rahmen geplant und ausgeführt werden.	Berücksichtigungspflicht für die Behörden aller Stufen: Ein neues Projekt muss im vom Richtplan vorgegebenen Rahmen geplant und ausgeführt werden.	Umsetzungspflicht: Gestützt auf den Finanzbeschluss werden die Leistungen von Bund und Trägerschaft geregelt.
Verknüpfung mit Finanzierungsinstrumenten der Verkehrsinfrastruktur	Legt den Rahmen fest, innerhalb dessen die Finanzierungsinstrumente greifen können. Darunter fallen beispielsweise das langfristige Bauprogramm Nationalstrassen, die FinÖV, der Infrastrukturfonds oder Leistungsvereinbarungen mit Bahnunternehmungen.	Legt die Rahmenbedingungen für Vorhaben und Massnahmen fest, die mit Finanzierungsinstrumenten für die Verkehrsinfrastruktur realisiert werden.	Agglomerationsprogramme sind Bedingung für den Zugang zu Beiträgen des Infrastrukturfonds (Teil Agglomerationsverkehr). Die Wirksamkeit des Agglomerationsprogramms wird nach definierten Kriterien gemessen und beeinflusst zudem die Höhe der Bundesbeteiligung.
Gegenseitige Beziehung	Zeigt, wie der Bund seine Aufgaben im Verkehrsbereich erfüllen will, und setzt somit Rahmenbedingungen für die Richtpläne und Agglomerationsprogramme. Der Sachplan ist zudem ein Umsetzungsinstrument für Massnahmen des Agglomerationsprogramms, insbesondere für Massnahmen zu Infrastrukturen im Kompetenzbereich des Bundes.	Zeigt, wie der Kanton sein Gebiet räumlich entwickeln will, und setzt somit Rahmenbedingungen für die Sachpläne des Bundes, die Richtpläne der Nachbarkantone und die Agglomerationsprogramme. Der Richtplan ist zudem ein Umsetzungsinstrument für Massnahmen des Agglomerationsprogramms, insbesondere im Siedlungsbereich und für Massnahmen ausserhalb des Agglomerationsperimeters.	Zeigt, wie der Kanton und die Gemeinden den Agglomerationsraum in Bezug auf Siedlung und Verkehr entwickeln wollen, und ist somit Grundlage für die Sachpläne des Bundes und die Richtpläne der Kantone. Das Agglomerationsprogramm muss mit dem kantonalen Richtplan und dem Sachplan abgestimmt sein – die relevanten Inhalte müssen in den Richtplan aufgenommen werden.

Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung der Region Thun

• • • • •

Daniel Schnetzer
daniel.schnetzer@jgk.be.ch



Die Region Thun sieht das Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung als Chance, regionale Herausforderungen gemeinsam anzugehen. Ziel ist es, strategisch wichtige Entwicklungsgebiete mit dem öffentlichen Verkehr besser zu erschliessen und die In-

nenstadt vom Autoverkehr zu entlasten. Zudem soll die Siedlungsentwicklung regional koordiniert und die Wohnnutzung vermehrt auf die Zentren und den öffentlichen Verkehr ausgerichtet werden.

Mit dem 2005 abgeschlossenen Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung (AP V+S) wurde das Agglomerationsprogramm Thun (2003) mit der Gesamtverkehrsstudie Agglomeration Thun (2002) zusammengeführt. Ersteres verfolgte das Ziel, die Entwicklungspotenziale der städtischen Region zu fördern und den Blick über die Fachbereichs- und Gemeindegrenzen hinaus zu öffnen. Die in der breit abgestützten Gesamtverkehrsstudie entwickelten Massnahmenpakete bildeten für das AP V+S eine solide Grundlage. Das Mitwirkungsverfahren zur Gesamtverkehrsstudie wurde als Modellvorhaben vom ARE unterstützt und 2002 als vorbildliches «Modellvorhaben Agglomerationspolitik» prämiert (vgl. Forum 3/2004).

Wo drückt der Schuh?

Die Agglomeration Thun hat sich zum heutigen Zeitpunkt verschiedenen Herausforderungen zu stellen:

- Grosses Verkehrsaufkommen im Kern; 35'000 Fahrzeuge fahren täglich über die beiden Innenstadtböden, die wie vor 100 Jahren die einzige Verbindung zwischen rechter und linker Seeseite darstellen.
- Grössere eingezonte Gebiete sind mit dem öffentlichen Verkehr ungenügend erschlossen.
- Verschiedene Entwicklungsgebiete mit publikumsintensiven Nutzungen sind ebenfalls ungenügend erschlossen. Die Entwicklungsgebiete im Norden und Westen sind durch die Trennwirkung von Aare, Militär- und Industriegelände schlecht miteinander verbunden.
- Die Siedlungen an den Agglomerationsrändern wachsen überproportional.
- Unzureichende Verbindungsqualität des Langsamverkehrs in Richtung Ost-West und Nord-Süd sowie ungenügende Bike+Ride-Angebote beim Bahnhof Thun.

Verschiedene Szenarien für die nächsten 20 Jahre haben verdeutlicht, dass

sich ohne Gegenmassnahmen die Trends verstärken werden.

Wohin will die Agglomeration Thun?

Die Agglomeration Thun zählt heute rund 94'000 Einwohner und 38'000 Beschäftigte. Davon leben 40'000 und arbeiten 23'000 in der Stadt Thun. Die Agglomeration möchte sich als Wohnregion profilieren und fördert ein Bevölkerungswachstum, das mit dem AP V+S gesteuert und auf die vorhandene Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs abgestimmt werden soll. Die Entwicklung basiert auf einer klaren Zentrenhierarchie mit Thun als kantonalem Zentrum sowie Steffisburg und Spiez als Subzentren. In diesen Zentren werden städtische Dichten und die Beseitigung städtebaulicher Mängel angestrebt. Damit soll die Qualität der Agglomeration erhalten und dem

ungebremsten Wachstum in die Fläche Einhalt geboten werden. Trotz der Profilierung als Wohnregion wird ein ausgewogenes Verhältnis von Wohnen und Arbeiten verfolgt. Die Rahmenbedingungen für Arbeitsstandorte werden vorab in den Zentren geschaffen. Dies soll nicht zuletzt durch eine optimierte Verkehrserschliessung sowie mit einer verbesserten Verbindung zwischen Thun und Bern erreicht werden.

Der Zersiedelung Grenzen setzen

Die Handlungsfelder und Massnahmen aus dem AP V+S lassen sich sowohl für den Bereich Verkehr als auch für die künftige Siedlungsentwicklung unter den Grundsätzen «Verkehr vermeiden – verlagern – verträglich gestalten» zusammenfassen (vgl. Tabelle). Zur Verbesserung der Verkehrssituation wurden drei Massnahmenpakete



Thun: komplexe Siedlungsstruktur, schwierige Verkehrsverhältnisse (Foto: zVg)

Verkehr	vermeiden	verlagern	verträglich gestalten
Motorisierter Individualverkehr (MIV)	Unnötige MIV- (Umweg-)Fahrten reduzieren durch: – Verkehrslenkungs- und Parkleitsysteme – günstige Anordnung der Parkierungsanlagen		Ausgestaltung der Hauptverkehrsachsen nach dem «Berner Modell»: Koexistenz statt Dominanz; Verkehr am Rand des Agglomerationskerns dosieren, um trotz knapper Kapazität den Verkehr flüssig zu halten; Erstellen von neuen Netzteilen zur Entlastung bestehender Achsen
Öffentlicher Verkehr (ÖV)		ÖV als Alternative zum MIV: Attraktivierung durch – Überprüfen und Ergänzen der Linien – Schliessen von Erschliessungslücken mit Nachfragepotenzial – Taktverdichtung – Priorisierung, Sichern der Fahrplanstabilität	Ausgestaltung der Hauptverkehrsachsen nach dem «Berner Modell»: Koexistenz statt Dominanz; Öffentlichen Verkehr mit Lichtsignalanlagen und separaten Spuren bevorzugen
Langsamverkehr (LV)		LV als Alternative zum MIV: Attraktivierung durch - Sanieren der Gefahrenstellen - Schliessen von Netzlücken	Ausgestaltung der Hauptverkehrsachsen nach dem «Berner Modell»: Koexistenz statt Dominanz; Den Veloverkehr mit Lichtsignalanlagen und separaten Spuren bevorzugen
Kombinierte Mobilität		KM als Alternative zum MIV: Attraktivierung durch - Verknüpfung der Systeme (B&R, P&R) - geeignetere Umsteigeorte	
Nachfragebeeinflussung	Parkplätze bewirtschaften	Über Alternativen zum MIV informieren: - Mobilitätsmanagement	
Siedlungsplanung	Abwanderungstrend der Arbeitsplätze brechen	Einzonungen auf ÖV-Qualitäten abstimmen, Einzonungen auf geeignete Standorte lenken	«Berner Modell»
	Pendlerverkehr Richtung Bern minimieren durch die Stärkung des Agglomerationszentrums Thun sowie der Subzentren Steffisburg und Spiez als wirtschaftliche, gesellschaftliche und kulturelle Zentren	Strategisch wichtige Entwicklungsgebiete mit allen Verkehrsmitteln erschliessen	Durch geschickte Anordnung der Arbeitsplatzzonen das Verkehrsaufkommen durch Wohnquartiere vermeiden
	Entwicklungstrend in die Fläche brechen		Städtebauliche Aufwertung anstreben
	Zusatzbelastung auf bereits stark belasteten Verkehrsachsen durch restriktive Siedlungsentwicklung vermeiden	Zentrale Standorte mit Langsamverkehrspotenzial und Erschliessungsqualität A/B bevorzugen	Ortsplanung überkommunal koordinieren und Raumplanungsaufgaben regionalisieren
	Siedlungsentwicklung auf die Kapazität des Verkehrsnetzes abstimmen, Kostensprünge bei den Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur vermeiden		

Tabelle: Handlungsfelder des Thuner Agglomerationsprogramms Verkehr und Siedlung

mit folgender zeitlicher Priorität bezeichnet:

1. Verschiedene Einzelmassnahmen zur optimalen Nutzung des vorhandenen Strassenraums. Reduktion von Au-

tofahrten durch den Ausbau des öffentlichen und Langsamverkehrs sowie durch Nachfragebeeinflussung.

2. Bypass Thun Nord mit flankierenden Massnahmen. Der Verkehr aus den Ent-

wicklungsgebieten im Norden von Thun und vom rechten Seeufer soll in den Westen der Agglomeration und auf das übergeordnete Strassennetz abgeleitet werden. Das Projekt wurde in der bun-

desrätlichen Botschaft zum Infrastrukturfonds als «im Rahmen der Mitfinanzierung von Agglomerationsprogrammen prioritär» zu behandelndes Projekt bezeichnet.

3. Aarequerung Süd zur weiteren Entlastung der Innenstadt.

Oberstes Ziel der Siedlungsentwicklung ist es, der Zersiedlung Grenzen zu setzen und das Wachstum von den Agglomerationsrändern in die Zentren und auf die bestehende Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr zu lenken. Als eigentlicher Kern der Massnahmen im Siedlungsbereich stellt die Qualität der öV-Erschliessung eine un-mittelbare Anforderung für Neueinzonungen dar. Im Weiteren werden die Gemeinden beauftragt, die Ortsplanungsrevisionen zu koordinieren und sich über verkehrsrelevante Einzonungswünsche von über einer Hektare gegenseitig zu informieren.

Wie weiter nach der Planung?

Ob vorhandene Potenziale in der Siedlungsentwicklung genutzt werden, hängt wesentlich davon ab, wie in der Agglomeration die Entscheide zustande kommen. Obwohl die Eigenverantwortung der Gemeinden im Vordergrund steht, werden diese verpflichtet, die Vorgaben betreffend öV-Qualität bei Neueinzonungen in ihrer Ortsplanung umzusetzen und diese korridorweise abzustimmen. Bevor die Ortsplanung beim Kanton zur Vorprüfung eingereicht wird, erstatten die Gemeinden der Agglomerationskonferenz Bericht.

Ein Projektkoordinator stellt die technische, rechtliche, finanzielle und politische Umsetzung der Massnahmen sicher. Die Führung des Gesamtprojekts sowie die politische Abstützung in den Gemeinden wird durch die so genannte Agglomerationskonferenz gewährleistet, in der alle betroffenen Gemeindepräsidentinnen und -präsidenten der Agglomerationsgemeinden vertreten

Frauenfeld:

«Aggloprogramm+» will ländlichen Raum differenziert stärken

Die Regionalplanungsgruppe Frauenfeld erarbeitete in Zusammenarbeit mit dem Amt für Raumplanung des Kantons Thurgau einen Entwurf des Agglomerationsprogramms. Damit werden die Weichen für die künftige Abstimmung von Siedlung und Verkehr in Agglomeration und Region Frauenfeld neu gestellt.

In der Vernehmlassung und den daraufhin durchgeführten Workshops beurteilen die Vertreter der ländlichen Regionsgemeinden die Zukunftsaussichten des ländlichen Raums als kritisch, wenn sich die Entwicklung vorrangig auf die zentralen Orte konzentriert. Obschon sich die Probleme in der Agglomeration und auf dem Land unterschiedlich stellen, sind Stadt und Land funktional eng miteinander verbunden und aufeinander angewiesen.

Deshalb beschloss die Regionalplanungsgruppe Frauenfeld, nicht nur ein Agglomerationsprogramm zu entwickeln, das auf die eigentlichen Zentrums-gemeinden ausgerichtet ist. Vielmehr wird parallel dazu als «Aggloprogramm+» eine «Strategie für die differenzierte Stärkung des ländlichen Raums» ausgearbeitet. Dieses Modellvorhaben wird in einer ersten Phase bis Mitte 2006 dauern. Dabei soll auch das RegioPlus-Projekt «Kooperatives Regionalmarketing für die Regio Frauenfeld» ergänzt werden, das eine ähnliche Struktur wie ein breit angelegtes Agglomerationsprogramm aufweist.

Heinz Egli (1965), heinz.egli@regiofrauenfeld.ch, Raumplaner FH/FSU, NDS, ist Planer der Stadt Frauenfeld und führt gleichzeitig die Geschäftsstelle der Regionalplanungsgruppe Frauenfeld mit 16 Gemeinden sowie 50'000 Einwohnerinnen und Einwohner.



sein werden. Um Behördenverbindlichkeit zu erreichen, wird das AP V+S momentan in einen teilregionalen Richtplan überführt und demnächst dem Kanton zur Vorprüfung eingereicht.

Weitere Informationen

www.jgk.be.ch/site/index/agr/agr_agglomeration
www.bypassthunnord.ch



Daniel Schnetzer (1968) ist Geograf und Raumplaner ETH/NDS und besitzt ein Diplom in Betriebswirtschaft der Universität Berkeley. Er betreut beim Amt für

Gemeinden und Raumordnung (AGR) des Kantons Bern den Fachbereich Verkehr und die Agglomerationsprogramme.