

Aktuelle VCÖ-Publikation „Wie Wohnen Mobilität lenkt“ und Raumkonzept Schweiz: Vision einer nachhaltigen Entwicklung

So wie wir wohnen, sind wir mobil. Die aktuelle VCÖ-Publikation „Wie Wohnen Mobilität lenkt“ stellt dar, welche Zusammenhänge zwischen Wohnen, Mobilitätsverhalten und Verkehrsaufkommen bestehen. Sie zeigt, wie Wohnungsbau, Siedlungsstruktur und Verkehrsplanung die Verkehrsmittelwahl und die Lebensqualität der Menschen beeinflussen und welche Massnahmen sich positiv auswirken. Dicht bebaute, autoarme Siedlungen mit kurzen Wegen, gutem ÖV-Anschluss, grosszügigen Veloabstellanlagen und lebendigen Erdgeschosszonen sind Voraussetzungen für eine nachhaltige Mobilität. Dagegen fördern Einfamilienhaussiedlungen im Grünen mit eigener Zufahrt und Garage die tägliche Nutzung des Autos. Diese Problematik wurde auch in der Schweiz erkannt: Die voranschreitende Zersiedlung der Landschaft ist alles andere als nachhaltig. Das gemeinsam von Bund, Kantonen und Gemeinden erarbeitete Raumkonzept Schweiz will hier Gegensteuer geben. Das Ziel ist u.a. eine bessere Koordination von Verkehrs- und Siedlungsentwicklung sowie das überregionale Denken und Planen. Dieser Entwurf wurde nun in eine breite Konsultation geschickt. (Sprachen: de, fr)

Weitere Informationen:

Verkehrsclub Österreich VCÖ

VCÖ-Publikation „Wie Wohnen Mobilität lenkt“

Raumkonzept Schweiz

www.vcoe.at

www.vcoe.at/start.asp?ID=8553&b=1

www.raumkonzept-schweiz.ch

Publication du VCÖ «Comment l’habitat dirige la mobilité» «Projet de territoire Suisse»: vision d’un développement durable

Nous nous déplaçons comme nous habitons. La nouvelle publication du VCÖ (équivalent de l’ATE en Autriche) «Comment l’habitat dirige la mobilité» décrit les liens entre habitat, mobilité et charges de trafic. Elle présente l’influence de la construction de logements, de la structure du bâti et de la planification des transports sur le choix modal et la qualité de vie des habitants, ainsi que les mesures ayant un impact positif. Des lotissements denses, pauvres en circulation automobile, aux dimensions humaines, bien accessibles en transports publics, offrant de bonnes possibilités de stationnement vélos et des lieux communs animés sont la base d’une mobilité durable. A l’opposé, les maisons individuelles, situées en périphérie de la ville, avec garage et accès privés favorisent l’utilisation de la voiture.

Cette problématique a également été thématifiée en Suisse : le mitage du territoire est tout sauf durable. Le Projet de territoire Suisse développé par la Confédération, les cantons et communes veut remédier à ce phénomène. Le but est, entre autres, de mieux coordonner développement des transports et urbanisme, ainsi qu’une réflexion et une planification interrégionales. Le projet vient d’être mis en consultation. (Langues: allemand et français)

Pour plus d’informations:

Verkehrsclub Österreich VCÖ (en allemand)

VCÖ-Publikation „Wie Wohnen Mobilität lenkt“ (en allemand)

Projet de territoire Suisse

www.vcoe.at

www.vcoe.at/start.asp?ID=8553&b=1

www.projet-de-territoire-suisse.ch

01.02.2011

Wie Wohnen Mobilität lenkt

Vier von fünf täglichen Wegen beginnen oder enden zu Hause. Der Wohnbau legt den Grundstein, wie wir unterwegs sind. Eine kurze Distanz zur Haltestelle, gute Abstellmöglichkeiten für Fahrräder und lebendige Erdgeschoßzonen sind Voraussetzungen für nachhaltige Mobilität.

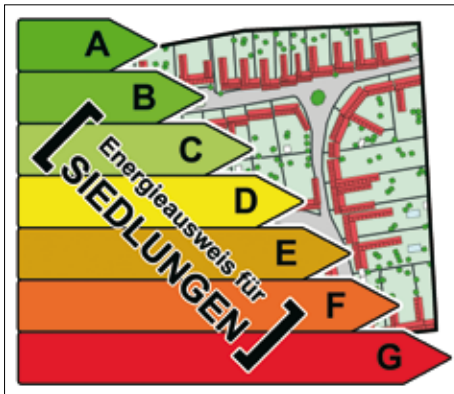
So wie wir wohnen, sind wir mobil. In dicht verbauten Gebieten in Österreich benutzen 44 Prozent der Menschen täglich oder mehrmals pro Woche öffentliche Verkehrsmittel, bei Einfamilienhaussiedlungen sind es nur 16 Prozent. In Streusiedlungen nutzen 81 Prozent das Auto mehrmals pro Woche, im dicht verbauten Gebiet sind es nur 56 Prozent. Mit der Übersiedlung ins Grüne erhöht sich oft die Anzahl der Autos im Haushalt. Die Zahl der zurückgelegten Kilometer steigt. Siedlungen auf der grünen Wiese verursachen mehr Verkehr und belasten auch die Gemeindebudgets wegen höherer Erschließungs- und Erhaltungskosten, etwa für die Abwasserentsorgung, Verkehrserschließung und die Altenbetreuung.

VCÖ: Wohnbau und Mobilität gemeinsam weiterentwickeln

Eine Reduktion des Autoverkehrs im Wohnumfeld erhöht die sozialen Kontakte der Menschen. Kinder spielen in einem autofreien Wohnumfeld um 45 Prozent länger im Freien, haben mehr Freundschaften im Umfeld und kommunizieren mehr mit Nachbarinnen und Nachbarn. Shared Space und so genannte Begegnungszonen sind daher zu forcieren.

Wohnbauten sollten ausschließlich mit gutem Anschluss an öffentliche Verkehrsmittel gefördert werden. Als Parkplätze sind Sammelgaragen am Rand des Viertels zu empfehlen. Es braucht bei Wohnungen ausreichend Fahrrad-Abstellanlagen.

Wohnbau legt den Grundstein für Mobilität



Energieausweis:

Für Siedlungen ist ein Energieausweis einzuführen, der auch die Mobilität berücksichtigt.

Wohnen bestimmt Mobilität:

In dünn besiedelten Gebieten haben 36 Prozent der Haushalte mehr als einen Pkw, im urbanen Raum sind es nur 14 Prozent.

Rund 80 Prozent der täglichen Wege beginnen oder enden zu Hause. Wie und wo wir wohnen entscheidet, wie wir im Alltag unterwegs sind. Doch der Verkehr wird im Wohnbau kaum berücksichtigt. Wird eine Siedlung, ein Einkaufszentrum oder ein Betriebsgebäude gebaut, beschränkt sich die Verkehrserschließung meist auf den Bau von Straßen und die Schaffung von Parkplätzen. 84 Prozent der

neu errichteten Wohngebäude sind Einfamilienhäuser. Im Schnitt werden in Österreich jeden Tag 12 Hektar für Siedlungen und Verkehrsflächen verbaut.

Verkehr belastet öffentliche und private Budgets

In Wien legt eine Person im Schnitt 18 Kilometer pro Tag zurück, in Niederösterreich 35 Kilometer. Die Annahme, dass es sich am Land billiger lebt, hat sich als falsch erwiesen. Im Zentrum sind zwar die Kosten für Wohnen höher, dafür aber für Mobilität deutlich geringer. Je geringer die Siedlungsdichte desto höher sind auch die Kosten durch Verkehrserschließung für die öffentlichen Budgets.

Ein autoreduzierter, öffentlicher Raum fördert auch die Integration

Die Geschwindigkeit der anliegenden Straße beeinflusst die sozialen Kontakte der Anrainerinnen und Anrainer deutlich stärker als andere Faktoren. Während in Straßen, wo Tempo 50 gilt, die Menschen nur etwa 20 Prozent der Nachbarn auf der gegenüberliegenden Straßenseite kennen, sind es in einer Tempo-20-Umgebung etwa 35 Prozent. Wohnen an Straßen mit wenig Verkehr und attraktiven Erdgeschoßzonen fördert die Integration von Jung und Alt und von Menschen mit Migrationshintergrund. Kinder, die in einem Wohnumfeld mit weniger oder gar keinem Verkehr aufwachsen, spielen um 45 Prozent länger im Freien, haben mehr Freundinnen und Freunde zum Spielen und überhaupt mehr soziale Kontakte.

Grünräume, kindgerechte Angebote und eine Vielfalt an Geschäften sowie ein gutes Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln reduzieren die Pkw-Nutzung.

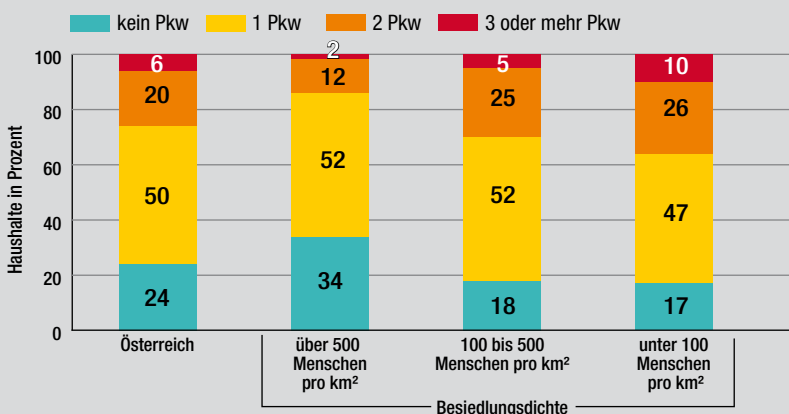
Pkw-Stellplatzverpflichtung ist kontraproduktiv

In den Städten Österreichs ist es gesetzlich vorgeschrieben, für jede neu gebaute Wohnung auch zumindest einen Pkw-Stellplatz zu schaffen. In einigen Regionen sind sogar zwei Stellplätze pro Wohnung vorgeschrieben. Dieses Festschreiben der Stellplätze führt dazu, dass der Weg zum Pkw näher als zur nächsten Haltestelle des Öffentlichen Verkehrs ist.

In Berlin und Basel gibt es keine Pflicht zur Errichtung von Stellplätzen. In Zürich ist sie stark abgemindert und kann mit geeignetem Mobilitätskonzept nochmals herabgesetzt werden.

Die Lockerung der Pkw-Stellplatzverpflichtung in Österreich ist wichtig, damit autoreduzierte Siedlungen künftig verstärkt umgesetzt werden. Besonders bei neuen Siedlungen können durch den Verzicht auf Stellplätze Flächen und Kosten eingespart werden. Das autofreie, kurzweiligere Wohnumfeld erhöht die Bereitschaft, zu Fuß zu gehen. Zusätzlich verkürzt bessere Nahversorgung die meisten Wege.

Abhängigkeit vom Auto sinkt mit zunehmender Siedlungsdichte





Begegnungszonen in Österreich einführen

Für eine attraktive Wohnumgebung, die zum Gehen, Radfahren und Verweilen einlädt, benötigt es Straßen, die auf ein Miteinander statt ein Gegenüber der Verkehrsteilnehmenden setzen. Dafür hat sich in der Schweiz die Begegnungszone in mehr als 200 Fällen, von Wohngebieten über Geschäftsstraßen bis zu Bahnhofsvorplätzen, bewährt. In Begegnungszonen gilt Tempo 20, Gehende haben Vorrang, Parken ist nur auf markierten Feldern erlaubt. Auch in Belgien und Frankreich ist die Begegnungszone bereits gesetzlich verankert. In Österreich ist es nötig, Begegnungszonen durch die Straßenverkehrsordnung zu ermöglichen.

Energieausweis für Siedlungen nötig

Der seit dem Jahr 2009 verpflichtende Energieausweis für Wohnungen kennzeichnet auf einer Skala von A bis G, wie energieeffizient die Wohnung ist. Diese Darstellung berücksichtigt aber nicht, dass Mobilität der Energiefresser schlechthin ist. Ein

Niedrigenergiehaus mit Auto hat einen höheren Gesamtenergieverbrauch als ein Standardhaus ohne Auto. Der Energieausweis ist daher um den Bereich Mobilität zu erweitern. Die Wohnbauförderung ist dann daran zu knüpfen.

Komfortable Fahrrad-Abstellanlagen bei Wohnbauten schaffen

Die Vorschriften in den Bauordnungen für Fahrradabstellanlagen sind in vielen Bundesländern zu wenig konkret. In Wien etwa fehlen klare Qualitätskriterien und Vorgaben. Für eine 80-Quadratmeter-Wohnung müssen in Berlin und in Zürich zwei, in Bern sogar drei Plätze für Fahrräder geschaffen werden. Auch Angaben zu Überdachung, Diebstahlschutz und Nähe zum Eingang werden gemacht. Moderne Abstellanlagen berücksichtigen auch Fahrradanhänger, Trailerbikes und Dreiräder sowie einen Stromanschluss für Elektro-Fahrräder.

Hohe Lebensqualität:

Siedlungen, wo Geld statt in Parkplätze in gemeinwirtschaftliche Einrichtungen investiert wird, sind begehrt. Das zeigen die Erfolge alternativer Wohnbauten oder des Stadtteils Vauban in Freiburg.

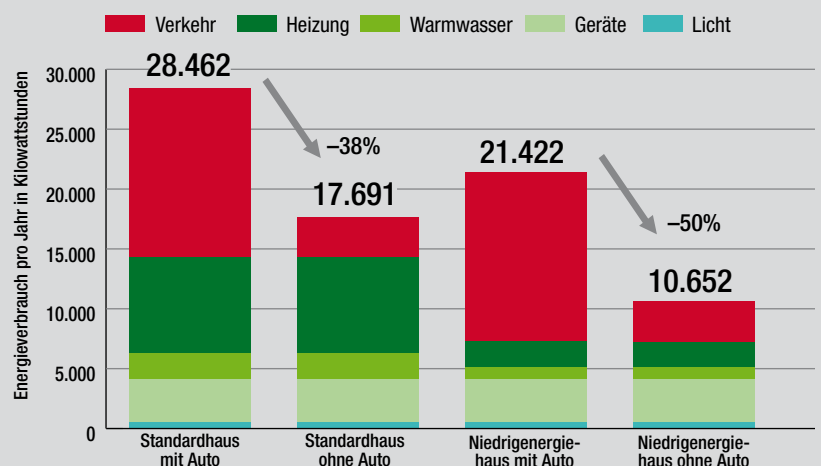
Verkehrsparhaus:

Wer den Haushalt ohne eigenen Pkw organisiert, senkt den Energieverbrauch um mehr als ein Drittel.

Freiburger Stadtteil Vauban: Wie Wohnen Mobilität lenkt

Auf einem 38 Hektar großen Gelände in Freiburg entstanden bis zum Jahr 2006 etwa 2.000 Wohnungen für 5.000 Menschen. Alle Straßen innerhalb der Wohnbezirke sind Fußgängerzonen oder verkehrsberuhigte Wohnstraßen. Wer mit dem Auto einzieht, muss einen Stellplatz dafür in einer der Sammelgaragen am Rand des Viertels nachweisen. Im Großteil des Viertels gibt es keine Stellplätze. Die Hälfte der Haushalte lebt autofrei, obwohl es sich dabei größtenteils um junge Familien mit Kindern handelt. Kinder haben in Vauban viel Platz zum Spielen im Freien. Die meisten der autofrei lebenden Familien haben erst beim Einzug den Pkw aufgegeben und sind mit den Mobilitätsmöglichkeiten sehr zufrieden. Der Radverkehrsanteil liegt bei 60 Prozent. Die Straßenbahn führt mitten durch das Viertel. Carsharing wird häufig genutzt.

Wohnen ohne Auto senkt Energieverbrauch



VCÖ: Wohnen und Mobilität verknüpfen



Die Städte in Österreich werden in den nächsten Jahren wachsen. Der Wohnungsbau wird forciert. So wird beispielsweise in

Begegnungszonen: Die Straßen als Ort der Begegnung zu gestalten, erhöht die Lebensqualität.

Wien das ehemalige Gelände des Nordwestbahnhofs mit Wohnungen und Büros erschlossen. Mit 44 Hektar hat das Gelände des Nordwestbahnhofs etwa die Größe des Freiburger Stadtteils Vauban. Der Neubau solcher Siedlungen ist eine große Chance für Stadtteile, die nachhaltige Mobilität ermöglichen und für einen öffentlichen Raum, der zum Verweilen einlädt.

Shared Space in Österreich forcieren

Es ist wichtig, bereits bei Neuplanungen in den Gemeinden und Stadtteilen Fragen der Alltagsmobilität mitzudenken. In Gleinstätten in der Steiermark wurde das zukunftsweisende Konzept Shared Space in der Ortsdurchfahrt umgesetzt. Dabei wird durch bauliche und architektonische Gestaltung die Trennung in Flächen unterschiedlicher Verkehrsteilnahme aufgehoben. International zeigen Umfragen, dass durch Shared Space die Lebensqualität für die Menschen steigt. Auch auf die Verkehrssicherheit wirkt sich das Konzept positiv aus. Evaluierungen in Deutschland und in den Niederlanden zeigen, dass die Zahl der Unfälle durch Shared Space deutlich zurückgeht. Shared Space und Begegnungszonen sind künftig bei der Siedlungs- und Verkehrsplanung verstärkt umzusetzen.

Quelle: VCÖ „Wie Wohnen Mobilität lenkt“, Schriftenreihe „Mobilität mit Zukunft“, Wien 2010



Die aktuelle VCÖ-Publikation „Wie Wohnen Mobilität lenkt“ zeigt, wie Wohnbau zur Verringerung der Verkehrsprobleme beitragen kann. Die Publikation kann beim VCÖ um 25 Euro bestellt werden. T: +43-(0)1-893 26 97 E: vcoe@vcoe.at www.vcoe.at

vcö-empfehlungen

Mobilität beim Energieausweis für Gebäude berücksichtigen

Kompakte Siedlungsstruktur und gute Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln sollen Bestandteil der Wohnbauförderung sein.

Begegnungszonen in der Straßenverkehrsordnung verankern

Tempo 20 und Vorrang für Gehende machen Straßen und Plätze attraktiv.

Stellplatzverpflichtungen in Österreich lockern

Die Aufhebung und Lockerung von Stellplatzverpflichtungen ermöglicht autoarme Siedlungen.

Hohe Qualität der Fahrradstellplätze verankern

Sichere, komfortable und ausreichende Fahrradabstellanlagen bei Wohngebäuden erleichtern die Nutzung des Fahrrades.

Wohnbauförderung für Bauten ohne gute Verbindungen im Öffentlichen Verkehr streichen

Siedlungsstrukturen abseits von Versorgungs- und Verkehrsinfrastrukturen sind für die Allgemeinheit sehr teuer.



DI Martin Blum, VCÖ-Verkehrspolitik:

„Der Wohnbau legt den Grundstein, wie wir mobil sind. Doch bestehende gesetzliche Regelungen für den Wohnbau führen zu mehr Autoverkehr und erhöhen die Kosten sowohl für die privaten Haushalte als auch für die Gemeinden und Städte. Reformen in diesem Bereich helfen, die Verkehrsprobleme zu verringern.“



Spenden verwendet der VCÖ für seine Forschungstätigkeit. Sie sind steuerlich absetzbar.
Spenden-Konto: PSK 7.540.714

Medienmitteilung

Bern, 21. Januar 2011

Raumkonzept Schweiz: Für eine gemeinsame Vision der Raumentwicklung

Gemeinsam haben politische Vertreterinnen und Vertreter von Bund, Kantonen, Städten und Gemeinden heute in Bern das Raumkonzept Schweiz der Öffentlichkeit vorgestellt. Der Entwurf wurde zugleich in eine breite Konsultation geschickt. Hauptziel des Raumkonzepts ist es, erstmals eine gemeinsame, von allen drei Staatsebenen akzeptierte Vorstellung der künftigen räumlichen Entwicklung der Schweiz zu erhalten. Ein zentrales Anliegen ist, das Denken und Planen in überregionalen Handlungsräumen zu fördern. Das Raumkonzept präsentiert Ziele und Strategien für die nachhaltige Nutzung des knappen Guts Boden und eine bessere Zusammenarbeit. Unter anderem wird eine bessere Koordination von Verkehrs- und Siedlungsentwicklung angestrebt, um den Bodenverbrauch und die Kosten zu senken. Das Raumkonzept setzt zudem auf das polyzentrische Netz von Metropolitanräumen, Städten sowie ländlichen und touristischen Zentren, um die Wettbewerbsfähigkeit der Schweiz weiter zu stärken und die hohe Lebensqualität zu festigen.

Der Landschafts-, Wohn- und Wirtschaftsraum Schweiz hat sich in den vergangenen Jahrzehnten rasant verändert. Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum, neue Ansprüche der Einzelnen an Wohnraum, Freizeit und Mobilität haben in vielen Regionen der Schweiz zu ausgedehnten Siedlungsflächen und zur Zersiedelung einst offener Landschaften geführt. Die Verkehrsnetze stossen heute an ihre Grenzen, was Kapazität, Finanzierung und Umweltfolgen betrifft. Das Bundesamt für Raumentwicklung ARE hat deshalb 2005 im Raumentwicklungsbericht festgestellt, dass sich das Land räumlich nicht nachhaltig entwickelt. Bund, Kantone, Städte und Gemeinden haben in der Folge beschlossen, gemeinsam ein Raumkonzept für die Schweiz zu entwickeln.

Qualitäten und Standortvorteile der Schweiz nachhaltig fördern

Das Raumkonzept Schweiz ist als Orientierungs- und Entscheidungshilfe für alle Akteure in der Raumentwicklung von den Gemeinde- bis zu den Bundesbehörden konzipiert. Es will erreichen, dass wichtige Qualitäten und Standortvorteile der Schweiz wie die hohe Lebensqualität, die Vielfalt und Schönheit der Landschaften und die internationale Konkurrenzfähigkeit der Wirtschaft auch für künftige Generationen erhalten und gestärkt werden. Es schlägt unter anderem folgende gesamtschweizerische Strategien vor:

- Die Entwicklung von Siedlungen soll künftig konsequent auf bereits mehrheitlich überbaute Gebiete gelenkt werden.
- Urbane Verdichtungsräume, ländliche Zentren und Ortskerne sind so zu gestalten, dass sie Freiräume wie Parks und Plätze enthalten, was die Wohn- und Lebensqualität erhöht.
- Als Voraussetzung für ein wirtschaftliches Verkehrssystem sollen die Siedlungen und das Verkehrsnetz besser aufeinander abgestimmt werden.

- Die optimale Auslastung der bestehenden Verkehrsinfrastruktur soll in der Planung künftig Vorrang vor dem Bau neuer Verkehrswege haben.
- Die Akteure in der Raumplanung sind aufgefordert, räumliche Rahmenbedingungen für die Energieeffizienz (zum Beispiel kurze Wege) und die Nutzung erneuerbarer Energien zu schaffen.
- Die noch unverbauten, Identität stiftenden Landschaften sollen in der Planung besser in Wert gesetzt werden, etwa als Räume für die (Nah-)Erholung, die Artenvielfalt und eine multifunktionale Landwirtschaft.
- Im globalen Wirtschaftswettbewerb setzt die Schweiz auf ihren Polyzentrismus, das heisst auf das Netz von Städten, ländlichen und touristischen Zentren sowie Bildungs-, Forschungs- und Kulturzentren. Diese sollen ihr jeweiliges Stärken-Profil schärfen und Synergien nutzen. Als internationale Lokomotiven sollen die Metropolitanräume und die Hauptstadtregion wirken.

Denken, Planen und Umsetzen in Handlungsräumen

Alle Akteure in der Raumentwicklung, von der Gemeinde- über die Kantons- bis zur Bundesebene, sollen in Zukunft an einem Strick ziehen. Das Raumkonzept unterstreicht deshalb die hohe Bedeutung einer stärkeren Zusammenarbeit der drei Staatsebenen in der Raumplanung. Weil heute viele Schweizer und Schweizerinnen täglich zwischen Wohnen, Arbeiten, Freizeit und Einkaufen Gemeinde-, Kantons- oder gar Landesgrenzen überqueren, schlägt das Raumkonzept ein Planen und Handeln in überregionalen Handlungsräumen vor. Es unterscheidet zwölf solcher Handlungsräume: vier grossstädtisch geprägte (Zürich, Basel, Bassin Lémanique und die Hauptstadtregion), fünf klein- und mittelstädtisch geprägte (Luzern, Città Ticino, Jurabogen, Aareland, Nordostschweiz) sowie drei alpin geprägte Handlungsräume (Gott-hard, Südwestschweiz und Südostschweiz). Das Raumkonzept Schweiz skizziert die zwölf Räume und deren Herausforderungen und führt jeweils spezifische, strategische Stossrichtungen für die räumliche Weiterentwicklung auf.

Ein Produkt der drei Staatsebenen

Das Raumkonzept Schweiz ist ein Dokument aller drei Staatsebenen. Im Mai 2006 vereinbarten das UVEK, die Konferenz der Kantonsregierungen (KdK), die Schweizerische Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz (BPUK), der Schweizerische Städteverband (SSV) und der Schweizerische Gemeindeverband (SGV), das Raumkonzept gemeinsam zu erarbeiten. Um eine breitere Öffentlichkeit einzubeziehen, wurden 2007 und 2008 in mehreren Regionen Foren mit regionalen Wissens- und EntscheidungsträgerInnen organisiert.

Der vorliegende Entwurf des Raumkonzepts geht nun in eine breite Konsultation: Bundesrat, Kantonsregierungen und die Exekutiven von Städten und Gemeinden, aber auch Parteien, Verbände und weitere Interessengruppen können ihre Stellungnahmen bis Ende Juni 2011 einreichen. Ziel des Raumkonzepts Schweiz ist es, eine von Bund, Kantonen, Städten und Gemeinden akzeptierte Vorstellung der räumlichen Entwicklung zu gewinnen, um den Raum Schweiz gemeinsam dieser Vorstellung entsprechend zu gestalten.

Kontakte

- Dr. Maria Lezzi, Direktorin des Bundesamts für Raumentwicklung, Tel. 031 322 40 51
- Regierungsrat Walter Straumann, Vertreter der Konferenz der Kantonsregierungen und der Schweizerischen Bau-, Planungs-, und Umweltdirektoren-Konferenz, Tel. 032 627 25 43
- Renate Amstutz, Direktorin des Schweizerischen Städteverbands, Tel. 031 356 32 32
- Ulrich König, Direktor des Schweizerischen Gemeindeverbands, Tel. 079 770 42 37
- Lukas Bühlmann, Direktor der Schweizerischen Vereinigung für Landesplanung VLP-ASPAN, Tel. 031 380 76 76 oder 079 773 63 88

Internet

Die Webseite enthält ein Medienpaket zum Download.

www.raumkonzept-schweiz.ch

Bern, 21. Januar 2011

Hintergrundinformationen zum Raumkonzept Schweiz

Trends und Herausforderungen in der Raumentwicklung

In den vergangenen Jahren entstanden zahlreiche Analysen zur Entwicklung des Raums Schweiz. Statistische Erhebungen wurden ausgewertet, Herausforderungen erkannt und diskutiert, Entwicklungen dokumentiert und Zukunftsszenarien entworfen. Eine dieser Analysen findet sich im „Raumentwicklungsbericht 2005“, in dem das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) erstmals die Idee lancierte, ein Raumkonzept Schweiz zu schaffen. Dieses wurde in der Folge gemeinsam von Vertretern und Vertreterinnen von Bund, Kantonen, Städten und Gemeinden erarbeitet. Die wichtigsten Trends und Herausforderungen, auf die das Raumkonzept Schweiz mit Strategien und Empfehlungen reagiert, werden hier kurz dargestellt.

Standortwettbewerb und wirtschaftlicher Strukturwandel

Internationale Verflechtung und struktureller Wandel

Die Schweizer Wirtschaft ist international stark verflochten. Sie zeichnet sich durch einen schlagkräftigen, weiter wachsenden Dienstleistungssektor und durch eine dynamische, aber generell rückläufige Industrie aus. Die Landwirtschaft ist von einem anhaltenden Strukturwandel betroffen.

Wettbewerb und relative Stärken

Schweizer Unternehmen und Standorte stehen nicht nur mit dem Ausland, sondern auch untereinander in Konkurrenz. Um den Strukturwandel zu bewältigen und sich weiterzuentwickeln, muss jeder Standort seine Stärken in Wert setzen und seine spezifischen Vorteile nutzen.

Vielfalt der Unternehmen erhalten

Die zukünftigen Trends in der Strukturentwicklung der Schweizer Wirtschaft sind schwierig abzuschätzen. Sie sind stark von den globalen Veränderungen in der Wirtschaft abhängig. Die Herausforderung besteht darin, die Position der Sektoren mit internationaler Ausstrahlung zu halten und zu verbessern und zugleich die Dynamik und Vielfalt der Binnenwirtschaft zu fördern, die von kleineren und mittleren Unternehmen geprägt ist.

Spannungsfeld Zentralisierungstendenzen

Die zukünftige Entwicklung der Schweiz bewegt sich im Spannungsfeld einer internationalen Positionierung der Metropolitanräume und einer damit verknüpften Entwicklung der übrigen Räume. Es gilt, die Konkurrenzfähigkeit der Räume mit internationaler Ausstrahlung zu stärken, ohne ihre Lebensqualität zu gefährden und ohne einer zu starken Zentralisierungstendenz Vorschub zu leisten.

Soziale und demografische Veränderungen

Bevölkerungswachstum durch Zuwanderung

Im europäischen Vergleich wies die Schweiz in den letzten Jahren überdurchschnittliche Wachstumsraten bei der Bevölkerung auf. Dieses Wachstum dürfte sich erst langfristig verlangsamen: Gemäss den Szenarien des Bundesamtes für Statistik (BFS)¹ kommt das Bevölkerungswachstum um das Jahr 2055 allmählich zum Stillstand, danach stabilisiert sich die Bevölkerung bei einem Stand von knapp neun Millionen Einwohnerinnen und Einwohnern. Die Zunahme dürfte hauptsächlich der Migration zuzuschreiben sein.

Alternde Gesellschaft

Während mit einer Stabilisierung der Geburtenrate bei 1,5 Kindern pro Frau zu rechnen ist, wird die Lebenserwartung der Menschen zunehmen. Als Folge davon steigt der Anteil älterer Menschen an der Gesamtbevölkerung. Das Altern der Gesellschaft wird sich auf zahlreiche Lebensbereiche auswirken: auf das Bildungs- und Gesundheitswesen ebenso wie auf den Arbeitsmarkt, auf die soziale Sicherheit, das Wohnen und auf die Mobilität.

Ändernde Wohnraumbedürfnisse

Verschiedene Regionen müssen damit rechnen, dass eine grössere Zahl von Wohnungen nicht mehr besetzt wird. In dünn besiedelten Gebieten wird der Umgang mit einer Siedlungsstruktur, die den Bedürfnissen älterer Menschen wenig gerecht wird, eine spezielle Herausforderung darstellen. An Standorten mit zentralen Funktionen und guter Erschliessung wird andererseits die Nachfrage nach betreuten Alterswohnungen, gemischten Wohnformen und Altersresidenzen steigen.²

Mehr Privathaushalte, aber weniger Bewohner pro Haushalt

Die Szenarien des BFS gehen von einer Zunahme der Anzahl Haushalte um 20 Prozent bis ins Jahr 2030 aus. 2030 wird man laut BFS rund 3,9 Millionen Privathaushalte zählen – im Vergleich zu 3,2 Millionen im Jahr 2005.³ Hingegen hat sich die so genannte Haushaltsgrösse (Personen pro Haushalt) in den letzten Jahrzehnten stetig verkleinert. Vor allem in den städtischen Gebieten hat die Anzahl der Einpersonenhaushalte zugenommen. Dieser Trend hält an. Tendenziell hat diese Entwicklung eine Steigerung des Wohnflächenbedarfs zur Folge. Für das Wohnen wird immer mehr Platz verlangt. So beanspruchte eine Person in der Schweiz im Jahr 1980 im Durchschnitt 34 Quadratmeter Wohnfläche, im Jahr 2000 waren es bereits 44 Quadratmeter.⁴ Heute dürfte der Wert bei rund 48 Quadratmetern liegen. Die Anforderungen an die Vielfalt der auf dem Markt offerierten Wohnungen (Wohnungen für Kleinhaushalte, grosszügige Familienwohnungen, Alterswohnungen) werden zunehmen.

Unterschiedliche Konsequenzen für die Regionen

Die einzelnen Räume in der Schweiz sind von den sozialen und demografischen Veränderungen unterschiedlich betroffen. Der Anteil von Personen mit Migrationshintergrund sowie der Anteil von Einpersonenhaushalten sind in städtischen Räumen tendenziell grösser. Dies wird sich auch in Zukunft nicht massgeblich ändern. Ökonomische Gründe, räumliche Qualitäten und soziale Präferenzen können ebenfalls zu einer zunehmenden sozialen Segregation führen.

Mobilität

Anhaltendes Mobilitätswachstum

Die zunehmende Entmischung und grossflächige Verteilung der verschiedenen Lebensbereiche bewirkt ein stetiges Mobilitätswachstum. Insgesamt wird das Wachstum des Personen- und Güterverkehrs in Abhängigkeit von der wirtschaftlichen Entwicklung weiter anhalten.⁵

Enge Bezüge zwischen Siedlung und Verkehr

Siedlungsentwicklung und Verkehrssystem sind eng miteinander verknüpft: Neue Verkehrsangebote können eine zusätzliche Siedlungsentwicklung nach sich ziehen. Umgekehrt kann eine Siedlungsentwicklung den Bedarf an neuen Verkehrsinfrastrukturen schaffen. Die Herausforderung besteht darin, diese beiden Bereiche optimal miteinander zu

¹ Bundesamt für Statistik (2010): Szenarien zur Bevölkerungsentwicklung in der Schweiz 2010-2060, mittleres Szenario, Neuenburg.

² Bundesamt für Raumentwicklung (2007) : Forum Raumentwicklung. Soziodemografischer Wandel, Bern 2/2007.

³ Bundesamt für Statistik (2008) : Haushaltsszenarien. Entwicklung der Privathaushalte zwischen 2005 und 2030, Neuenburg. http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/de/index/themen/01/03/blank/key_hhsz.html

⁴ Bundesamt für Statistik (2010): Eidgenössische Volkszählung 2000.

<http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/de/index/themen/02/06/ind13.indicator.130301.1370.html>

⁵ Bundesamt für Raumentwicklung (2006): Perspektiven des schweizerischen Personenverkehrs bis 2030, Bern.

koordinieren, so dass die Siedlungsentwicklung für die Verkehrsinfrastruktur finanziell und räumlich tragbar ist und neue Verkehrsangebote die Siedlungsentwicklung nur an den raumplanerisch zweckmässigen Standorten fördern.

Mobilität der Unternehmen

Ein wichtiger Auslöser für die Mobilität von Personen und Gütern ist die Mobilität der Unternehmen. Um im nationalen und internationalen Standortwettbewerb zu bestehen, sind Unternehmen bemüht, ihre Produktions- und Distanzkosten möglichst gering zu halten.⁶ Um dieses Ziel zu erreichen, werden Unternehmen verlagert oder neu gegründet; Filialen werden geschlossen oder zusammengelegt. Diese Umstrukturierungen beeinflussen die Mobilität von Personen und Gütern und somit auch die Raumentwicklung wesentlich.

Chance für den öffentlichen Verkehr

Dem öffentlichen Verkehr (öV) wird ein überdurchschnittliches Wachstum prognostiziert. Es wird erwartet, dass er seinen Anteil an der Gesamtverkehrsleistung (Modalsplit) steigern kann. Dennoch dominiert auch in Zukunft der motorisierte Individualverkehr (MIV) mit mehr als drei Viertel aller Personenverkehrsleistungen. Innerhalb der Siedlungsgebiete wird der Anteil des Langsamverkehrs (LV) ansteigen, kilometermässig bleibt sein Anteil am Gesamtverkehr jedoch relativ gering.⁷

Zunehmende Bedeutung des Freizeitverkehrs

Künftig am stärksten zunehmen werden der Nutzverkehr sowie der Tourismus- und Freizeitverkehr. Der Freizeitverkehr macht bereits heute fast die Hälfte des Personenverkehrsaufkommens aus, und er wird weiter an Bedeutung gewinnen. Der Pendlerverkehr wird moderater zunehmen als andere Verkehrsarten, aber dennoch massgebend bleiben für Spitzenbelastungen. Die Güterverkehrsleistungen auf Strasse und Schiene werden stärker wachsen als der Personenverkehr.

Polyzentrische Schweiz: Auf hochstehende Verkehrsverbindungen angewiesen

Das polyzentrische System der Schweiz ist auf hochstehende Verkehrsverbindungen angewiesen. Um diesen Standard zu halten oder sogar verbessern zu können, sind erhebliche finanzielle Mittel erforderlich. Weil solche nur beschränkt zur Verfügung stehen, müssen klare Prioritäten gesetzt und die Synergien zwischen den Verkehrsträgern optimal genutzt werden. Eine grosse Herausforderung wird sich durch die Integration der Schweiz in das internationale Verkehrsnetz ergeben. Nebst den schon beschlossenen Ausbaumassnahmen befinden sich weitere technisch und finanziell anspruchsvolle Anschlüsse in Planung, beispielsweise die südliche Weiterführung der NEAT.

Komplexe Koordinationsbedürfnisse zwischen vielen Akteuren

Für den Unterhalt und Betrieb sowie für die Weiterentwicklung der Infrastrukturnetze sind unterschiedliche Akteure verantwortlich (Bund, Kantone, Gemeinden, Private). Zwischen den einzelnen Netzteilen bestehen gleichzeitig sehr enge Verflechtungen. Die Komplexität der daraus folgenden Abstimmungsbedürfnisse bedeutet eine grosse Herausforderung für alle Akteure.

Verflechtungen zwischen Stadt und Land

Ausbreitung der städtischen Räume

Die Stadt-Land-Beziehungen waren in den letzten Jahrzehnten grossen Veränderungen unterworfen. Die Tertiarisierung der Wirtschaft hat eine räumliche Spezialisierung und eine Konzentration der Arbeitsplätze auf die städtischen Gebiete bewirkt.⁸ Die Mobilität der Menschen hat die Ausbreitung der städtischen Gebiete begünstigt und zu einer zunehmenden Verflechtung zwischen städtischen Gebieten und ländlichen Räumen geführt.

Gegensätze überwinden

Obwohl sich dadurch der Gegensatz zwischen diesen Räumen verwischt hat, werden immer wieder unterschiedliche Interessenlagen geltend gemacht. Eine wesentliche Herausforderung besteht darin, diese (echten oder scheinbaren) Gegensätze zu überwinden, die dynamischen Räume zu stärken und gleichzeitig die Solidarität zwischen den Räumen zu fördern.

Die zukünftigen Herausforderungen sind innerhalb der städtischen und ländlichen Räume zu differenzieren:

⁶ Die Distanzkosten umfassen alle Kosten der Raumüberwindung, neben den eigentlichen Transportkosten namentlich auch die Zeitkosten.

⁷ Bundesamt für Raumentwicklung (2006): Perspektiven des schweizerischen Personenverkehrs bis 2030, Bern.

⁸ Bundesamt für Raumentwicklung (2009) : Monitoring urbaner Raum - Analysen zu Städten und Agglomerationen, Bern.

Dynamik in den urbanen Verdichtungsraum lenken

Im urbanen Verdichtungsraum gilt es, die Entwicklungsdynamik dieser Räume so zu lenken, dass eine Verdichtung möglich ist, ohne die Lebensqualität und die städtebaulichen und landschaftlichen Qualitäten zu schmälern. Zudem ergeben sich grosse Herausforderungen bei der qualitativen Weiterentwicklung des Gesamtverkehrssystems: Es stellt sich die Frage, wie die steigenden Mobilitätsbedürfnisse effizient sowie siedlungs- und umweltverträglich befriedigt werden können und wie sich die Erreichbarkeit optimieren lässt.

Zersiedlung im periurbanen Raum bremsen

In den periurbanen Räumen besteht eine zentrale Aufgabe in der Lenkung des starken Siedlungsdrucks. Ohne klare Rahmenbedingungen drohen eine weitere Zersiedlung⁹ dieser Gebiete durch schlecht strukturierte Siedlungen, ein steigendes Verkehrsaufkommen, die Verdrängung der Landwirtschaft und die Verarmung von Landschaft und Biodiversität. Zudem würden die Erschliessungskosten weiter steigen.

Wettbewerbsfähigkeit der Tourismuszentren stärken

Die alpinen Tourismuszentren werden sich im internationalen Wettbewerb behaupten und die Infrastruktur sowie die touristischen Angebote den wechselnden Bedürfnissen anpassen müssen, ohne die Qualität der Natur und der Landschaft zu gefährden.

Ungewisse Entwicklung des peripheren ländlichen Raums

Die Entwicklung der peripheren ländlichen Räume ist eher ungewiss. Das Halten einer Mindestbevölkerung und von Arbeitsplätzen, das Bewahren einer minimalen Grundversorgung, das Erhalten funktionierender Gemeinwesen, aber auch der Kampf gegen die Vergandung, den Verlust an Kulturland und die natürliche Waldzunahme stellen hier zentrale Herausforderungen dar.

Energie

Starke Zunahme des Energieverbrauchs und der Abhängigkeit von fossilen Energieträgern

Der Energieverbrauch hat sich aufgrund des Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstums seit 1950 mehr als verfünffacht. Insbesondere der Verbrauch von Treibstoffen, Elektrizität und Erdgas hat seit 1950 stark zugenommen. Im Jahr 2009 betrug der Anteil der fossilen Energieträger am Bruttoenergieverbrauch in der Schweiz 55,4 Prozent (Kohle, Rohöl, Erdölprodukte und Gas). Der Anteil der neuen erneuerbaren Energien (ohne Wasserkraft) am Bruttoenergieverbrauch nahm zwischen 1990 und 2009 von 4,8 auf 6,9% zu, liegt aber immer noch sehr tief.¹⁰

Versorgungslücke zeichnet sich ab

Für das Elektrizitätsangebot zeichnet sich ab etwa 2020 eine Stromversorgungslücke ab, die durch fossile oder nukleare Energieträger, durch die Wasserkraft oder durch Stromimporte gedeckt werden muss. Ein wesentlicher Beitrag der Stromerzeugung aus neuen erneuerbaren Energien ist nur mit weitgehenden Fördermassnahmen möglich.

Starke Auslastung der Übertragungsnetze

Die Situation der Übertragungsnetze in der Schweiz in Bezug auf die Versorgungssicherheit kann als angespannt bezeichnet werden.¹¹ Die Netze sind teilweise sehr stark ausgelastet und in der Vergangenheit – speziell im Hochspannungsnetz 16.7 Hz der Bahnen – nicht oder nur unzureichend erneuert und ausgebaut worden. In den Netzen gilt es deshalb, Lücken zu schliessen und Netzstrukturen zu verbessern.

Räumliche Herausforderung der Energieversorgung

Die Raumplanung ist gefordert, massgeblich zu einer Senkung des Ressourcenverbrauchs beizutragen und die Abhängigkeit von nicht erneuerbaren Energien zu reduzieren. Die grundsätzlich wünschenswerte Förderung alternativer Energiequellen sowie die ausreichende Energieversorgung mit der entsprechenden Netzinfrastruktur haben erhebliche räumliche Auswirkungen.

⁹ Schwick, Christian/ Jaeger, Jochen/ Bertiller René/ Kienast Felix.(2010): Zersiedelung der Schweiz – unaufhaltsam? Quantitative Analyse 1935 bis 2002 und Folgerungen für die Raumplanung, Zürich u.a.

¹⁰ Bundesamt für Energie (2010): Schweizerische Gesamtenergiestatistik 2009 und Schweizerische Statistik der erneuerbaren Energien 2009, Bern.

¹¹ Bundesamt für Energie (2010): „UVEK setzt Strategiegruppe ‚Netze und Versorgungssicherheit‘ ein“, Medienmitteilung vom 19.04.2010. <http://www.news.admin.ch/message/index.html?lang=de&msg-id=32680>

Klima und Naturgefahren

Neue Herausforderungen durch den Klimawandel

Die Klimaveränderungen stellen die Raumordnung vor neue und tendenziell wachsende Herausforderungen: Mit der Zunahme von Extremniederschlägen und dem Auftauen des Permafrostbodens steigt die Gefahr, dass Schadenereignisse wie Hochwasser und Murgänge zunehmen.¹² Die tiefer gelegenen Tourismusdestinationen können keine Schneesicherheit mehr gewährleisten. Die Ressource Wasser dürfte weiter an Bedeutung gewinnen und die weltweite Verknappung dieses Gutes wird ein konsequentes Wassermanagement erfordern. Auch für die Landwirtschaft sind erhebliche Auswirkungen zu erwarten. In dicht besiedelten städtischen Gebieten steigt zudem durch die erwartete Zunahme von Tagen mit extremer Hitzebelastung die Bedeutung des „Wärme-Insel-Effekts“. Der Bedarf an Freiräumen, die als Kaltluft-Entstehungsgebiete, Erholungsflächen und Schattenplätze dienen, nimmt zu.¹³

Zunahme der Naturgefahren

Die Zunahme von Schäden durch Naturgefahren ist jedoch nicht ausschliesslich auf die Klimaveränderung zurückzuführen, sondern hängt primär mit der Entwicklung der Siedlungen und Infrastrukturen in exponierten Gebieten zusammen: Je intensiver die Raumnutzung in gefährdeten Gebieten ist, desto grössere Schäden können bei Naturereignissen entstehen. Künftig müssen deshalb vermehrt Aspekte der ganzheitlichen Naturgefahrenprävention in die Raumplanung einfließen. Zudem muss die grenzüberschreitende Zusammenarbeit im Bereich des Risikomanagements verbessert werden.

Bodennutzung, Landschaft und Biodiversität

Flächenbeanspruchung steigt...

Trotz den bisherigen Bemühungen hat die Beanspruchung von Flächen für Siedlungszwecke – Gebäude- und Industrieareale, Erholungs- und Grünanlagen, besondere Siedlungs- und Verkehrsflächen – stetig zugenommen.¹⁴

... infolge der wachsenden Zahl der Haushalte und des zunehmenden Wohlstands

Der zusätzliche Platzbedarf lässt sich nur zum kleineren Teil mit der Bevölkerungszunahme erklären. Dazu geführt haben die wachsende Zahl der Haushalte, der zunehmende Wohlstand sowie der Umstand, dass gut 60 Prozent des neu erstellten Wohnareals auf Ein- und Zweifamilienhäuser in den Umlandgemeinden der Agglomerationen entfallen.¹⁵ In den Agglomerationen ist das Siedlungsflächenwachstum auf den Zuwachs an Arbeits- und Produktionsstätten sowie auf die Einkaufs- und Erlebniszentren am Rande der Kernstädte zurückzuführen. Auch führen die steigenden Mobilitätsbedürfnisse zu einem Zuwachs an Verkehrsflächen.

Zu grosse Bauzonen und grosse Nutzungsreserven

Die Bauzonenstatistik¹⁶ hat aufgezeigt, dass zwischen 38'000 und 53'000 Hektaren der Bauzonen (17–24% der Bauzonenfläche) noch nicht überbaut sind. Diese Reserve bietet Platz für weitere 1,4 bis 2,1 Millionen Personen und damit für mehr Personen als für die Schweiz gemäss Szenarien zu erwarten sind. Die Grösse der unüberbauten Bauzonen fällt regional unterschiedlich aus: Je städtischer eine Gemeinde ist, desto kleiner ist in der Regel die unüberbaute Fläche. Beträchtliche Reserven befinden sich zudem innerhalb der bereits überbauten Bauzonen. Durch An- und Ausbauten, die Nutzung von Industrie- und Gewerbebrachen oder von ehemaligen Militär- und Bahnanlagen könnten diese verfügbar gemacht werden.

Ungünstige Verteilung der Reserven

Während in vielen ländlichen Regionen die Reserven deutlich grösser sind als die zukünftige Nachfrage, könnte Bauland in Städten und Agglomerationen in Zukunft zu einem raren Gut werden. Die zentrale Herausforderung wird es sein, die erforderlichen Angebote an den raumplanerisch geeigneten Standorten zur Verfügung zu stellen, damit die Entwicklung nicht einfach dort stattfindet, wo noch genügend Bauland vorhanden ist.

¹² Beratendes Organ für Fragen der Klimaänderung OcCC (2007): Klimaänderung und die Schweiz 2050. Erwartete Auswirkungen auf Umwelt, Gesellschaft und Wirtschaft, Bern. http://proclimweb.scnat.ch/Products/ch2050/ch2050-bericht_d.html

¹³ Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung BBSR (2009): Klimawandelgerechte Stadtentwicklung. Wirkfolgen des Klimawandels, Bonn. http://www.bbsr.bund.de/nn_23582/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/BBSROnline/2009/ON232009.html

¹⁴ Bundesamt für Statistik (2010): „Neue Resultate der Arealstatistik der Schweiz: Mehr Siedlungsflächen und Weiden, weniger Äcker“, Medienmitteilung vom 09.09.2010.

¹⁵ ETH Zürich/ IRL (2003): Siedlungsentwicklung Schweiz. Werkstattbericht, Zürich. <http://www.are.admin.ch/themen/raumplanung/00246/00452/00453/index.html> (PDF).

¹⁶ Bundesamt für Raumentwicklung (2008): Bauzonenstatistik Schweiz 2007, Bern.

Artenvielfalt, Lebensräume und Landschaften unter Druck

Das Wachstum der Siedlungen und der Infrastrukturen, der Strukturwandel der Landwirtschaft sowie die Entwicklung zur Freizeitgesellschaft haben die Landschaften verändert. Insbesondere im Mittelland, aber auch im Berggebiet hat die Vielfalt der Landschaften, der Lebensräume sowie der Fauna und Flora in den vergangenen Jahrzehnten stark abgenommen. Auch naturnahe Gebiete im Alpenraum und Jura sind zunehmend gefährdet. Mit der starken Beanspruchung von Flächen für andere Zwecke schwindet die landwirtschaftliche Nutzfläche kontinuierlich. Der Boden stellt jedoch den wichtigsten Produktionsfaktor der Landwirtschaft dar, was hinsichtlich der Ernährungssicherung von hoher Bedeutung ist (Fruchtfolgeflächen). Die Raumentwicklung steht deshalb vor der Aufgabe, Herausforderungen wie Klimawandel, Entwicklungen der Land- und Waldwirtschaft und der Freizeitgesellschaft sowie Veränderungen im Tourismus so zu nutzen, dass natürliche Ressourcen erhalten und die Landschaft gezielt aufgewertet werden. Für Tiere und Pflanzen sind ausreichende Lebensräume zu sichern und besser zu vernetzen.

Überwindung der institutionellen Grenzen

Herausforderungen überschreiten die Grenzen

Die heutigen und zukünftigen Herausforderungen lassen sich immer weniger innerhalb der heute bestehenden institutionellen Grenzen lösen. Die funktional miteinander verbundenen Räume überschreiten Gemeinde-, Kantons- und Landesgrenzen. Eine vermehrte Zusammenarbeit wird deshalb unabdingbar sein. Deren Aufbau gestaltet sich ausserordentlich anspruchsvoll. Unterschiedliche Prioritäten, Rechtsnormen und Kompetenzordnungen, aber auch ein starkes Konkurrenzdenken oder fehlender Wille können die Zusammenarbeit wesentlich erschweren.

Zunehmender Bedarf nach tripartiter Zusammenarbeit

Die enge Verflechtung der Kompetenzen zwischen Bund, Kantonen, Städten und Gemeinden führt trotz vertikaler Aufgabenteilung zu einem zunehmenden Koordinationsbedarf. Viele räumliche Herausforderungen können nur noch tripartit angegangen werden. Dies kann am Beispiel der Infrastrukturanlagen illustriert werden: Die nationalen Infrastrukturen, vor allem jene für den Verkehr (Strasse, Schiene und Luftfahrt) sowie jene für Militär und Energie, haben unmittelbare Auswirkungen auf die räumlichen Entscheide von Kantonen, Städten und Gemeinden – und umgekehrt. Mit zunehmender Raumbeanspruchung erweist es sich als immer schwieriger, Infrastrukturen von übergeordnetem Interesse zu realisieren.

Besondere Herausforderungen einer Zusammenarbeit, die Landesgrenzen überschreitet

Eine Raumentwicklung, die Landesgrenzen überschreitet, wird für die Schweiz immer wichtiger. In den grenznahen Räumen kommen Erschwernisse hinzu, die sich aus unterschiedlichen nationalen Gesetzgebungen und Kompetenzordnungen, aber auch unterschiedlichen Kulturen ergeben können. Jeder Grenzraum steht vor spezifischen Herausforderungen. In der Regel stellen sich Probleme im Zusammenhang mit dem grenzüberschreitenden Pendlerverkehr, mit der grenzüberschreitenden Abstimmung der Verkehrsinfrastruktur und des Verkehrsangebots, mit der Ansiedlung von Unternehmen und der Steuerpolitik oder mit der Nutzung und dem Angebot von Infrastruktur und Dienstleistungen.

Transnationale Kooperation

Eine weitere Herausforderung stellt sich mit der grossräumigen Integration der Schweiz in die europäische Raumentwicklung. Vor allem die städtischen Zentren verfügen über vielfältige Beziehungen zu europäischen Zentren, die sie pflegen und ausbauen müssen. Auch die ländlichen Räume sind durch enge funktionale und ökonomische Verflechtungen mit den städtischen Räumen von den europaweiten Entwicklungen immer stärker betroffen. Die Schweiz beteiligt sich an den transnationalen territorialen Zusammenarbeitsprogrammen (Alpinespace, Nordwesteuropa) sowie an den gesamteuropäischen Programmen URBACT (Zusammenarbeit zwischen Städten in Europa) und ESPON (europäisches Raumberechnungsprogramm).

Europäische Ansätze zur Raumentwicklung

Mit dem Europäischen Raumentwicklungskonzept (EUREK) wurde 1999 ein erstes gesamteuropäisches Konzept verabschiedet. Das EUREK verfolgt im Wesentlichen das Ziel einer räumlich ausgewogenen Entwicklung im Sinne der Nachhaltigkeit. 2007 wurde das EUREK mit der „Territorialen Agenda“ ergänzt. Ihr Hauptanliegen ist die territoriale Kohäsion in Europa. Den regionalen Identitäten und Potenzialen, den Bedürfnissen und Besonderheiten der Regionen, der Städte und Dörfer soll mehr Bedeutung zukommen. Die „Territoriale Agenda“ basiert auf den Zielen des EUREK zur Förderung einer polyzentrischen Entwicklung der Europäischen Union und konkretisiert diese in Form von territorialen Prioritäten für die räumliche Entwicklung Europas. Ein weiteres zentrales Dokument stellt die „Charta von Leipzig“ von 2007 dar. Sie formuliert die Grundsätze einer nachhaltigen Entwicklung der Städte. Die Schweiz beteiligt sich aktiv an der Diskussion der „Territorialen Agenda 2007“ und der territorialen Kohäsion sowie an einigen konkreten Umsetzungsprojekten der „Territorialen Agenda 2007“.

Raumkonzept Schweiz – Übersichtsschema

Ziele

Strategien

Umsetzung

