



focus 7/11
November

Städte und Agglomerationen profitieren von Infrastrukturfinanzierung

In Städten und Agglomerationen gibt es im Verkehr, speziell im Schienenverkehr, vielerorts Engpässe. Um der wachsenden Mobilität gerecht zu werden, hat der Bund einen Umbau der bisherigen Bahninfrastruktur-Finanzierung an die Hand genommen. Mit der Botschaft «Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur FABI» soll als direkter Gegenentwurf zur öV-Initiative des VCS eine tragfähige, nachhaltige Finanzierung geschaffen und die Bahninfrastruktur schrittweise ausgebaut werden.



Die Stellungnahme des Schweizerischen Städteverbands hat der Bundesrat berücksichtigt: Der Bund stockt seine jährlichen Einlagen in den neuen Bahninfrastruktur-Fonds BIF auf und passt diese zudem jährlich ans Wirtschaftswachstum an. Der Rückzahlungstermin für frühere Darlehen wird im Rahmen der gesetzlichen Möglichkeiten verschoben, auch das ist eine indirekte Aufstockung der Bundesgelder.

Auch eine weitere Forderung des Städteverbands an FABI ist erfüllt: die angemessene Berücksichtigung der Städte und Agglomerationen. Genf, Lausanne, Bern, Zürich, Basel, Luzern, Chur und Lugano sind nur einige Orte, die direkt vom Ausbau profitieren. Dazu kommen Viertel- und Halbstundentakte im Regional-, teils auch im Fernverkehr. Und dabei sprechen wir hier nur von FABI. Parallel laufen die Ausbauten im Rahmen von Projekten, die in Kurzform als ZEB, DML, MEVA, CEVA und HGV bekannt sind. Die Finanzierungsmöglichkeit durch den Infrastrukturfonds hat überdies zu einer eigentlichen Renaissance von Tramverbindungen geführt.

Die Erfahrungen mit der Mitfinanzierung von S-Bahn-Ausbauten durch den Infrastrukturfonds haben gezeigt, dass Mischfinanzierungen ihre Tücken haben. Deshalb müssen wir die Zukunft des Infrastrukturfonds klären: es ist denkbar, dass ab 2016 noch nicht in Angriff genommene S-Bahn-Projekte der Agglomerationsprogramme neu über den BIF finanziert werden.

Doch ob all den Überlegungen und zahlreichen weiteren Ausbauwünschen darf nicht vergessen gehen: Wir haben schlicht nicht die Mittel für einen schnelleren und grosszügigeren Ausbau. Die Vernehmlassung hat gezeigt, dass keine Vorschläge für eine tragfähige Finanzierung grösserer Ausbauschritte vorhanden sind. Mit einem Grossteil des vorhandenen Geldes müssen zuerst die Versäumnisse der Vergangenheit korrigiert werden. In den dichtbesiedelten Städten und Agglomerationen, wo Züge in immer kürzeren Zeitabständen in die Bahnhöfe einfahren, zeigen sich die Folgen eines vernachlässigten Schienenunterhalts zuerst.

Stehen Parlament und Volk hinter der aufgezeigten Finanzierung, können nach 2025 aber voraussichtlich 1.5 Milliarden Franken pro Jahr für den Ausbau eingesetzt werden. In diesem Sinne: Mit einer nachhaltigen Finanzierung und Ausbauschritten im Rahmen des Möglichen bauen wir die Bahninfrastruktur der Zukunft. Gemeinsam. Mit Ihrer Unterstützung.

P. Füglistaler

Dr. Peter Füglistaler
Direktor Bundesamt für Verkehr BAV

Liebe Leserin, lieber Leser

Nach der Vernehmlassung hat der Bundesrat kürzlich die Eckpunkte der zukünftigen Finanzierung des Schienenverkehrs vorgestellt. Die Vorlage ist besser geworden, lässt jedoch im Bezug auf den Agglomerationsverkehr weiterhin Fragen offen. Hier stehen aber entscheidende Herausforderungen an – und dies nicht nur auf der Schiene. Der Bund ist deshalb gehalten, sich an der Finanzierung des Agglomerationsverkehrs dauernd, verlässlich und ausreichend zu beteiligen. Die Mechanismen des Infrastrukturfonds sollen den Weg weisen. Mehr dazu im aktuellen «focus».

Ihre focus-Redaktion



Inhalt

Städte und Agglomerationen profitieren von Infrastrukturfinanzierung	1
«Nicht nur neue Linien bauen, sondern auch an die Preise denken»	2
Der Agglomerationsverkehr ist auch Bundessache	3
Sessionsvorschau, Vernehmlassungen	4
Social Media Tagung, Auszeichnungen, Kulturdialog, administrative Entlastung	5
Agenda	6

«Nicht nur neue Linien bauen, sondern auch an die Preise denken»

Philippe Decrey, Stadtpräsident von Thônex (GE)



Ihre Gemeinde liegt an der Grenze zu Frankreich. Wie würden Sie die Verkehrssituation beschreiben?

Auf unserem Gemeindegebiet gibt es fünf Grenzposten, zahlreiche Grenzgänger durchqueren unsere Gemeinde mit dem Auto. Dies führt zu beträchtlichen Verkehrsproblemen: An manchen Orten haben wir jeden Morgen ein bis zwei Kilometer Stau und zu Stosszeiten braucht man eine Stunde und 15 Minuten, um durch das lang gezogene Thônex zu fahren. Das Tram funktioniert gut, während der Bus im Strassenverkehr blockiert bleibt. Deshalb kämpfe ich für eigene Spuren für den öffentlichen Verkehr. In manchen Strassen müsste man dafür Parkplätze aufheben. Allerdings haben Gemeinden im Kanton Genf keinen grossen Entscheidungsspielraum. Wir können Vorschläge machen, aber am Schluss entscheidet der Kanton.

Wenn man Ihnen zuhört, scheint dies nicht immer einfach zu sein.

Ja, es ist aufwändig. Die Gemeinden müssen sich gegen kantonale Projekte wehren, damit sie gehört werden. Dann wirft man uns vor, wir würden Obstruktion betreiben. Aber dies ist das einzige Mittel, damit man uns ernst nimmt. Wir wollen generell die Gemeindeautonomie ausbauen – zum Beispiel nach dem Vorbild des Kantons Waadt.

Vorderhand brauchen wir vom Kanton die Garantie, dass vor dem Bau von neuen Siedlungen zuerst die entsprechenden Verkehrsinfrastrukturen geplant werden. Das ist sehr wichtig, namentlich damit eigene Busspuren ausgeschieden werden können.

Kürzlich wurde mit dem Bau der CEVA begonnen. Diese neue Bahnlinie, die den Bahnhof Genf Cornavin mit Anemasse in Frankreich verbindet, führt auch durch Ihre Gemeinde. Was erwarten Sie von diesem Projekt?

Wir erwarten einen Rückgang des Autoverkehrs. In diesem Zusammenhang wäre es vorteilhaft, wenn die Franzosen diese Bahnlinie bis Thonon und Evian verlängern würden. Sie sind ebenso überzeugt von der Notwendigkeit dieser Verbindung wie wir. Die erste Idee dazu entstand ja bereits vor eineinhalb Jahrhunderten! Wir haben lange dafür kämpfen müssen, bis es nun zur Realisierung kam. Aber wenn man will, dass die Leute den Zug nehmen, braucht es einen effizienten Taktfahrplan. Auch die Billetpreise sind den Leuten ein Dorn im Auge.

Warum?

Der öffentliche Verkehr in Genf ist relativ teuer. Um die Leute davon zu überzeugen, ihr Auto zu Hause zu lassen, braucht es eine ko-

härente Politik, also nicht nur ein gut funktionierendes Angebot, sondern auch attraktive Preise. Damit die CEVA benutzt werden wird, muss man bei der Preisgestaltung sorgfältig vorgehen. Deshalb ist für uns die Unterstützung des Bundes auch sehr wichtig. Wir haben manchmal den Eindruck, dass wir stärker dafür kämpfen müssen, etwas von Bern zu erhalten, als die Zürcher.

Welche Projekte möchten Sie noch entwickeln?

Wir haben eine neue Tramlinie in Erwägung gezogen, aber diese ist noch für mehrere Jahre unrealistisch. Auch kam bereits die Idee einer Landesausstellung auf. Ich würde mich freuen, wenn wir ein besonders innovatives Verkehrsprojekt realisieren könnten, beispielsweise eine Monorail. Arbeitsgruppen befassen sich mit diesen Fragen.

Wo sehen Sie Thônex in 20 Jahren?

Ich hoffe, dass wir dann die Wohnungsprobleme im Griff haben. Dafür braucht es durchmischte Wohnformen. Wir sind daran, ein neues Gebiet zu entwickeln, das Wohnraum für 5000 Personen schaffen wird. Heute zählt unsere Gemeinde 14000 Einwohnerinnen und Einwohner, sie wird wohl auf 20000 anwachsen. Wir müssen dieses Wachstum bestmöglich lenken, auch im Hinblick auf das Steueraufkommen. Und wir müssen die nötigen Arbeitsplätze schaffen. Was die Raumentwicklung angeht, fehlen uns grosse Parks. Wir hoffen, dass wir die heutigen Grünflächen bewahren können.

Philippe Decrey Stadtpräsident von Thônex (GE)

Philippe Decrey war 16 Jahre lang Mitglied der Legislative von Thônex. Er wurde in der Stadt geboren und ging hier zur Schule. 2003 wurde er in die Exekutive gewählt, wo er die Direktion für Soziales, Verkehr und Kultur leitet. 2011/12 übt er die Funktion des Stadtpräsidenten aus, zum dritten Mal nach 2009/10 und 2005/06. Beruflich ist er verantwortlich für den Versicherungsbereich des Universitätsspitals Genf.

Der Agglomerationsverkehr ist auch Bundessache

Renate Amstutz, Direktorin des Schweizerischen Städteverbandes

Die Zahlen belegen es: In den Städten und Agglomerationen sind die Verkehrsprobleme am grössten. Deren Auswirkungen betreffen Wirtschaft und Bevölkerung von Stadt und Land der ganzen Schweiz. Der Schweizerische Städteverband fordert deshalb, dass der Bund die Projekte zur Entschärfung dieser Probleme dauernd, verlässlich und ausreichend mitfinanziert.

Mit der Vorlage für die Finanzierung und den Ausbau der Bahninfrastruktur FABI wurde die Diskussion um die künftige Verkehrsfinanzierung erst angestossen. Was muss eine Verkehrsfinanzierung leisten? Sie muss:

- Planungssicherheit bringen und verlässlich sein;
- eine Gesamtmobilitätsperspektive einnehmen, also nicht auf einen Verkehrsträger fokussieren;
- das ganze System des Verkehrs im Auge haben, vom Fern- bis zum Nahverkehr;
- zur Eindämmung der Zersiedelung beitragen;
- ein gutes Kosten-Wirkungs-Verhältnis einfordern;
- genügend Mittel bereitstellen.



FABI bringt zwar auch der urbanen Schweiz vorteilhafte Perspektiven; denn Städte und Agglomerationen sind auf gute Bahnverbindungen zwingend angewiesen – international, zwischen den Zentren und im S-Bahn-Perimeter. Nur so können sie ihre Rolle als Wirtschaftslokomotiven wahrnehmen, zum Wohl der ganzen Schweiz.

FABI – erst ein Schritt

Beunruhigend ist allerdings, dass der neue Bahn-Infrastrukturfonds bei weitem nicht genügend Mittel zur Verfügung stellt, um die anstehenden Probleme zu lösen. Statt der vorgesehenen 3.5 Milliarden Franken in der ersten Phase sind zwischen 5 und 6 nötig. Die mit FABI vom Bund bewusst anvisierte Mittelkonkurrenz zwischen Betrieb, Unterhalt und Ausbau gerät sonst zur Falle zulasten der neuen Infrastrukturen.

Zudem gibt FABI auf weitere der genannten Kriterien keine Antwort. Für die urbane Schweiz ist es unverständlich, dass der Agglomerationsverkehr ausgeklammert bleibt. Die

Systemgrenzen zwischen dem Verkehr, den der Bund mitfinanziert, und demjenigen, für den Gemeinden und Kantone aufzukommen haben, folgen keiner sinnvollen Logik. Ob zwischen zwei Orten eine Bahn, ein Tram oder ein Bus fährt, ist oft historisch gewachsen. Warum aber der Bund die Verbindung zwischen zwei

Gemeinden im Regionalverkehr finanziert (was keinesfalls in Frage gestellt werden soll), diejenige zwischen zwei städtischen Quartieren, die vielleicht gleich weit auseinander liegen, oder einer Stadt und ihren Agglomerationsgemeinden hingegen nicht, lässt sich aufgrund der räumlichen Entwicklungen kaum nachvollziehen.

Mit dem Infrastrukturfonds, welcher für den Aggloverkehr 6 Milliarden Franken vorsieht, wurde 2008 erfreulicherweise ein Instrument für die Mitfinanzierung solcher Vorhaben durch den Bund geschaffen. Das Instrument basiert auf Gesamtmobilitätsüberlegungen, es kommen Strassen-, Tram- oder Bahnprojekte zum Zug, je nach Situation. Der Fonds trägt damit der sehr engen Verflechtung der Verkehrsträger Rechnung. Er formuliert zudem äusserst strenge Kriterien, denen Projekte genügen müssen. Diese garantieren, dass ein Vorhaben einer besseren Abstimmung von Siedlung und Verkehr dient, und tragen so dazu bei, dass die Zersiedelung gebremst wird. Die Mitfinanzierung der

Agglomerations-Verkehrsprojekte durch den Bund ist aber bis Ende 2027 befristet, die Mittel des Fonds sind nach wenigen Jahren Laufzeit bereits zu 85 Prozent verpflichtet. Die grosse Anzahl schon eingereicherter Projekte, welche nicht von Wunschdenken, sondern von enormem Nachholbedarf zeugen, dürfte dazu führen, dass pro Vorhaben prozentual immer weniger Bundesbeiträge fliessen, damit die Finanzierung «gestreckt» werden kann, und auch dazu, dass die Anforderungen immer höher geschraubt werden. Zudem führt die enorme Mittelkonkurrenz zwischen den wichtigen Projekten zu unerwünschten Verdrängungseffekten. Dass so die Probleme in den Agglomerationen, wo rund 85 bis 90 Prozent aller Verkehrsstaus entstehen und der Verkehr gemäss Auswertungen des Bundes am meisten wächst, weiterhin vergeblich auf eine Lösung warten, ist offensichtlich.

Infrastrukturfonds weist den Weg

Das Problem des Verkehrswachstums kann nicht einfach über die Finanzierung gelöst werden, dazu muss die Siedlungsplanung einbezogen werden. Aber auch in der Finanzierung an sich sind die Hausaufgaben mit FABI nicht erledigt. Es braucht dringend Antworten, wie die Finanzierung des Agglomerationsverkehrs auf eine dauernde, verlässliche, ausreichende Basis gestellt werden soll. Der Mechanismus des Infrastrukturfonds weist den Weg zu einer erfolgreichen nationalen Verkehrspolitik.

Renate Amstutz



Renate Amstutz ist seit 2008 Direktorin des Schweizerischen Städteverbandes. Die Wirtschaftswissenschaftlerin war zuvor in verschiedenen Funktionen bei den SBB und als Generalsekretärin bei der Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern tätig.

Vorschau auf die Wintersession

Mit der Wintersession beginnt die neue Legislatur für das neu gewählte Parlament. Traditionsgemäss beherrschen dabei die Bundesratswahlen die politische Agenda. Weitere Schwerpunkte sind die Beratungen über das Budget 2012 und je eine ausserordentliche Session in beiden Räten über die Auswirkungen des starken Frankens auf den Werkplatz Schweiz. Darüber hinaus sind einige für die Städte wichtige Geschäfte traktandiert.

Neue Energiepolitik

Im Grundsatz haben der Nationalrat im Juni und der Ständerat im September dem mittelfristigen Atomausstieg zugestimmt. Nun geht es noch darum, die Differenzen vor allem betreffend Nuklearforschung auszuräumen. Der Nationalrat entscheidet zudem über eine Änderung des Energiegesetzes, die es dem Bundesrat erlauben würde, Verbrauchsvorschriften bei Bedarf direkt zu erlassen. Der Städteverband begrüsst dieses Ansinnen und unterstützt auch die im Ständerat traktandiertere Vorlage, die Konzessionen für Stromverteilnetze von der Ausschreibungspflicht ausnehmen will.

Wie die Zersiedelung bremsen?

Dass es Massnahmen gegen die Zersiedelung braucht, ist praktisch nicht umstritten. Welche in die Revision des Raumplanungsgesetzes (RPG) Eingang finden sollen, dagegen sehr. Nachdem der Nationalrat im September die Vorschläge des Ständerates noch verwässert hatte, ist nun wieder die kleine Kammer am Zug. Die vorberatende Kommission des Ständerates will im Unterschied zum Nationalrat an einer offen formulierten Mehrwertabschöpfung festhalten. Diese entspricht einem Anliegen des Städteverbandes, der sich zudem dafür einsetzt, dass Städte und Gemeinden an deren Erträgen beteiligt werden. Zudem hofft der SSV, dass der Ständerat die Verkleinerung von überdimensionierten Bauzonen wieder in die Vorlage aufnimmt. Denn ohne diese bleibt die RPG-Revision ein zahnloser Gegenvorschlag zur Landschafts-Initiative. Der Städteverband beurteilt zudem die St. Galler Standesinitiative, die das Bauen ausserhalb der Bauzonen erleichtern will, kritisch.

Nächstes Paket zur IV-Sanierung

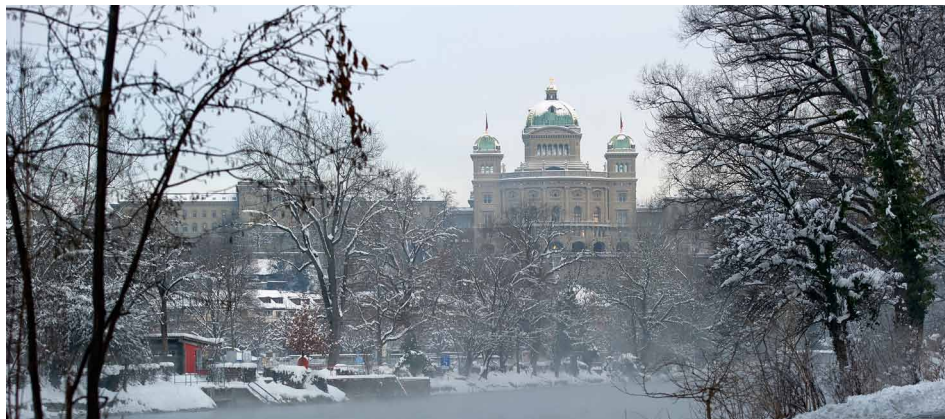
Der Ständerat berät über das zweite Massnahmenpaket zur 6. IV-Revision. Im Hinblick auf die Entschuldung der IV sollen u.a. ein stufenloses Rentensystem eingeführt, die Eingliederung und der Verbleib im Arbeitsmarkt verstärkt, die Kinderrenten gesenkt und die Betrugsbekämpfung verstärkt werden. Der Städteverband begrüsst das Anliegen, die IV auf eine solide finanzielle Basis zu stellen. Die Städte beurteilen namentlich die Einführung eines stufenlosen Rentensystems positiv, wünschen aber eine standardisierte Bemessungsgrundlage für den Invaliditätsgrad. Allerdings sind die Städte besorgt, dass tiefere Renten zu Kostenverschiebungen und Mehrbelastungen bei den Kantonen und Gemeinden führen könnten. Deshalb sind auch einnahmenseitige Massnahmen zu prüfen.

Bahnreform 2 und statistische Auskünfte

Der Nationalrat diskutiert Differenzen, welche der Ständerat bei der Beratung der

Bahnreform 2 geschaffen hat. Die kleine Kammer will im Personenbeförderungsgesetz einen Passus verankern, wonach betriebswirtschaftliche Aspekte bei der Bahn einen höheren Stellenwert bekommen sollen. Die Tarife sollen sich nach Umfang und Qualität der Leistung sowie den Kosten des Angebots richten und einen angemessenen Ertrag ermöglichen.

Als Zweitrat befasst sich die kleine Kammer mit einer parlamentarischen Initiative, welche die Freiwilligkeit der Teilnahme an statistischen Erhebungen des Bundes im Bundesstatistikgesetz festschreiben will. Der Nationalrat hat bereits einer entsprechenden Ergänzung des Gesetzes zugestimmt. Auskunftspflicht für alle natürlichen Personen soll weiterhin bei der Volkszählung bestehen. Darüber hinaus sollen Personen, die von Berufs wegen verpflichtet sind, Auskünfte zu erteilen bzw. gewisse statistische Daten zu liefern, weiterhin der Auskunftspflicht unterstellt bleiben.



Vernehmlassungen

www.staedteverband.ch/Politik/Vernehmlassungen

Städte stehen für die Rechte nationaler Minderheiten ein

Der Schweizerische Städteverband unterstützt die Ziele des Rahmenübereinkommens des Europarates zum Schutz nationaler Minderheiten. Der Verband hat sich in einer Konsultation zum 3. Bericht der Schweiz zur Umsetzung des Rahmenübereinkommens des Europarates zum Schutz nationaler Minderheiten positiv dazu geäussert. Er betont die Bedeutung einer diskriminierungsfreien Gleichstellung aller in der Schweiz lebenden Menschen.

In seiner Stellungnahme hat der Städteverband insbesondere die Bemühungen einzelner Städte hervorgehoben, für sesshafte Fahrende ausgebaute Infrastrukturen zur Verfügung zu stellen. Anders sieht die Situation für durchziehende und/oder ausländische Fahrende aus. Wegen des gerade in urbanen Ballungsgebieten begrenzt zur Verfügung stehenden öffentlichen Raums fehlen an vielen Orten Standplätze für Durchziehende.

Tagung: Social Media als Herausforderung für die öffentliche Hand

Viele Städte und Gemeinden machen sich heute Gedanken, ob neue digitale Kommunikationsplattformen für sie von Bedeutung sind oder in Zukunft sein werden. Bringen facebook, google+, twitter oder eigene interaktive Plattformen einen konkreten Nutzen oder handelt es sich um einen teuren Hype? An einer Tagung mit rund 160 Teilnehmenden, die der Städteverband zusammen mit der Schweizerischen Konferenz der Stadt- und Gemeindegremien zum Thema durchführte, lautete das Fazit: Social Media können einen wichtigen Beitrag zur Kommunikation einer Stadt leisten, aber es gibt einige Klippen zu umschiffen.

Ein erfolgreicher Einsatz von Social Media bedingt, dass die Nutzung in der ganzen Verwaltung «gelernt» wird und konkrete Regeln für die Mitarbeitenden bestehen, dass die Bereitschaft besteht, ausreichend Zeit und Mittel einzusetzen und dass die neuen Anwendungen in eine Gesamtstrategie eingebunden werden. Unter diesen Voraussetzungen eröffnen sich interessante Möglichkeiten für die Information und die Beteiligung der Bürger. An der Tagung, die am 18. November in Solothurn stattfand, wurde dieses Potenzial anhand zahlreicher Beispiele aus dem In- und Ausland diskutiert. Referate:

www.staedteverband.ch/Social_Media_Tagung

Nationaler Kulturdialog lanciert

Kulturförderung in der Schweiz ist eine Aufgabe, die Städte, Gemeinden, Kantone und der Bund gemeinsam wahrnehmen. Diese Zusammenarbeit soll künftig institutionalisiert werden. Dafür haben die drei Staatsebenen am 25. Oktober eine Vereinbarung zum Nationalen Kulturdialog abgeschlossen. Der Dialog soll zudem die allgemeine kulturpolitische Debatte fördern, den Informationsaustausch verbessern und die Tätigkeiten der verschiedenen Staatsebenen besser aufeinander abstimmen. Für die Städte nehmen auf politischer Ebene der Städteverband und auf Fachebene seine Sektion, die Städtekonferenz Kultur, am Dialog teil. Mit dem nationalen Kulturdialog geht ein langjähriges Anliegen des Städteverbandes in Erfüllung.

Ausgezeichnete Städte und Gemeinden

Am 15. November konnten die Städte Bern und Basel den Preis «Engagierte Gemeinde» der Beratungsstelle für Unfallverhütung bfu entgegennehmen. Der Preis wird alle zwei Jahre vergeben, um besondere Anstrengungen zur Förderung der Sicherheit zu anerkennen. Erstmals wurden gleich zwei Städte gewürdigt. Beide engagieren sich auf der Basis eines Gesamtverkehrs-Sicherheitskonzepts und eines Massnahmenplans seit vielen Jahren für eine Reduktion der Zahl von Unfallschwerpunkten – mit eindrucksvollem Erfolg.

Ebenfalls im November wurde der Trägerverein für das neue Label «Gesundheitsstadt» gegründet, das dank grosser Pionierarbeit von Uster und Thun entwickelt wurde. Mit dem Label können, analog «Energiestadt», Städte und Gemeinden ausgezeichnet werden, welche gemäss einem umfassenden Kriterienkatalog die körperliche, psychische und soziale Gesundheit in ihrer Stadt fördern.

Informationen: www.gesundheits-stadt.ch



Runder Tisch administrative Entlastung

Am 21. Oktober 2011 lud EVD-Vorsteher Johann Schneider-Ammann zu einem Runden Tisch zur administrativen Entlastung von Unternehmen ein. Die rund 20 Vertreterinnen und Vertreter von Wirtschaft, Kantonen, Städten und Gemeinden sowie der Bundesverwaltung diskutierten über die Vereinfachung der Mehrwertsteuer, die Harmonisierung im Planungs- und Baurecht sowie die elektronischen Zollverfahren.

Diese Fragen gehören zu den 20 Massnahmen, die der Bundesrat nach der Verabschiedung des Berichts «Die administrative Entlastung von Unternehmen: Bilanz 2007-2011 und Perspektiven 2012-2015» beschlossen hat. Für den Vorstand des Städteverbandes nahm der Solothurner Stadtpräsident und Nationalrat Kurt Fluri am Runden Tisch teil.

Kurzmeldungen

18 nachhaltige Quartiere unterstützt

18 Städte und Gemeinden erhalten vom Bund Unterstützung bei der Umsetzung nachhaltiger Quartierprojekte. Das Bundesamt für Energie (BFE) und das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) finanzieren während vierzehn Monaten eine Beratung durch Experten für nachhaltige Entwicklung. Der Bund lanciert damit das Instrument «Nachhaltige Quartiere by Sméo». Das Instrument erlaubt es, Projekte aus Sicht der Nachhaltigen Entwicklung zu bewerten sowie Stärken und Schwächen zu erkennen. Es kann in den verschiedenen Phasen der Planung, Umsetzung und Nutzung eingesetzt werden.

Information: www.nachhaltige-quartiere.ch

eGovernment für Städte und Gemeinden

Am 26. Oktober 2011 fand in Bern die Plenartagung der Arbeitsgruppe «Städte- und Gemeindeinformatik» statt. Rund 90 Informatikverantwortliche liessen sich bei dieser Gelegenheit über die neuesten Entwicklungen zum Thema «eGov-Zusammenarbeit – Nutzen für Städte und Gemeinden» informieren. Dabei standen Themen wie Cloud-Computing, elektronische Geschäftsverwaltung und die SuisseID im Vordergrund. Weiter wurden konkrete Beispiele, wie das elektronische «Fundbüro Schweiz» präsentiert. Die nächste Plenartagung der Arbeitsgruppe «Städte- und Gemeindeinformatik» findet am 30. Oktober 2012 statt.

Neue Studie: Bessere Abwasserreinigung bei gleichen Kosten

In der Schweiz sorgen Gemeinden, Städte und Zweckverbände mit 839 Kläranlagen täglich für die Abwasserreinigung. Eine neue Studie des Verbandes Schweizer Abwasser- und Gewässerschutzfachleute (VSA) und der Organisation Kommunale Infrastruktur zeigt, dass in den letzten fünf Jahren die Reinigungsleistung verbessert werden konnte – bei gleichbleibenden Jahreskosten von 200 Franken pro Einwohnerwert. Die Studie bestätigt auch, dass grössere Kläranlagen effizienter sind als Kleinanlagen. Um den Zustand der Anlagen in den kommenden Jahrzehnten zu erhalten, muss in Zukunft jährlich 30 Prozent mehr als heute investiert werden. Information: www.kommunale-infrastruktur.ch

Agenda

Schweizerischer Städteverband SSV

30./31. August 2012 **Städtetag 2012** in Bern – **zum Vormerken!**
Weitere Auskünfte: Christina Grab, Telefon 031 356 32 32, info@staedteverband.ch

Städtekonferenz Kultur

26./27. April 2012 **Delegiertenkonferenz** in Burgdorf
Weitere Auskünfte: Jürg Kobel, Telefon 033 225 84 35, juerg.kobel@thun.ch

Städtekonferenz Mobilität

23. März 2012 **Mitgliederversammlung** in Bern
Weitere Auskünfte: Roman Widmer, Telefon 031 356 32 32, roman.widmer@staedteverband.ch

Konferenz der Städtischen Polizeidirektorinnen und Polizeidirektoren

10./11. Mai 2012 **95. Generalversammlung** in Bern
Weitere Auskünfte: Andrea Bucher, Telefon 044 411 70 26, andrea.bucher@zuerich.ch

Städteinitiative Bildung

20. Januar 2012 **Jahreskonferenz** in St. Gallen
Weitere Auskünfte: Bruno Oesch, Telefon 071 224 57 26, bruno.oesch@stadt.sg.ch

Schweizerische Konferenz der Stadt- und Gemeindeschreiber

15. Juni 2012 **Generalversammlung** in Schaffhausen und Neuhausen
Weitere Auskünfte: Urs Müller, Telefon 044 832 62 40, urs.mueller@wallisellen.zh.ch

Weitere Organisationen

7./8. Februar 2012 **3. Kongress Elektromobilität** in Luzern
Weitere Auskünfte: www.forum-elektromobilitaet.ch, Telefon 031 380 12 09, info@mobilityacademy.ch

20./21. März 2012 **PLANAT-Plattformtagung 2012** in Aarau
Weitere Auskünfte: www.planat.ch, Telefon 031 324 17 81, planat@bafu.admin.ch

Impressum

Herausgeber: Schweizerischer Städteverband (SSV), Monbijoustrasse 8, Postfach 8175, 3001 Bern
Redaktion: Renate Amstutz, Ariane Gigon (und Übersetzungen), Christina Grab, Sybille Oetliker, Martin Tschirren, Roman Widmer
Bildnachweis: Rolf Siegenthaler, Pascal Frautschi/Edipresse (Seite 2), Parlamentsdienste (Seite 4)
Telefon 031 356 32 32, Telefax 031 356 32 33, www.staedteverband.ch
Newsletter abonnieren: info@staedteverband.ch