Städtetag Villach, 2010
(26.-28. Mai 2010)

Agglomerationspolitik in der Schweiz

Gründe für die Entwicklung, Funktionsweise, Agglomerationsprogramme im Bereich Mobilität

Dr. Fritz Wegelin Bern

Entstehung der Agglomerationspolitik I

- **Lange Anlaufzeit**
  - Paradigmawechsel in der Raumplanung
  - Raumordnungsstrategie der Regierung 1996
  - Städtebericht 1999
  - Agglomerationspolitik 2001
  - anfänglicher Widerstand der Kantone gegen die Agglomerationspolitik des Bundes
  - Infrastrukturfonds 2007 (Fr. 20,8 Mrd.)

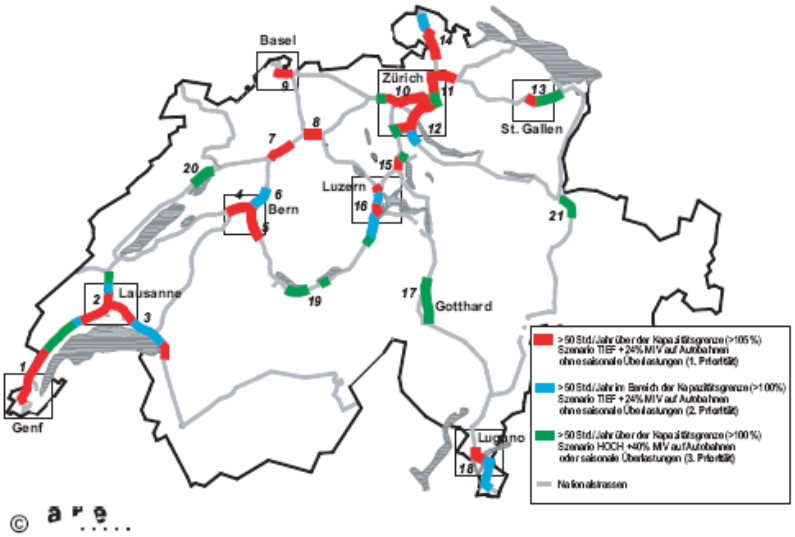
Inhaltliche Problemstellungen

- Suburbanisation/Periurbanisation
- Funktionale und politische Räume stimmen nicht mehr überein
- Räumliche Funktionstrennung
- Verkehr / Umwelt
- A-Stadt - Problematik
- Zentrumslasten / Finanzausgleich

Entstehung der Agglomerationspolitik II

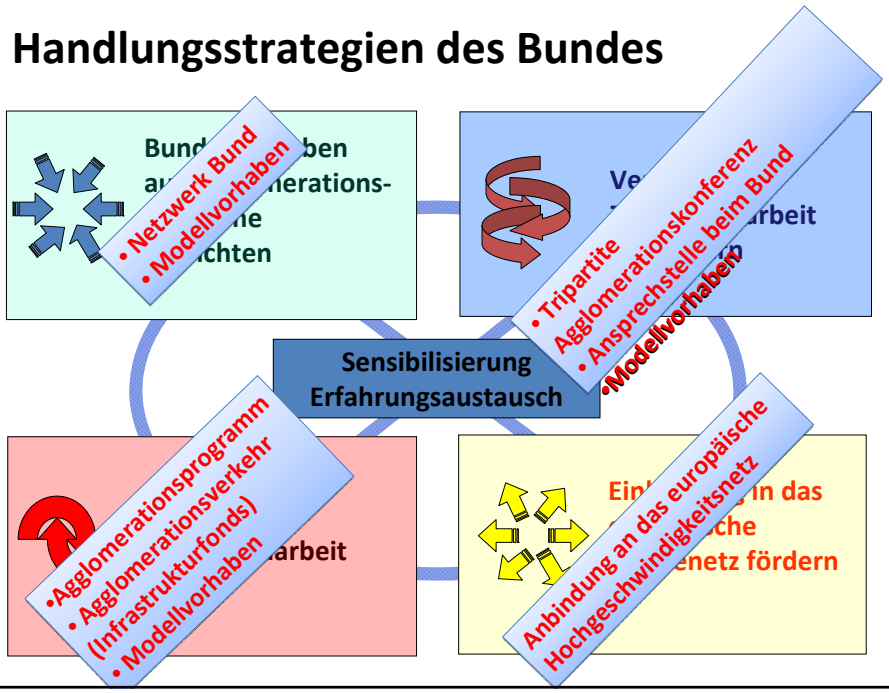
- **Glückliche Koinzidenzen:**
  - Verkehrspolitik und Raumentwicklung im gleichen Bundesamt
  - Volksinitiative „Avanti“: Ausbau des Nationalstrassennetzes
  - Gegenvorschlag zur Avantiinitiative: Infrastrukturfonds - Agglomerationspolitik

Kapazitätsengpässe auf dem Nationalstrassennetz 2020

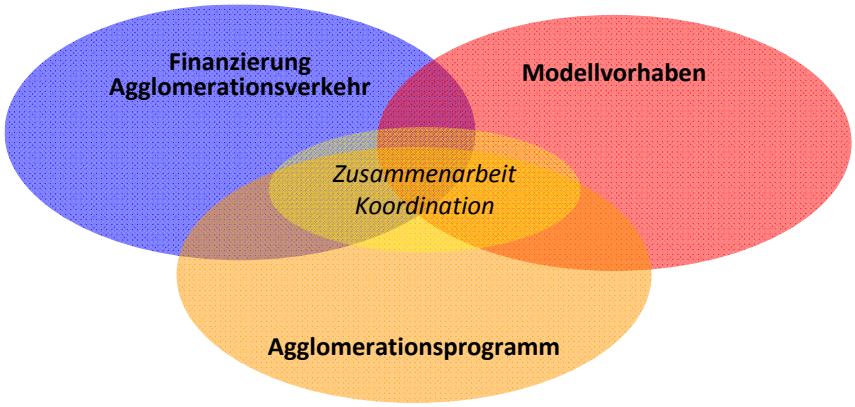


© are

Handlungsstrategien des Bundes



Agglomerationspolitik des Bundes



Ziele des Agglomerationsprogramms

- Nachhaltige Entwicklung der städtischen Räume
- Funktionsfähigkeit der städtischen Räume
- Sicherstellen einer Gesamtsicht
- Zusammenarbeit in der Agglomeration
- effizienter und wirksamer Einsatz der Ressourcen
- bedürfnisorientiert

Prioritäres Modul aus Sicht Bund:

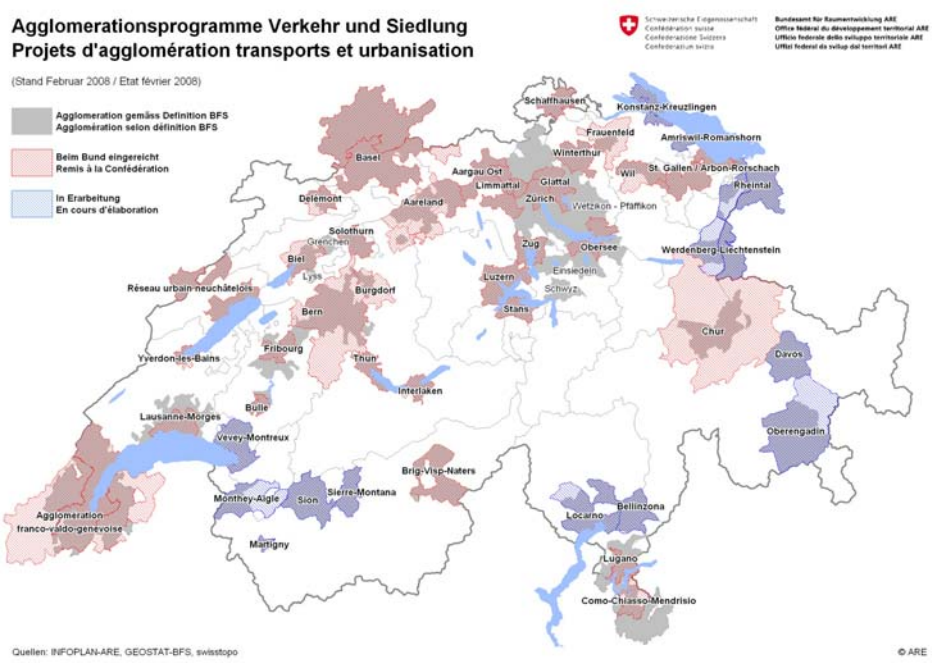
Voraussetzung für die Agglomerationsverkehrs-finanzierung durch den Bund:

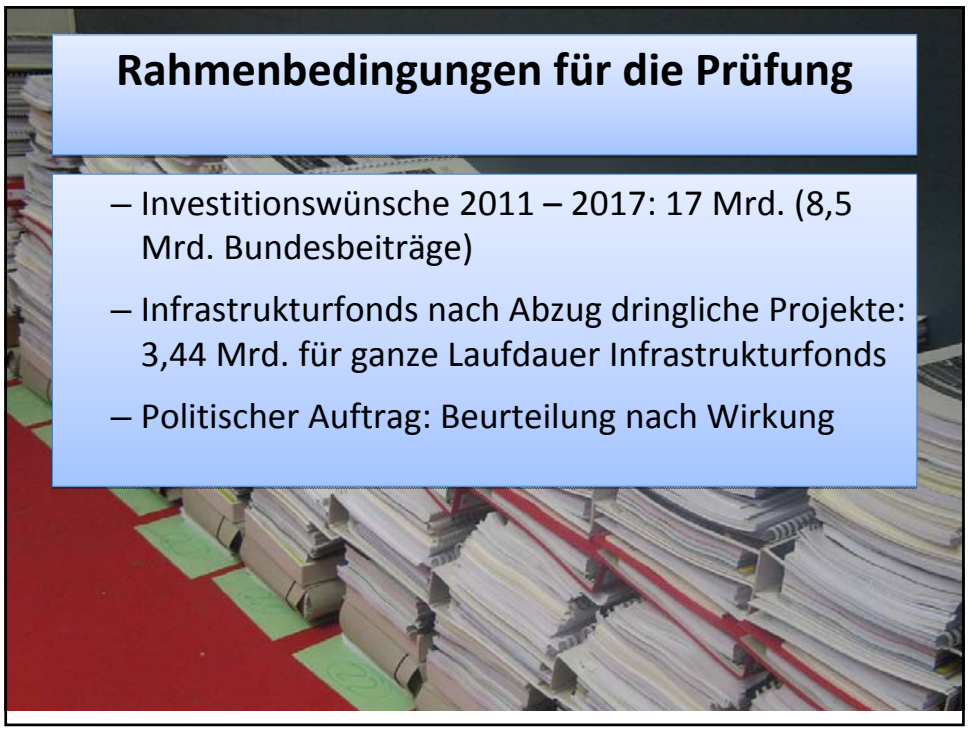
Koordinierte Planung von Verkehr / Siedlung / Umwelt durch ein Agglomerationsprogramm

1.Gesamtverkehrsoptik, verkehrsträgerübergreifend

2.Abstimmung von Siedlung und Verkehr

3.Trägerschaft





Rahmenbedingungen für die Prüfung

- Investitionswünsche 2011 – 2017: 17 Mrd. (8,5 Mrd. Bundesbeiträge)
- Infrastrukturfonds nach Abzug dringliche Projekte: 3,44 Mrd. für ganze Laufdauer Infrastrukturfonds
- Politischer Auftrag: Beurteilung nach Wirkung

PRÜFUNG IN 3 SCHRITTEN

1. Grundanforderungen → Eintreten
2. Prüfung der Programmwirkung und der Vorleistungen → Subventionssatz
3. Überprüfung der Massnahmen → Priorisierung

Die Prüfung geschieht in einem iterativen Prozess zwischen Verwaltung – Experten - Trägerschaften

Agglomerationsprogramme: Anforderungen, Beurteilungskriterien des Bundes

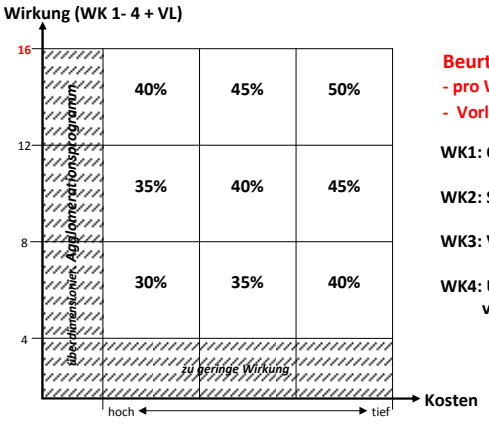
Grundanforderungen

1. Partizipation gewährleistet
2. Trägerschaft untersucht und bestimmt
3. Analyse Ist-Zustand und zukünftiger Zustand
4. Alle Massnahmen untersucht
5. Auswirkungen und Kosten transparent dargelegt
6. Umsetzung und Controlling gesichert

Wirksamkeitskriterien

1. Qualität der Verkehrssysteme verbessert
2. Siedlungsentwicklung nach innen gefördert
3. Verkehrssicherheit erhöht
4. Umwelt- und Ressourcenverbrauch vermindert
5. Investitions- und Betriebskosten tragbar

Beurteilung Programmwirkung Festlegung des Subventionssatzes



Beurteilung Wirkung:
- pro Wirkungskriterium max. 3 Punkt +
- Vorleistungen 1 Pkt.

WK1: Qualität der Verkehrssysteme verbessert

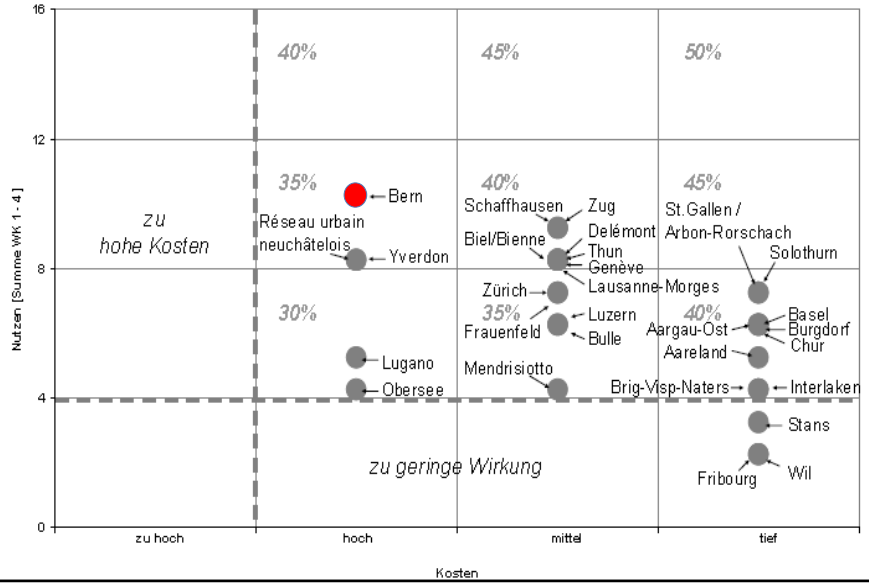
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert

WK3: Verkehrssicherheit erhöht

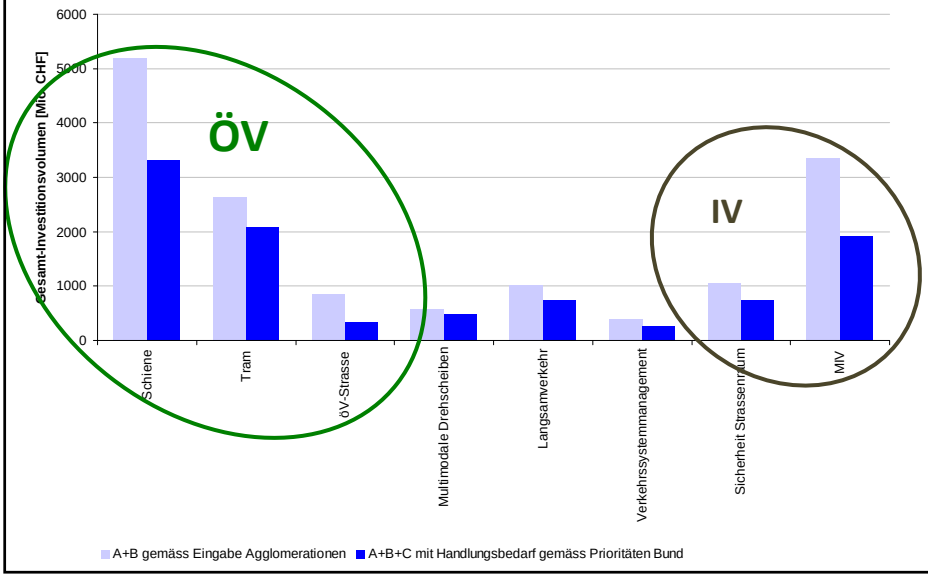
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert

Kosten/Nutzen-Verhältnis der Agglomerationsprogramme

Abbildung 4: Kosten- und Nutzenpunkte der Agglomerationsprogramme



Vergleich Prioritäten Bund/Agglomerationen, nach Kategorie



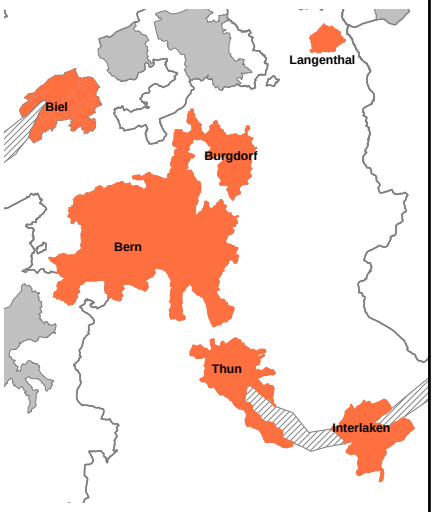
Agglomerationsstrategie Kanton Bern

Jede Agglomeration prüft:

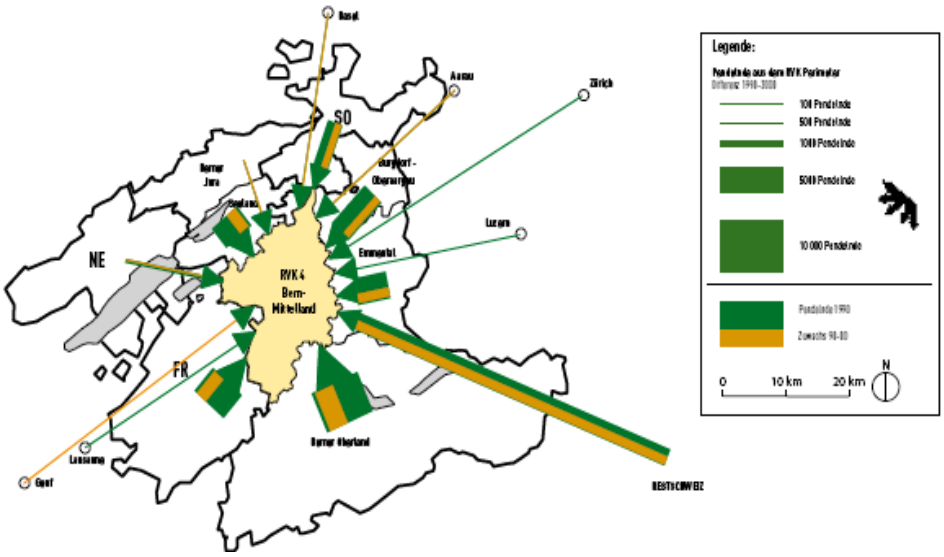
- Handlungsbedarf nach Thema
- Institutioneller Handlungsbedarf
- Perimeter

Beispiele:

- Region Bern: Mehr Verbindlichkeit bei der Zusammenarbeit
- Alpenstadt Interlaken

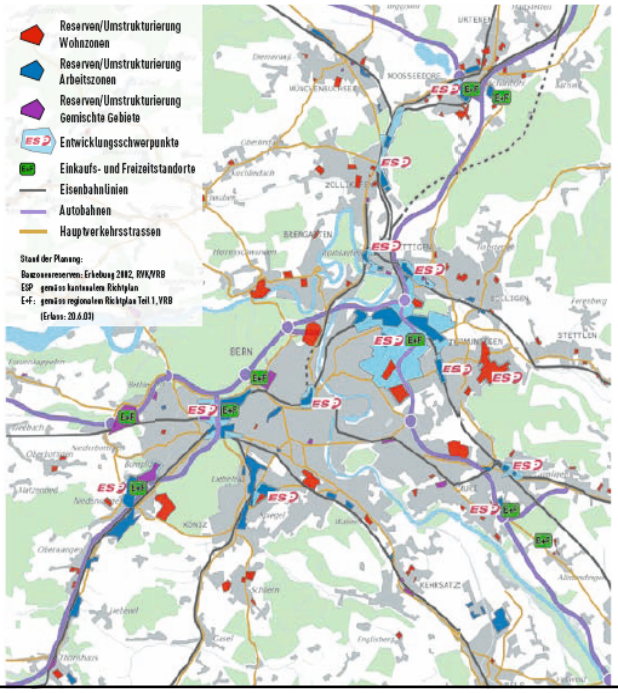


Pendlerströme in die Region RVK4 Bern-Mittelland im Jahr 2000



BAUZONEN RESERVEN

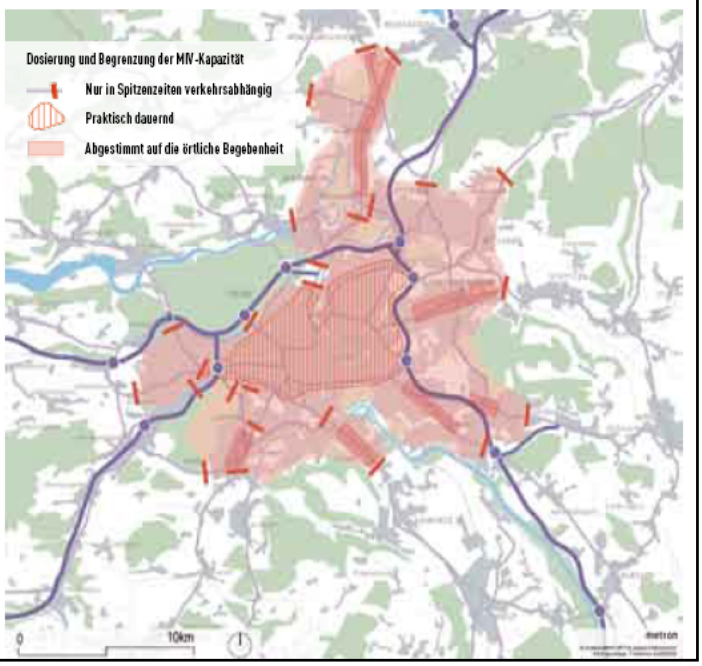
Bauzonenreserven und Umstrukturierungsgebiete in der Region Bern (Mindestgrösse 0.25 ha)



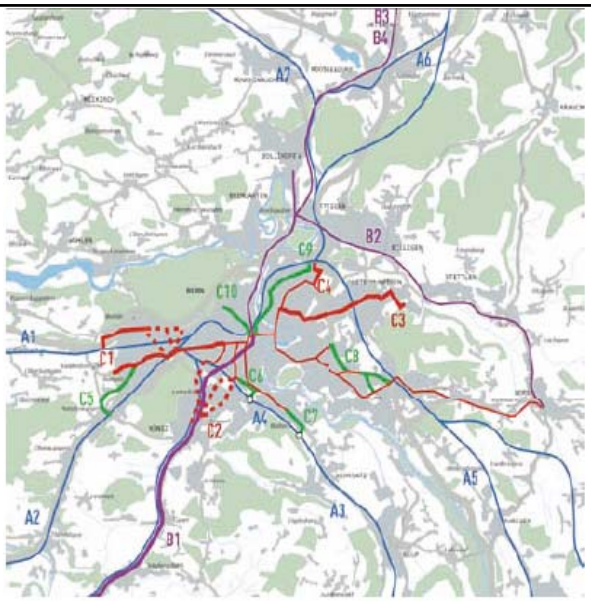
Agglomerationsprogramm

VERKEHRS-MANAGEMENT

Verkehrssystem-Management mit Dosierung und Pförtnerung mittels Lichtsignalanlagen



Agglomerationsprogramm



Normalspur (S-Bahn) bestehend

Schmalspur (RBS) bestehend

Schmalspur neu [1]

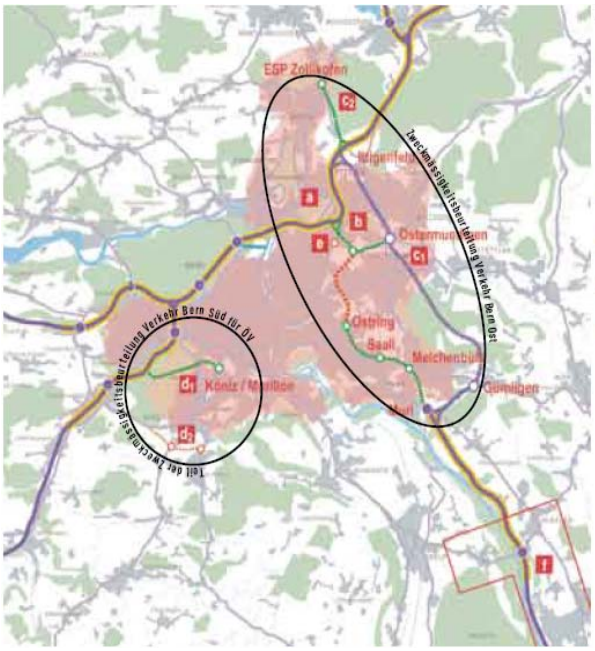
Tramlinien bestehend

Tramlinien neu

Tramlinien Variantenstudien

Tramlinien Optionen

Massnahmen im öffentlichen Verkehr im Überblick



Prioritäre Massnahmen:

- Dosierung und Begre zung der MIV-Kapazit
- Verkehrsbeeinflussur system auf dem HLS-Netz
- Neue HLS-Netzteile
- Rückbau A6 in HVS
- Neuer Zubringer
- Neue HVS

Massnahmen Strasseninfrastruktur im Überblick

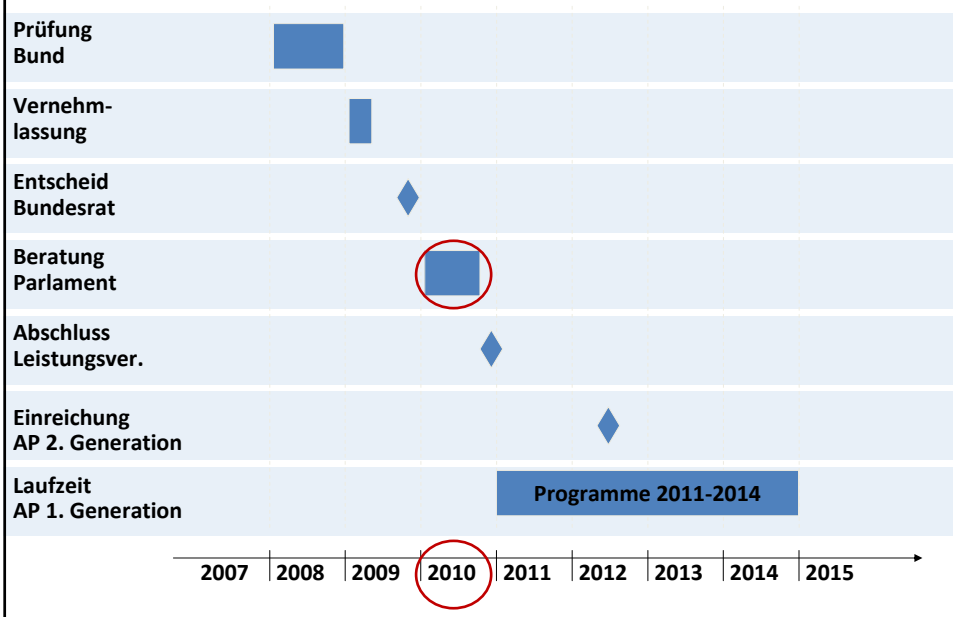
Massnahmen der A-Liste Bern

MASSNAHMEN	KOSTEN (MIO. Fr.)	BUNDESBEITRAG
Verträgliches Strassennetz (Umsetzung nach Berner Modell)	17.1	6
Umstellung Buslinie 10 nach Köniz/Schliern	89.3	31.3
Tram Ostermundigen/Rüti	123.1	43.1
Entflechtung Wylerfeld	93.3	32.7
Bern: Neue Brücke Breitenrain - Länggasse (Bern)	6.0	2.1
Verkehrssicherheit Thunstrasse - Buchserplatz	6-9	2.4
Erhöhung Verkehrssicherheit Nordring	5.1	1.8
Velostation Bahnhof Bern	10.1	3.5

Massnahmen der B-Liste Bern

MASSNAHMEN	KOSTEN (MIO. Fr.)	BUNDESBEITRAG
Ausbau Bolligenstrasse (abhängig von Wankdorfplatz)	11.6	4.1
Tiefbahnhof Bern RBS	350	122.5
Entflechtung Holligen, Etappe 1	82.6	28.9
HB Bern: Neue Fussgängerunter-führung /Anbindung Stadt und Ortsverkehr	200	70
Bern: Weissensteinstrasse (Weissenbühl - Bümpliz)	17.1	6

Weiterer Ablauf



Fazit

- Erste Fortschritte in der grenzüberschreitenden Koordination von Siedlung und Verkehr
- Vielfältige und teilweise innovative Ansätze
- Vielfach noch wenig kohärente Sammlung von Massnahmen (fehlender roter Faden)

→ **angesichts der Komplexität der fachlichen und politischen Herausforderungen grosser Erfolg**

DANKE FÜR DIE
AUFMERKSAMKEIT!