

# Wunsch und Wirklichkeit

## Finanzielle Grenzen und planerische Herausforderungen

Tagung Metron – 7.11.2013  
Michel Matthey, Vizedirektor ARE



## Inhalt

- Einleitung
- Wunsch
- Wirklichkeit
- Konsequenzen für die Raum- und Verkehrsplanung
- Modell einer gemeinsamen Entwicklungsvorstellung
- Schlussfolgerungen



# EINLEITUNG



## Wunsch und Wirklichkeit

### Thematik

- Abstimmung von Raum und Verkehr, unter Berücksichtigung der Finanzknappheit
- Folgerungen für die Raum- und Verkehrsplanung

### Wunsch

- Wessen Wunsch?
- Raumkonzept CH als gemeinsamer „Wunsch“ der Behörden aller Stufen

### Wunsch und Wirklichkeit

- Gap zwischen Wunsch und Wirklichkeit feststellen?
- Lösungswege, um die Wirklichkeit dem Wunsch entsprechend zu beeinflussen



# Ausgangslage: Wechselbeziehungen von Raum und Verkehr

	Siedlung	Schiene	Strasse	
I 1860-1910	Entwicklung industrieller Zentren	Bau einzelner Bahnnetze		Bau-/Ausbau der Infrastrukturnetze
II 1910-1960	Städtische Entwicklung	Ausbau eines nationalen Bahnnetzes	Entwicklung Hauptstrassennetz	
III 1960-2010	Agglomerationsentwicklung	Modernisierung des Bahnnetzes	Realisierung Nationalstrassennetz	
IV 2010-xxxx	Entwicklung Metropolitanräume	Koordinierte Entwicklung von Schienennetz, Strassennetz und Raum		Optimale Nutzung der Infrastrukturen

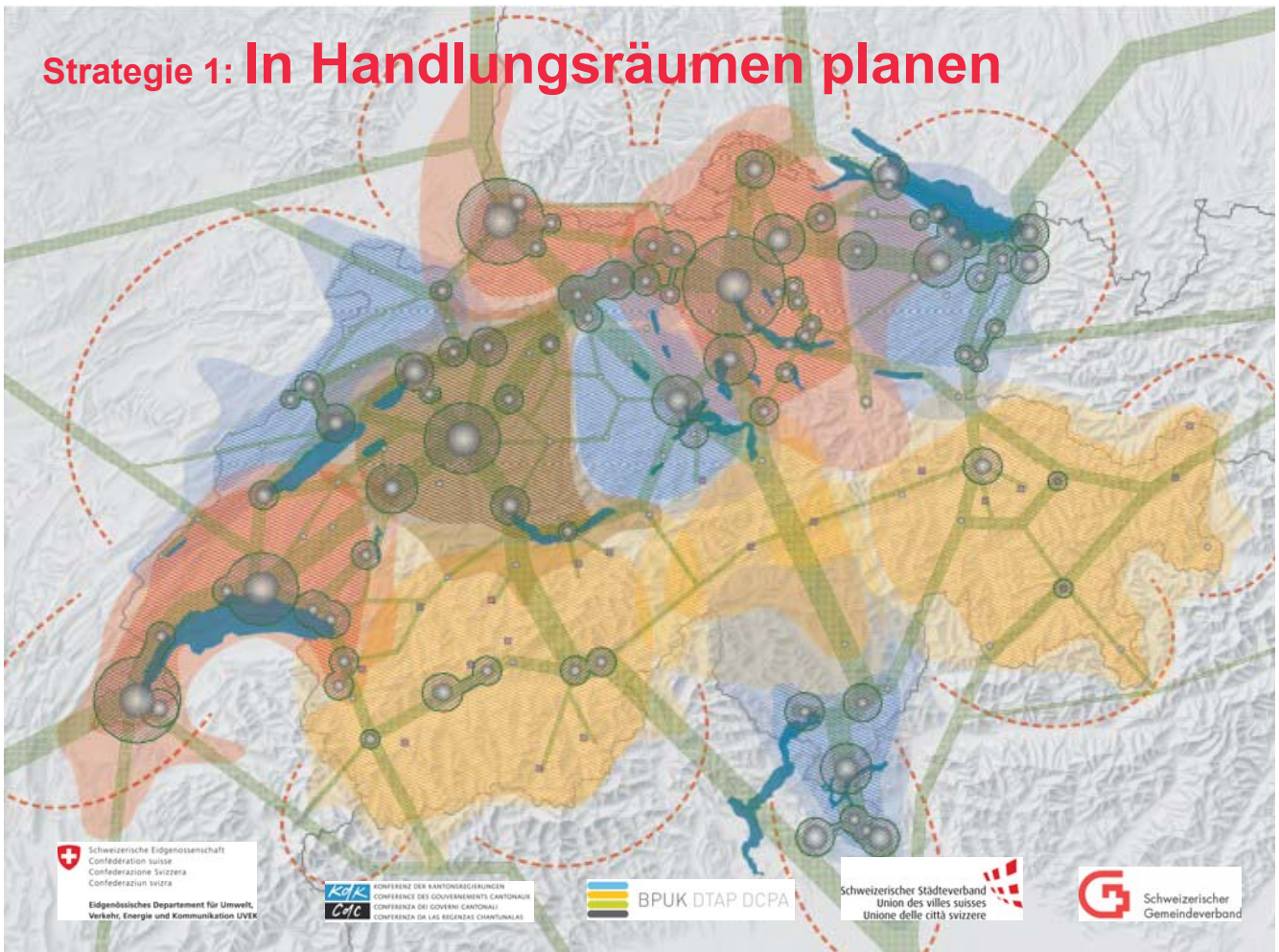


# WUNSCH: DAS RAUMKONZEPT SCHWEIZ

# Die fünf Ziele des Raumkonzepts

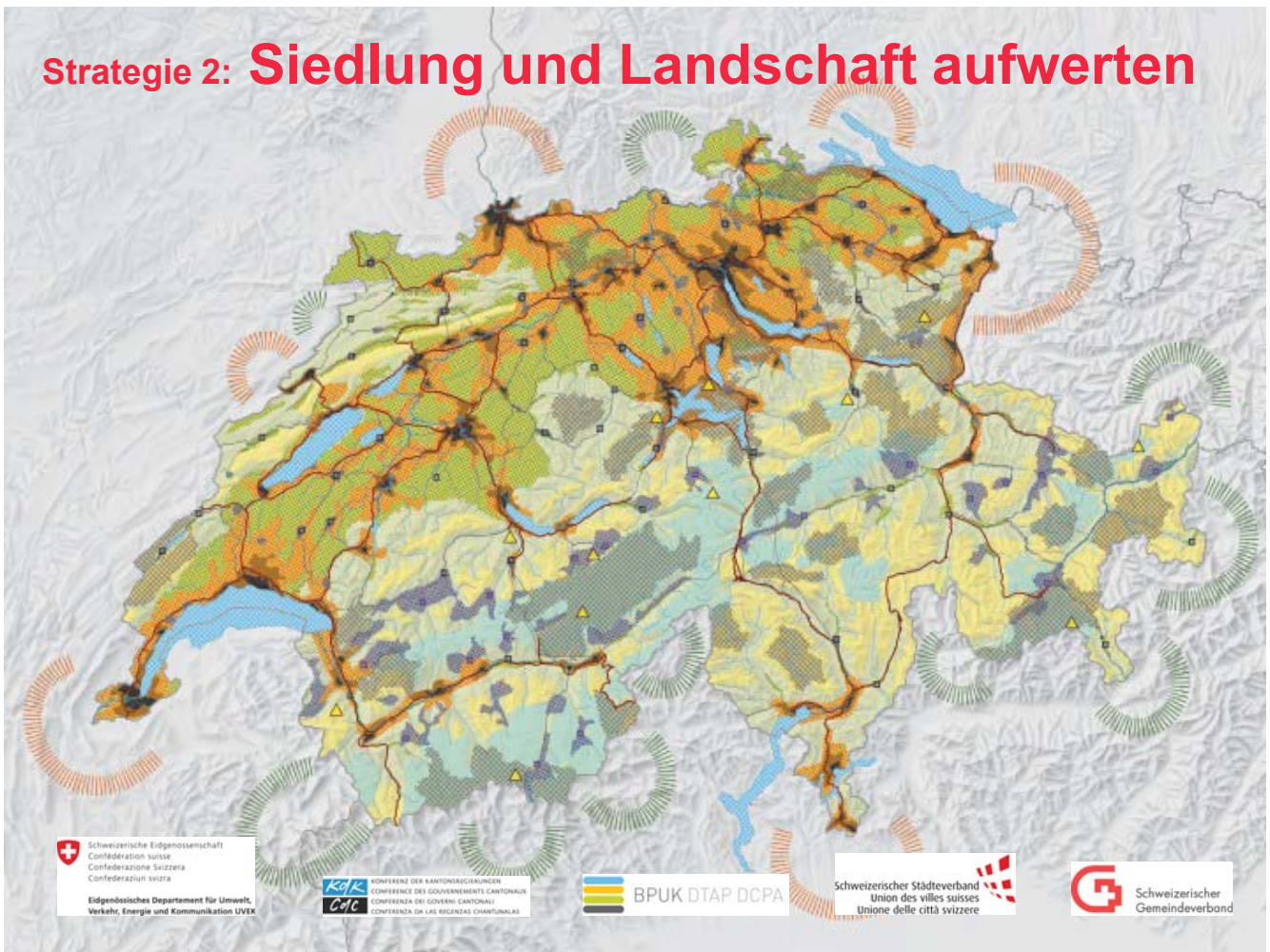


## Strategie 1: In Handlungsräumen planen

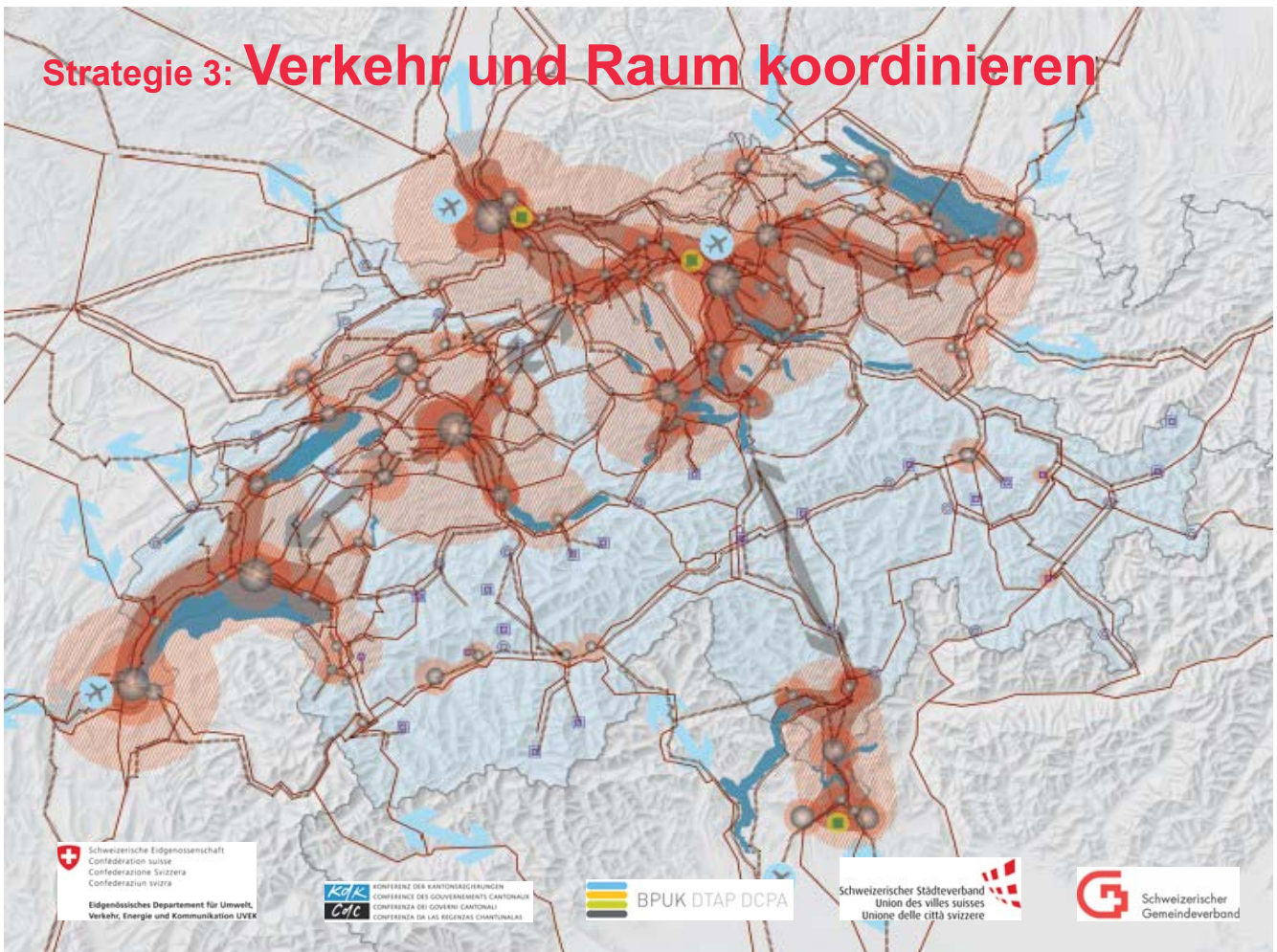




## Strategie 2: Siedlung und Landschaft aufwerten



## Strategie 3: Verkehr und Raum koordinieren







# WIRKLICHKEIT

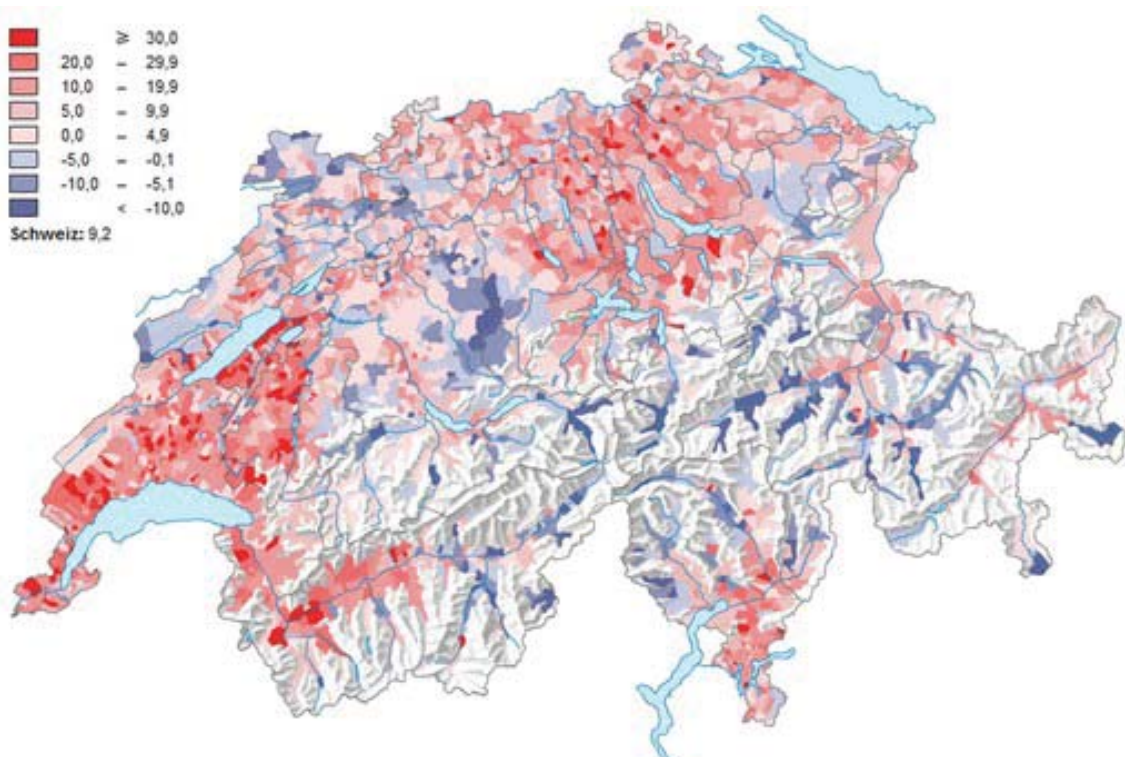
Tagung Metron 7.11.2013 / Wunsch und Wirklichkeit  
Michel Matthey, Vizedirektor ARE

11



## Bevölkerungsentwicklung

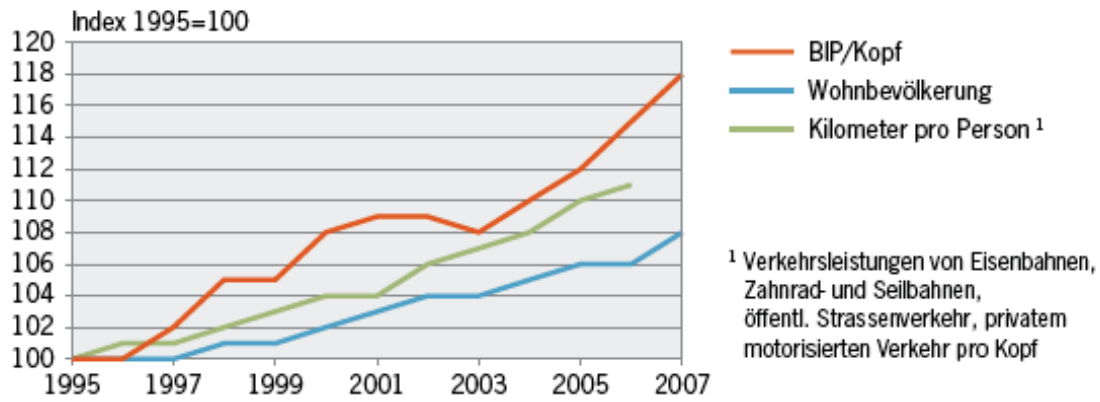
Bevölkerungsentwicklung 2000-2010 nach Gemeinden





# Zunehmende Mobilität

## Sozioökonomische Rahmenbedingungen für den Personenverkehr

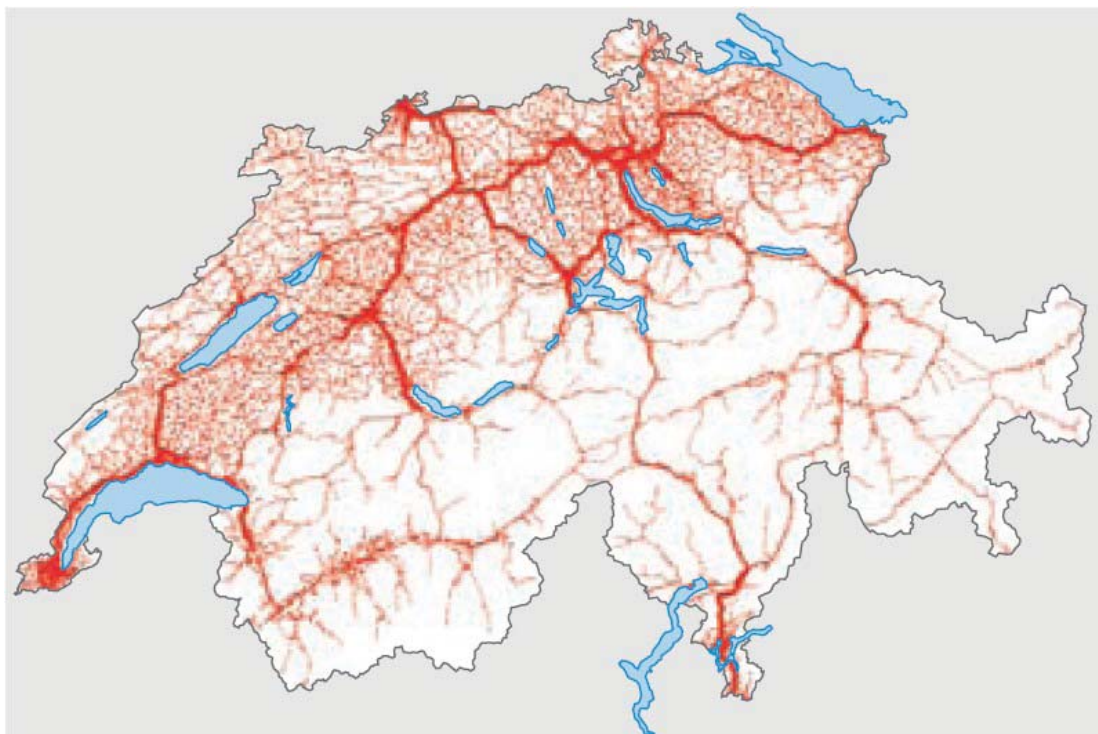


Quelle: BFS

© BFS

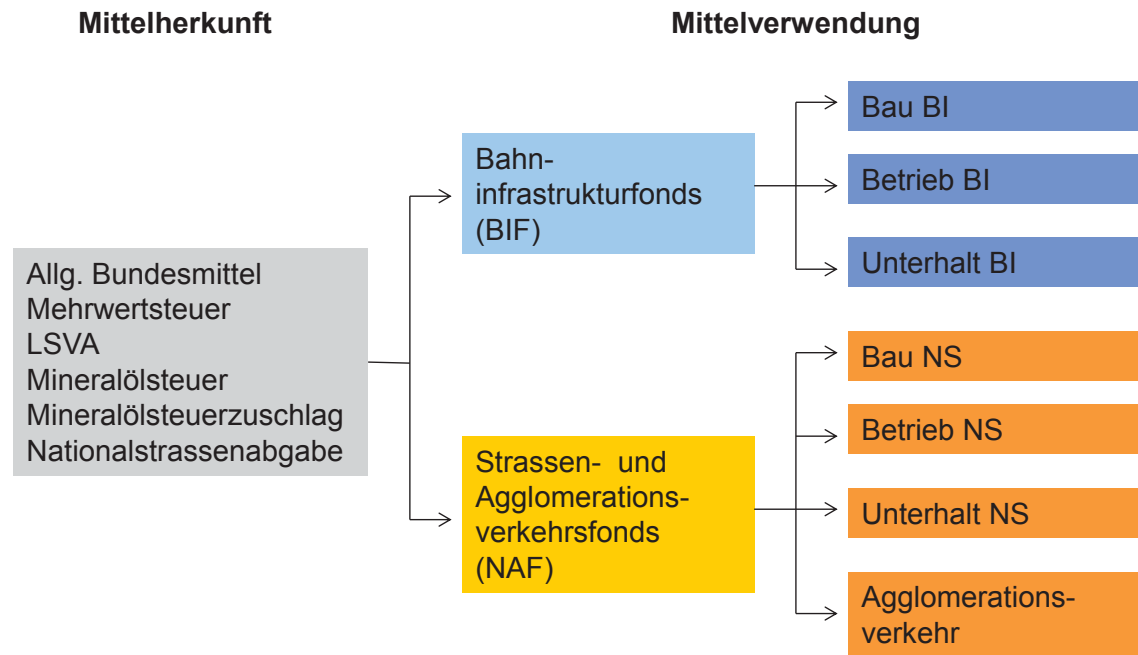


# Zunehmender Verkehr





# Finanzierung Verkehrsinfrastrukturen (Absichten BR)



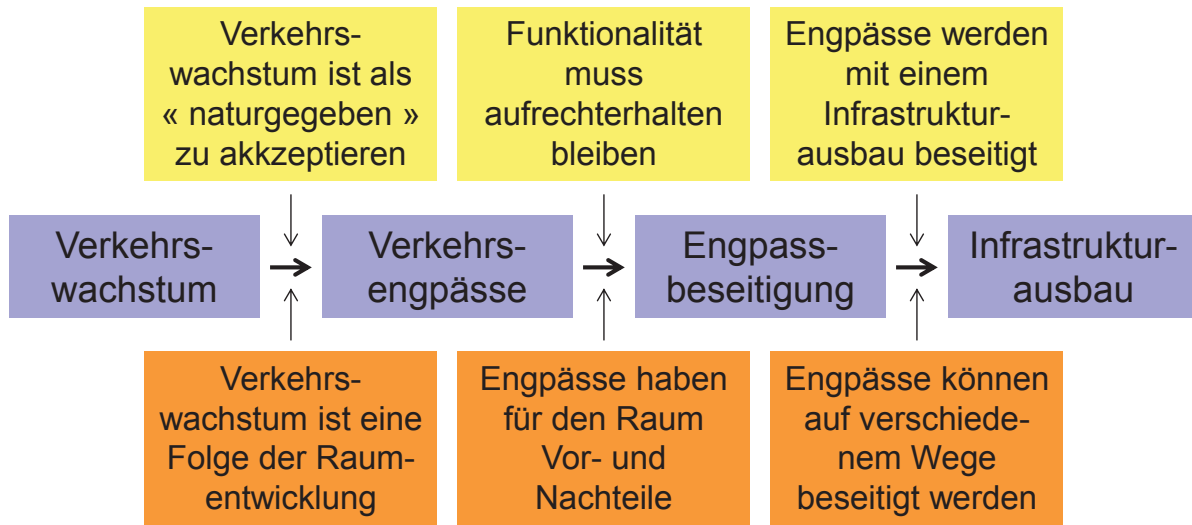
# KONSEQUENZEN FÜR DIE RAUM- UND VERKEHRSPLANUNG





# Paradigmenwechsel in der Raum- und Verkehrsplanung

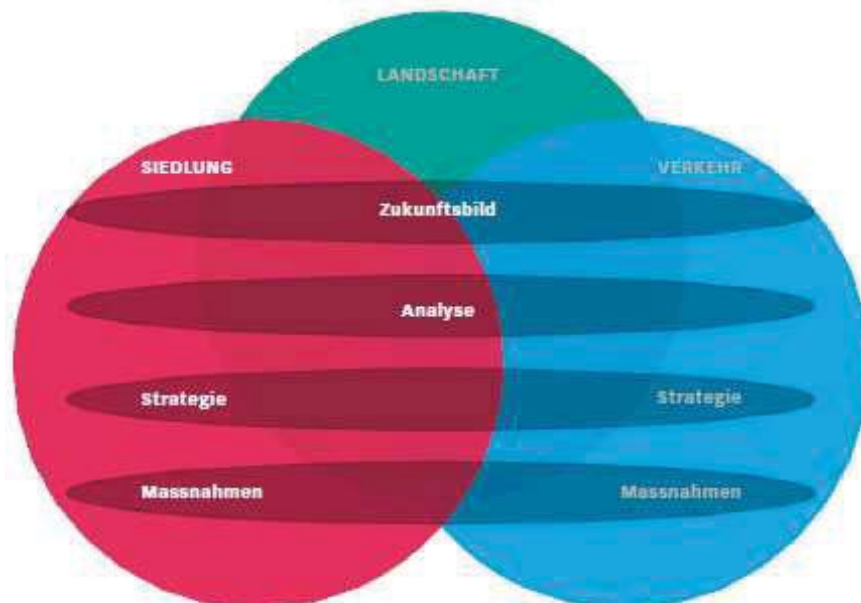
## Bisherige Wahrheiten



## Zukünftige Wahrheiten

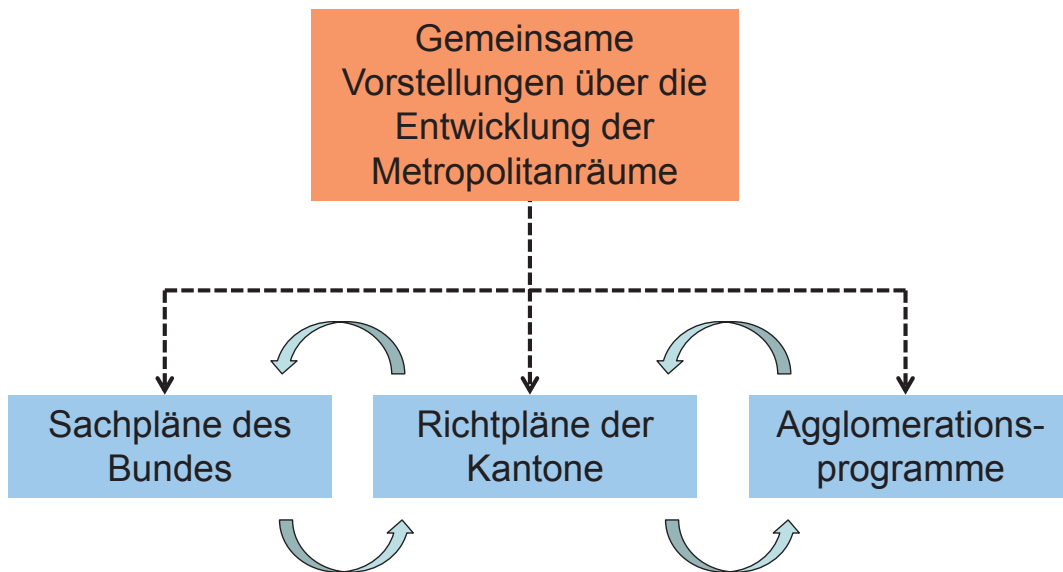


# Agglomerationsprogramme als Vorreiter





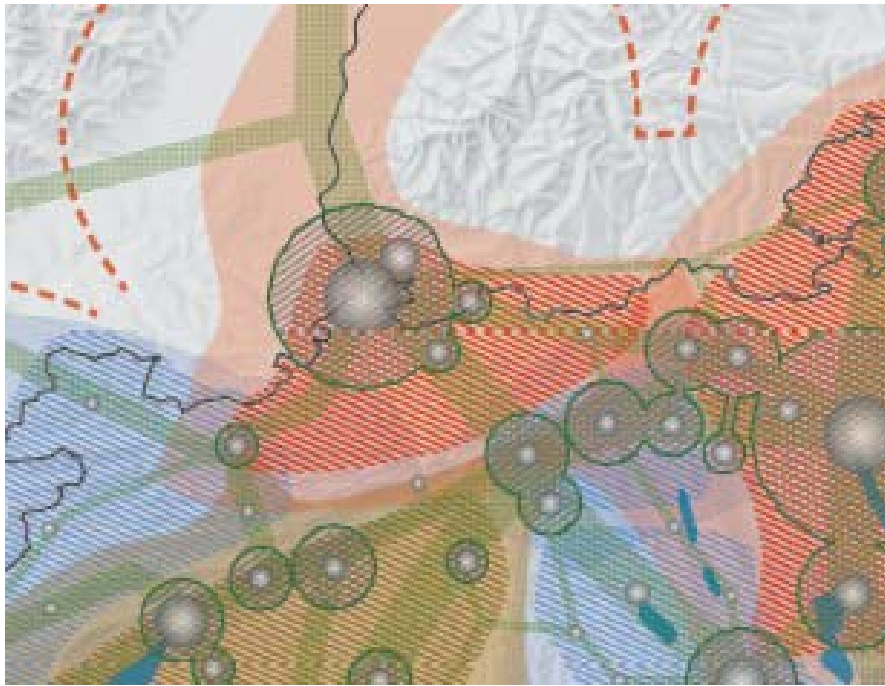
# Koordination der Raum- und Verkehrsplanungen



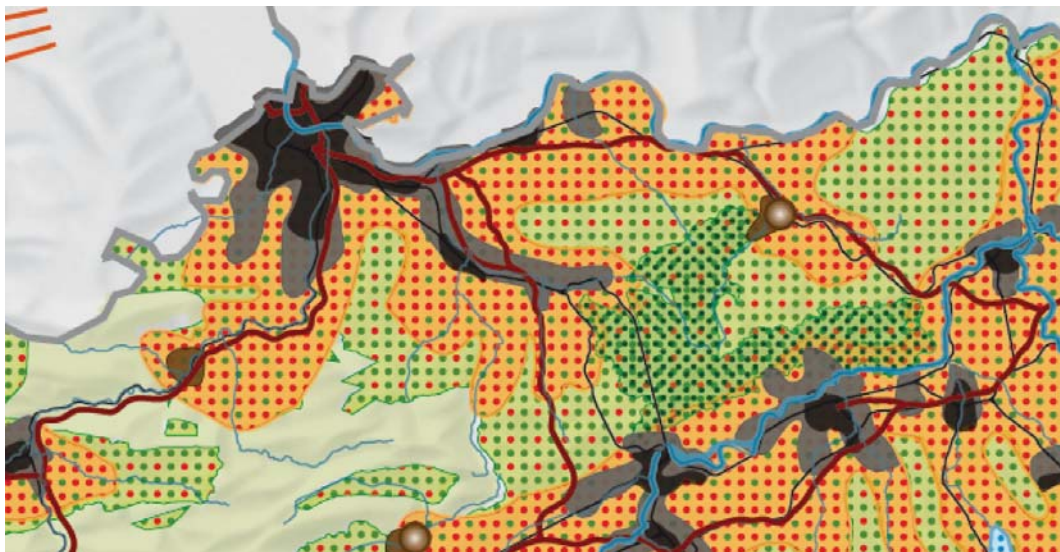
# MODELL EINER GEMEINSAMEN VORSTELLUNG FÜR EINEN METROPOLITANRAUM



## RK-CH, Strategie 1

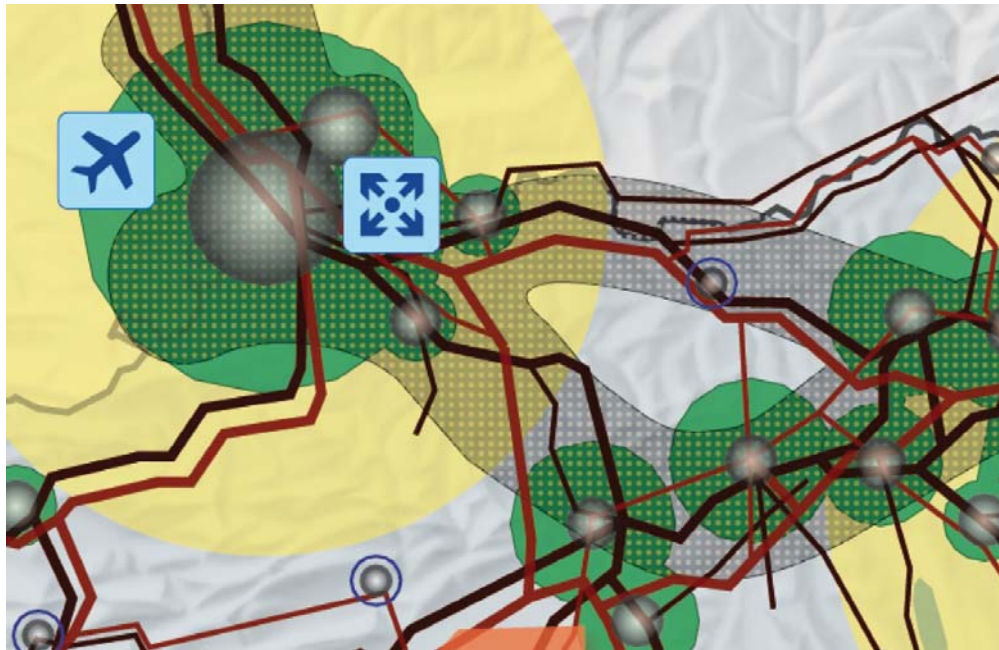


## RK-CH, Strategie 2





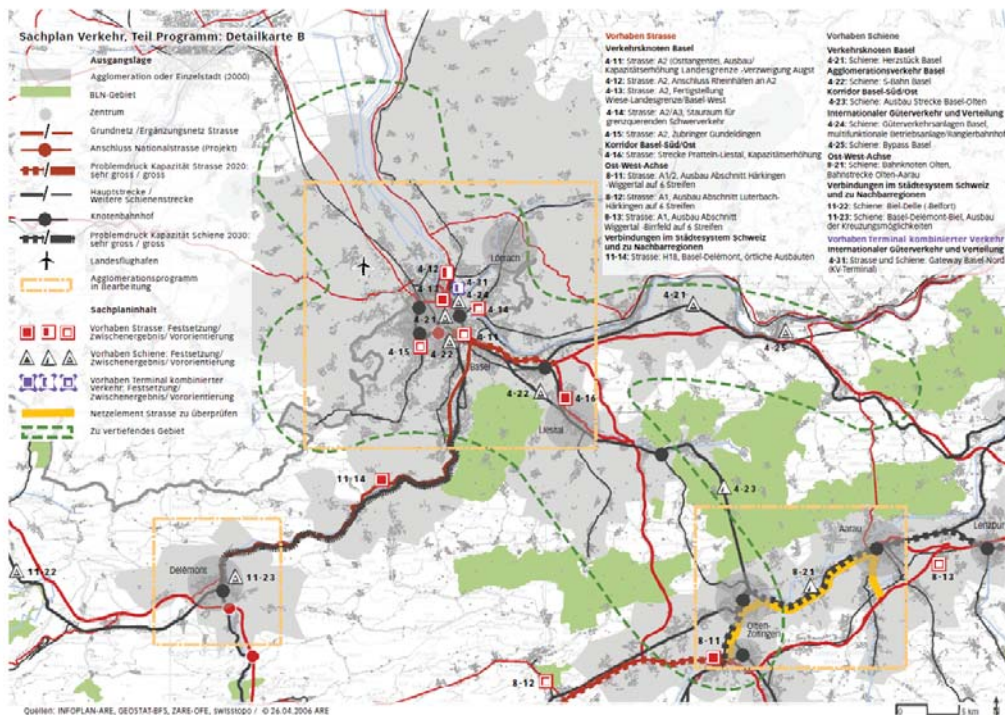
# RK-CH, Strategie 3



Tagung Metron 7.11.2013 / Wunsch und Wirklichkeit  
 Michel Matthey, Vizedirektor ARE



# Sachplan Verkehr, Programmteil

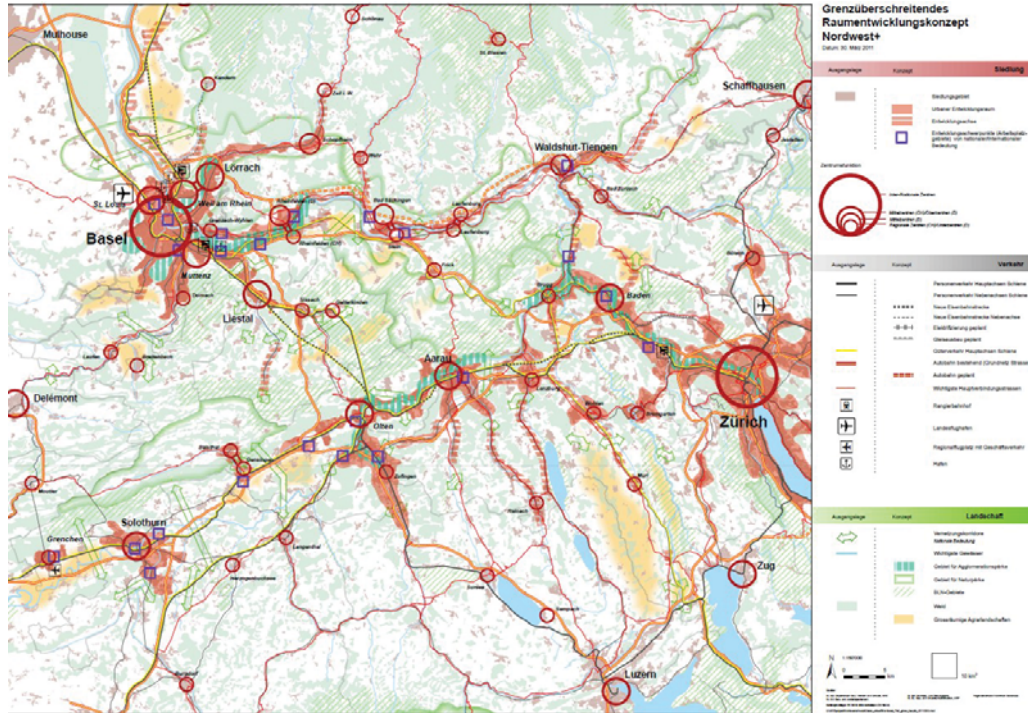


Tagung Metron 7.11.2013 / Wunsch und Wirklichkeit  
 Michel Matthey, Vizedirektor ARE





# Raumentwicklungs-Konzept NW-CH

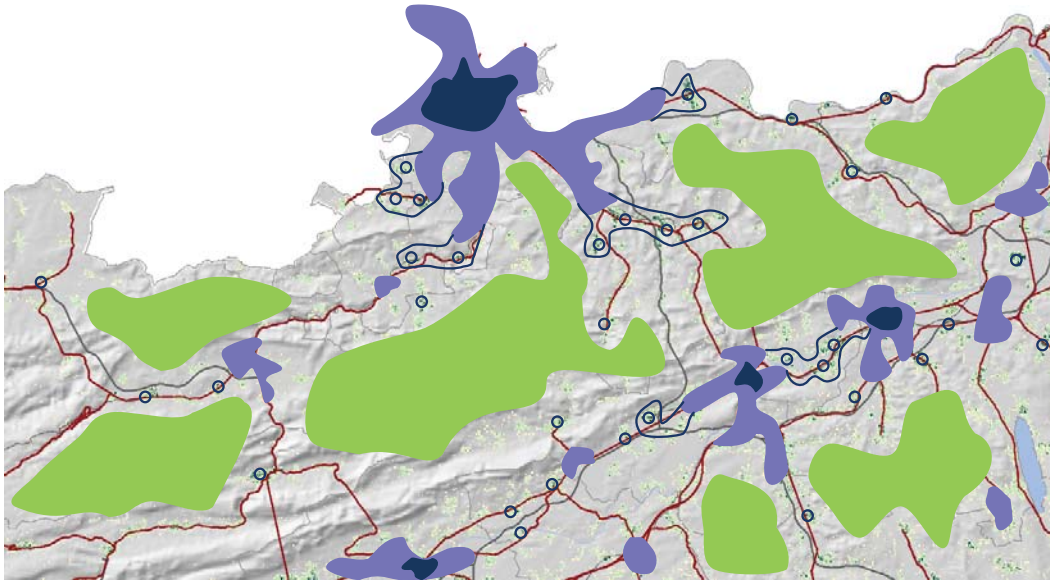


# Strukturierungsvorschlag für eine gemeinsame Entwicklungsvorstellung

	Typ	Siedlungsstrategie	Verkehrsstrategie
Zentrum	Urbane Kernzone	qualitätsvoll verdichten	Innerstädtischer ÖV auf Verdichtung ausrichten (Tram, Bus, S-Bahn); Verbindungen zwischen den urbanen Kernzonen im 30' Takt (IC, IR)
	Agglomerationsräume	Räume gezielt verdichten, aufwerten, eingrenzen	ÖV (Tram, Bus, S-Bahn) in den Agglomerationskernen auf Verdichtung ausrichten, Verbindungen innerhalb der Agglomerationen: Ziel 15' Takt (S-Bahn, Regio)
Peripherie	Entwicklungskorridore mit Zentren	Ausbau massiv und punktuell auf die Zentren ausrichten, Zwischenräume vor Zersiedlung schützen	Mit ÖV Verbindung innerhalb des Korridors, sowie in Kernzone stärken; 30' Takt (S-Bahn, Regio, Bus), 30' Takt (IR)
	Kleinzentren ausserhalb der Entwicklungskorridore	Kerne aufwerten, Ränder eingrenzen, zusammenhängende Flächen erhalten	Mit ÖV Verbindung in Agglomerationen und Entwicklungskorridore erhalten; 30' Takt (S-Bahn, Regio, Bus), 30' -60' Takt (IR)
	Ländl. Räume, LW-Flächen, Landschaften unter Druck	Siedlungsentwicklung bremsen, Grünräume erhalten und schützen	Heutiges Niveau erhalten, resp. überprüfen und gegebenenfalls anpassen (S-Bahn, Regio, Bus)
	Tourismuszentren	Siedlungsentwicklung bremsen, Landschaften erhalten und aufwerten	Heutiges Niveau erhalten, resp. überprüfen und gegebenenfalls anpassen (IC, IR, Regio, Bus)



# Vorschlag Entwicklungsvorstellung NW-CH



# SCHLUSSFOLGERUNGEN



# Zentrale Erkenntnisse

1. Im Vordergrund steht nicht mehr der Bau oder Ausbau der Verkehrsinfrastrukturen, sondern deren optimale Nutzung. Angestrebt wird eine koordinierte Entwicklung von Strasse, Schiene und Raum.
2. Es wird sich die Erkenntnis durchsetzen, dass Verkehrswachstum beeinflusst werden kann, dass Verkehrsengpässe nicht nur Nachteile haben, und dass sie auf verschiedenem Wege beseitigt werden können.
3. Gemeinsame Vorstellungen über die anzustrebende Entwicklung der Metropolitanregionen fördern die Kooperation zwischen den Staatsebenen und bilden eine wichtige Grundlage für die Koordination der Raum- und Verkehrsplanungen.