



STANDPUNKT

Tempo 30 ist weit mehr als nur Lärmschutz

focus 2/19

März



Als Vereinigung der schweizerischen Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten (SVI) setzen wir uns seit jeher mit der Frage der optimalen Geschwindigkeiten auf unseren Strassen auseinander. Wir lassen uns vom Grundsatz leiten, dass Verkehrsprobleme technisch und organisatorisch optimal zu lösen sind, und zwar in einer Weise, welche die Mobilitätsbedürfnisse befriedigt ohne die Lebensqualität der Menschen zu beeinträchtigen.

Die Leistungsfähigkeit einer Strasse wird primär durch die Knotenkapazität bestimmt. Bei gesteuerten Knoten ist die Leistungsfähigkeit unabhängig von den Fahrgeschwindigkeiten. Bei unregelmässigen Einmündungen nimmt mit abnehmender Geschwindigkeit der übergeordneten Ströme die Leistungsfähigkeit der untergeordneten Ströme sogar zu. Ausserhalb der Knoten ist die Leistungsfähigkeit abhängig von den Anlageverhältnissen der Strassen. Innerorts liegt die maximale Leistungsfähigkeit auf der freien Strecke bei einer Geschwindigkeit von 30 bis 40 km/h. Bisher realisierte Beispiele zeigen, dass reduzierte Höchstgeschwindigkeiten die Kapazität nicht reduzieren, sondern tendenziell sogar erhöhen.

Die Autofahrenden wählen ihre Routen nicht nur aufgrund der tatsächlichen Reise-

zeiten. Viele von ihnen vermeiden Stau und stockenden Verkehr und wählen Routen, auf denen sie langsamer, aber stetiger fahren können. Folge davon ist der Ausweichverkehr durch Quartiere, vor allem in den Hauptverkehrszeiten. Das zeigt, dass die Gefahr von unerwünschtem Ausweichverkehr weniger stark von den heute meist noch bestehenden unterschiedlichen Höchstgeschwindigkeiten abhängt als vom Verkehrsfluss auf dem übergeordneten Strassennetz.

Potenziale für die Siedlungsentwicklung nach innen befinden sich oft im Umfeld von Hauptverkehrsstrassen. Sie werden aber durch die Anforderungen des Lärmschutzes beschränkt. Die Limitierung von Nebenwirkungen des Strassenverkehrs ist eine Voraussetzung, um solche Gebiete baulich ernsthaft zu entwickeln. Tempo 30 reduziert den Lärm substantiell, erhöht die Verkehrssicherheit massgeblich und ist so eine Grundlage für ein gedeihliches Miteinander von Verkehr, Bau und Mensch. Werden einzelne Optionen der Problemlösung ausgeschlossen, wird das Spektrum der Lösungsansätze für Kantone, Städte, Gemeinden und Experten beschnitten. Sollte Tempo 30 auf Hauptverkehrsstrassen nicht mehr signalisiert werden dürfen, würde eine effiziente, günstige und auch temporär einsetzbare Massnahme entfallen – für den Lärmschutz, aber auch zur Verflüssigung des Verkehrs.

Ulrike Huwer, Co-Präsidentin Vereinigung der schweizerischen Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten (SVI) und Leiterin Verkehrsplanung bei Basler & Hofmann

Rupert Wimmer, Co-Präsident SVI und Leiter Verkehr und Stadtraum, Tiefbauamt der Stadt Zürich

Liebe Leserin, lieber Leser

Weniger Strassenlärm, höhere Verkehrssicherheit, besserer Verkehrsfluss und damit weniger Ausweichverkehr in die Quartiere: Aus der Sicht von Verkehrsingenieuren ist unbestritten, dass die Einführung von Tempo 30 auf Hauptverkehrsachsen je nach Situation Vorteile für den Stadtverkehr bringt. Auch von der Stadtbevölkerung werden Temporeduktionen begrüsst, wie eine Befragung der Städtekonferenz Mobilität zeigt.

Trotzdem scheiden sich am Thema die Geister. Im Parlament fällt demnächst der Entscheid, ob die Städte weiterhin aus Lärmschutzgründen Tempo 30 auf Hauptverkehrsachsen anordnen dürfen. Die Beiträge in der aktuellen «focus»-Ausgabe verdeutlichen: Damit Hauptverkehrsachsen ihrer Netzfunktion optimal gerecht werden, brauchen die Städte Spielraum für die Interessensabwägung zwischen verschiedenen Massnahmen.

Wir wünschen eine gute Lektüre!

Inhalt

Standpunkt	1
Interview	2
Thema	3
Session und Vernehmlassungen	4
Städteverband im Fokus	5
Agenda	6

INTERVIEW

«Grundsatzdiskussionen zu Tempo 30 gab es praktisch keine»



Philipp Kutter,
Stadtpräsident Wädenswil und
Nationalrat

Philipp Kutter, Jahrgang 1975, ist seit 2006 Stadtrat und seit 2010 Stadtpräsident von Wädenswil. Seit letztem Sommer vertritt er zudem die CVP im Nationalrat. Kutter setzt sich ein für die Anliegen der Städte und Agglomerationen, für Bildung und Wirtschaft. Von 2017 bis 2018 war er Mitglied des Zürcher Kantonsrats und Fraktionspräsident. Kutter ist verheiratet und Vater von zwei schulpflichtigen Kindern.

Welche besonderen Herausforderungen hat Wädenswil beim Verkehr zu bewältigen?

Der Verkehr funktioniert in Wädenswil grundsätzlich recht gut. Unsere grösste Achillesverse ist die Einfallsachse ab Autobahn-Ausfahrt. Der ganze Verkehr wird über eine einzige Strasse abgewickelt, was dazu führt, dass sich zu gewissen Zeiten die Kolonnen bis auf die Autobahn stauen. Sorgen bereiten mir auch Staus im Zentrum und der zunehmende Verkehr in den Quartieren.

Inwiefern ist Tempo 30 in Ihrer Stadt bereits ein Thema?

Wir haben in den letzten Jahren auf den meisten Quartierstrassen Tempo 30 eingeführt. Unsere Strategie war, dass wir Tempo 30 dort prüfen, wo die Menschen im Quartier es wünschen. Das hat sich sehr bewährt, Grundsatzdiskussionen gab es praktisch keine. Die Erfahrungen im Alltag sind gut. Die Temporeduktion hat sich positiv auf die Sicherheit ausgewirkt, viele Quartierstrassen sind ja auch Schulwege. Zudem konnten wir die Lärmbelastung reduzieren und den Verkehr verflüssigen.

Im Nationalrat haben Sie im Dezember gegen eine parlamentarische Initiative gestimmt, welche die Einführung von Tempo 30 auf Hauptverkehrsachsen aus Lärmschutzgründen verbieten will. Weshalb?

Ich verstehe grundsätzlich das Anliegen von Kollege Gregor Rutz. Er will, dass der Verkehr auf den Hauptverkehrsachsen bleibt. Das will ich auch. Aber es gibt Situationen, wo man mit Tempo 30 genau das erreicht. Wir müssen immer die Situation vor Ort anschauen. Die Initiative verhindert das weitgehend. Nur noch die Sicherheit soll massgebend sein, die Umweltbelastung oder der Verkehrsfluss nicht mehr. Das ist mir zu einschränkend.

Tempobeschränkungen, autobefreite Zentren und Begegnungszonen – vielerorts werden aus Verkehrsflächen wieder Lebensräume. Auch in Wädenswil?

Ja, wir haben im Zentrum mehrere Gemeindestrassen zu Begegnungszonen umgestaltet, übrigens mit politischer Unterstützung von Links bis Rechts. Damit konnten wir die Aufenthaltsqualität verbessern, was auch den Detaillisten zu Gute kommt. Doch es bleibt alles Stückwerk, wenn die Hauptverkehrsachse eine Schneise bleibt. Sie führt bei uns, wie in vielen Agglomerationsgemeinden, mitten durchs Zentrum. Schon eine siedlungsorientierte Gestaltung würde uns helfen, es muss nicht zwingend Tempo 30 sein.

Immer häufiger sorgen auch Mischverkehrsflächen für Kontroversen. Wie begegnen Sie dieser Problematik in Wädenswil?

Die Akzeptanz ist bei uns gut. Diskussionen gibt es manchmal, weil in Tempo 30 Zonen grundsätzlich keine Fussgängerstreifen zulässig sind. Ich finde, wir sollten etwas pragmatischer sein, vor allem auf Schulwegen.

Wie gut ist Ihre Stadt verkehrlich erschlossen? Wie kann die Erreichbarkeit weiter ausgebaut werden?

Wir verfügen über einen guten öffentlichen Verkehr und auch die Kapazität der Strassen ist ausreichend, mit Ausnahmen. Die Kapazität der «Einfallsachse Zugerstrasse» ab Autobahn stösst an ihre Grenzen. Da gibt es Handlungsbedarf. Geprüft werden Lichtsignalanlagen, zusätzliche Spuren, allenfalls auch punktuelle Ausbauten im Strassensystem.

Wie sieht der öffentliche Raum in Wädenswil in 20 Jahren aus?

Das Zentrum von Wädenswil wird mit der Verdichtung noch städtischer werden. Ich sehe das als Chance. Wir können den Konsum und damit das Gewerbe stärken, das «Dorfleben» stimulieren und dank kurzen Wegen und Nähe zum Bahnhof das Verkehrswachstum auf den Strassen eindämmen. Das gelingt aber nur, wenn der öffentliche Raum über eine hohe Aufenthaltsqualität verfügt. Die Gestaltung von Plätzen, Parks und Strassenräumen wird immer wichtiger werden.

THEMA

Weshalb grosse und kleine Städte Tempo 30 wollen

Die Motivationen, weshalb Städte Tempo 30 auf ihren Strassen signalisieren wollen, reichen von der Verflüssigung des Verkehrs und der Belebung der Zentren in kleinen Städten bis zum Lärmschutz in grossen Städten. Das zeigen Beispiele von Horw bis Lausanne und von Zürich bis Münsingen. Die Städte sollen deshalb weiterhin selber entscheiden können, ob sie diese Massnahme begründet einsetzen wollen.



Paul Schneeberger
Leiter Verkehrspolitik
Schweizerischer Städteverband
und Geschäftsführer
Städtekonferenz Mobilität

Aus drei Gründen darf in der Schweiz innerorts Tempo 30 signalisiert werden: Wenn die Sicherheit oder der Verkehrsablauf verbessert werden oder wenn übermässige Umweltbelastungen reduziert werden können. Die Verkehrskommission des Ständerats befindet demnächst darüber, ob von diesen Kriterien nur noch jenes der Sicherheit übrigbleiben soll. Fände die Parlamentarische Initiative, die das fordert, eine Mehrheit, würden die Handlungsspielräume der Kantone, Städte und Gemeinden im Verkehrsmanagement massiv beschnitten. Sie würden eines Instruments beraubt, mit dem sie ihren spezifischen Herausforderungen massgeschneidert Rechnung tragen können.

Wie unterschiedlich die lokalen Motivationen für das begründete Abweichen von 50 km/h innerorts sind, macht die Bevöl-

kerungsbefragung zum Stadtverkehr deutlich, welche die Städtekonferenz Mobilität zusammen mit sieben Städten durchführen liess (vgl. Kasten). Sie förderte in Lausanne und Zürich nicht nur solide Mehrheiten für Tempo 30 zu Tage, sondern auch unterschiedliche Akzente. In Zürich sprechen sich zwei Drittel der Befragten für Tempo 30 auf Hauptverkehrsstrassen aus, um den Lärm zu reduzieren. In Lausanne findet demgegenüber der Ansatz eine Mehrheit, diese Massnahme nur in der Nacht umzusetzen, also dann, wenn die Sensibilität gegenüber dem Lärm am höchsten ist.

«Bei einer Annahme der Parlamentarischen Initiative würden die Handlungsspielräume der Kantone, Städte und Gemeinden im Verkehrsmanagement massiv beschnitten.»

In kleineren Städten geht es weniger um Lärmreduktionen als um attraktivere öffentliche Räume und flüssigeren Verkehr. Eine Tempo-30-Pionierin ist Horw. Die Geschwindigkeitsreduktion auf der Kantonsstrasse war dort vor über zehn Jahren ein Teil jenes

Massnahmen-Puzzles, mit dem das Zentrum umgestaltet wurde. Aus dem genormten Verkehrsraum wurde ein gestalteter Lebensraum mit Boulevardkaffees, der Züge einer Flaniermeile trägt.

«In kleineren Städten geht es weniger um Lärmreduktionen als um attraktivere öffentliche Räume und flüssigeren Verkehr.»

Was in Horw umgesetzt wurde ist, in Münsingen noch Zukunftsmusik. 2023 sollen Autos, Velofahrer und Fussgänger dort besser in Einklang gebracht werden. Die Fussgänger sollen nicht mehr auf Fussgängerstreifen kanalisiert werden, was den motorisierten Verkehr bremst. Weil dieser langsamer zirkulieren wird, können die Passanten dann die Lücken zwischen den Fahrzeugen nutzen, um die Strasse zu queren. Das wiederum führt zu einem kontinuierlicheren Verkehrsfluss. Dass Münsingen immer noch auf die Neugestaltung wartet, obwohl sein Konzept nicht jünger ist als jenes von Horw, ist einem Zufallsentscheid im bernischen Kantonsparlament vor zehn Jahren zuzuschreiben. Mittlerweile steht der Kanton hinter dem Vorhaben. Ironie dieser Geschichte ist, dass just eine Beschwerde gegen die Tempo-30-Pläne in Münsingen zur gerichtlichen Legitimation solcher Lösungen führte. Das Bundesgericht erkannte 2010, dass Tempo 30 auch auf sogenannten Durchgangsstrassen zulässig ist.

Bevölkerungsbefragung Stadtverkehr

Die Zufriedenheit mit der Verkehrssituation in Schweizer Städten ist im Durchschnitt hoch. Das geht aus der Befragung hervor, welche die Städtekonferenz Mobilität zusammen mit den Städten Basel, Bern, Freiburg, Lausanne, Nyon, St. Gallen und Zürich vom Institut gfs.Bern bei rund 8000 Einwohnerinnen und Einwohnern hat durchführen lassen. 63 Prozent der befragten Personen sind mit der Verkehrssituation sehr oder eher zufrieden. Als Begründung dafür nennen sie am häufigsten die Qualität

des öffentlichen Verkehrs. Verkehrsbehinderungen, Parkplatzmangel und Lärmbelastung sind negative Auswirkungen des Verkehrs, von denen sie am häufigsten betroffen sind.

Mehr Mittel wünschen sich die Befragten vor allem für Veloinfrastruktur, Aufenthaltsqualität und Massnahmen gegen Lärm- und Umweltbelastung. Eine Erhöhung des Fuss- und Veloverkehrs wird überall begrüsst. Ein relevanter Anteil der Befragten in allen Städten spricht sich für mehr öffentlichen Raum ohne

Verkehr aus. In allen Städten besteht ein Interesse an der Nutzung von Mobilitäts-Apps für das Smartphone, mit denen die schnellste Route oder das beste Verkehrsmittel bestimmt werden kann. Nur knapp ein Viertel würde die Nutzerdaten für die Verkehrsplanung zur Verfügung stellen.

Alle Informationen zur Befragung finden Sie auf der Webseite der Städtekonferenz Mobilität:

www.skm-cvm.ch

POLITIK

Rückblick auf die Frühjahrssession

Das Parlament hat in der Frühjahrssession mehrere Vorlagen beraten, die für die Städte von Bedeutung sind, unter anderem in der Sozial- und Verkehrspolitik. Mehrere Entscheidungen fielen im Sinne des Städteverbandes.

Fonds de Roulement wird aufgestockt

Die Volksinitiative «Mehr bezahlbare Wohnungen» ist im Parlament nicht mehrheitsfähig. Der gemeinnützige Wohnungsbau wird aber trotzdem stärker gefördert. Der Fonds de Roulement, der Wohnbaugenossenschaften zinsgünstige Darlehen gewähren kann, wird um 250 Mio. Franken aufgestockt. Dies ist aus Sicht des Städteverbandes erfreulich. Nach dem Nationalrat hat auch der Ständerat den indirekten Gegenentwurf des Bundesrats angenommen und damit einen Mittelweg eingeschlagen. Die Erhöhung der Bundesmittel tritt in Kraft, sobald die Volksinitiative zurückgezogen oder abgelehnt worden ist.

EL-Reform abgeschlossen

National- und Ständerat haben sich auf eine Reform der Ergänzungsleistungen (EL) geeinigt. Es handelt sich um einen Kompromiss, der Kosteneinsparungen verspricht. Bei der umstrittenen Vermögensschwelle setzte sich der Nationalrat durch. Wer über 100 000 Franken besitzt, bekommt keine EL. Bei den ebenfalls noch umstrittenen Vermögensfrei-

beträgen für die EL-Berechnung setzte sich der Ständerat mit etwas höheren Ansätzen durch. Der Städteverband hatte sich zuletzt vor allem dafür ausgesprochen, die umstrittene «10%-Strafe» aus dem Revisionsprojekt zu streichen, was nun auch erfolgt ist.

Steuerabzüge für Kinderbetreuung

Lassen Eltern ihre Kinder extern betreuen, sollen sie künftig bei der direkten Bundessteuer bis zu 25 000 Franken abziehen können. Heute sind es 10 100 Franken. Der Nationalrat hat dem höheren Abzug für die Kinderbetreuung deutlich zugestimmt. Neben den erhöhten Abzügen für Kinderdrittbetreuungskosten soll auch der allgemeine Kinderabzug von 6500 Franken auf 10 000 Franken angehoben werden. Nun ist der Ständerat am Zug.

Klimaneutrale Busantriebe

Der Nationalrat hat ein Postulat überwiesen, das den Bundesrat auffordert, die finanzielle Unterstützung der Umstellung von dieselbetriebenen auf klimaneutrale Busse zu prüfen. Viele Städte und städtische Transportunternehmen arbeiten bereits aktiv an der Ablösung der Dieselbusse durch umweltfreundliche Busse. Jedoch kosten solche Fahrzeuge heute noch viel mehr als Dieselbusse. Um der Antriebsform in der Schweiz zum Durchbruch zu verhelfen, soll der Bund nun befristet einen

Teil der Mehrkosten übernehmen. Der Städteverband begrüsst diesen Schritt.

Grüne Zonen für Elektrofahrzeuge

Der Nationalrat hat eine Motion der Grünliberalen Fraktion angenommen, welche die Schaffung von speziellen Parkzonen für Elektrofahrzeuge vorsieht. Die grün eingefärbten Zonen sollen mit Ladestationen ausgestattet werden. Die Umsetzung der grünen Zonen wäre vor allem Sache der Städte. Diese stehen grundsätzlich hinter dem Anliegen, über das der Ständerat noch zu befinden hat.

Bundesbeiträge für Schiene und Strasse

Der Ständerat unterstützt den Bahnausbau 2035, möchte aber zusätzliche Projekte realisieren. Damit belaufen sich die Kosten auf 12,82 Mrd. Franken. Als nächstes entscheidet der Nationalrat. Dieser beschloss unterdessen die Verpflichtungskredite für die Bundesbeiträge aus dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF). Für die dritte Generation der Agglomerationsprogramme soll der Bund 1,34 Mrd. Franken zur Verfügung stellen. Den Nationalstrassenkredit für 2019 stockte der Nationalrat von 4,6 auf 5,7 Mrd. Franken auf, für die Jahre 2020–2023 verabschiedete er einen Zahlungsrahmen in Höhe von 8,156 Mrd. Franken. Die Vorlage geht nun an den Ständerat.

Vernehmlassungen

Revision der Verordnung über das Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder

Der Städteverband stimmt der Totalrevision der Verordnung über das Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (VISOS) grundsätzlich zu. Begrüsst wird insbesondere die Harmonisierung der VISOS mit ihren beiden Schwesterverordnungen (VBLN und VIVS). Die Revision ist zeitgemäss und angesichts des hohen Alters der Verordnung auch vordringlich. ISOS ist das einzige schweizweite, nach einheitlichen Kriterien erstellte Instrument zur qualitativen Beurteilung von Ortsbildern und ist damit eine bedeutende Grundlage zur qualitätsvollen Siedlungsentwicklung. Dennoch, so betont der SSV in seiner Stellungnahme, ist ISOS keine Planung, son-

dern eine Grundlage für die Planung und die raumplanerische Interessenabwägung. Der SSV verlangt auch, dass die entsprechende Verordnung nicht über die Vorgaben des zugehörigen Bundesgesetzes hinausgeht und fordert den Bund auf, die Einführung einer Siedlungskategorie für Grossstädte gemeinsam mit den Städten zu prüfen.

Unterstützung für zwei Wochen Vaterschaftsurlaub

Der Städteverband befürwortet den indirekten Gegenvorschlag zur Vaterschaftsurlaubs-Initiative. Das Volksbegehren hatte einen Vaterschaftsurlaub von 4 Wochen vorgeschlagen, der Gegenvorschlag aus der Sozialkommission des Ständerates möchte derweil zwei Wochen Vaterschaftsurlaub ge-

währen. Dieser Kompromiss findet unter den Städten Akzeptanz, gleichzeitig betrachten ihn zahlreiche SSV-Mitglieder als Minimallösung und würden einen längeren Urlaub begrüssen. Sie betonen auch, dass in städtischen Verwaltungen oft grosszügigere Regelungen bestehen.

Finanziert werden soll der Zweiwöchige Urlaub gleich wie die Mutterschaftsentschädigung über die Erwerbersatzordnung, das heisst über paritätisch erhobene Lohnprozente. Der Beitragssatz müsste dafür von 0,45 auf 0,5 Lohnprozente erhöht werden. Die Kostenfolgen für die Wirtschaft erachten die SSV-Mitglieder als vertretbar.

Weitere Vernehmlassungen unter:
www.staedteverband.ch

AKTUELL

Städteverband im Fokus

Asylentscheide in weniger als einem halben Jahr: Merkblatt des Städteverbandes



Seit dem 1. März 2019 sind die neuen Asylverfahren in Kraft. Die notwendigen Abklärungen zur Prüfung der Asylanträge werden nun beschleunigt durchgeführt, in rund 70 Prozent der Fälle soll der Entscheid nach weniger als einem halben Jahr vorliegen. Der Städteverband hat sich an der Planung dieser Asylreform beteiligt und pflegt einen stetigen Austausch mit Bund und Kantonen zu Migrationsthemen. Der Städteverband hat nun ein Merkblatt mit den wichtigsten Neuerungen der Reform zusammengestellt. Dieses zeigt auf, welche Rolle die Städte und Gemeinden in den neuen Asylverfahren einnehmen. Gleichzeitig informiert das Dokument über die «Integrationsagenda Schweiz». Seitens des Bundes werden die Finanzmittel, die den Kantonen für Integrationsmassnahmen zur Verfügung gestellt werden, im Verlaufe des Jahres 2019 erhöht, wobei von den Kantonen auch eine Vereinheitlichung der Integrationspolitik gefordert wird. Dies kann auch Auswirkungen auf die Städte haben, denn sie erbringen auch in der Integrationsarbeit bedeutende Leistungen.

www.staedteverband.ch

Städteverband unterstützt Westschweizer Kampagne für die STAF



Die Westschweizer Kantone führen eine gemeinsame Kampagne zugunsten der Steuerreform und AHV-Finanzierung (STAF) mit Unterstützung des Städteverbandes durch. Den Auftakt bildete eine Medienkonferenz in Delsberg. Martin Tschirren, stellvertretender Direktor des SSV, erläuterte dabei die Argumente, die aus städtischer Sicht für die Vorlage sprechen, und verwies insbesondere auf die Dringlichkeit und die Bedeutung der Reform. Ausserdem trage die STAF den Forderungen der Städte und Gemeinden besser Rechnung als die USR III – dies insbesondere aufgrund der Gemeindeklausel, die die Berücksichtigung der Auswirkungen auf die kommunale Ebene sicherstellt. Der Städteverband ist auch an weiteren Veranstaltungen präsent und hat bei einem Kampagnenfilm von economiesuisse mitgemacht.

www.jura.ch (auf Französisch)

www.youtube.com

Neue Leitsätze für eine nachhaltige öffentliche Beschaffung



Die Beschaffungskonferenz des Bundes hat neue Leitsätze für eine nachhaltige Beschaffung von Gütern und Dienstleistungen verabschiedet. Sie widmen sich Themen wie der Wirtschaftlichkeit, der Ressourceneffizienz, den Arbeitsbedingungen oder dem Nachweis von sozialer Verantwortung. Die Leitsätze gelten insbesondere für die Beschaffungsstellen des Bundes. Grundsätzlich sind sie aber für alle Beschaffungen anzuwenden. Städte und Gemeinden sind daher eingeladen, die Leitsätze zu übernehmen oder entsprechend ihren Bedürfnissen anzupassen. Als Mitglied der Fachgruppe wirkte der Städteverband an der Ausarbeitung der Leitsätze mit.

www.bkb.admin.ch

Kurzbericht zur Tagung über die Gesundheitsförderung in Städten



Der Städteverband beteiligte sich im Januar an einer Tagung von Gesundheitsförderung Schweiz. Die eintägige Konferenz behandelte die Rolle der Städte und Gemeinden in der Gesundheitsförderung und lieferte beispielsweise Informationen über die Bedeutung des Städtebaus. Es liegt nun ein kurzer Ergebnisbericht mit weiteren Erkenntnissen zur Tagung vor.

www.staedteverband.ch

Neuer Online-Auftritt des Schweizerischen Städteverbandes



Der Städteverband hat seine Webseite einem Relaunch unterzogen: Seit Anfang März erscheint die Seite mit einer aktuelleren Startseite, ausführlichen Themenseiten und einer vereinfachten Navigation. Einzelne Beiträge können auf Social-Media-Kanälen oder per E-Mail geteilt werden. Auf der Seite kommen mehr Bilder zum Einsatz, beibehalten wurde das Corporate Design der Seite mit Elementen wie Logo, Farbgebung und Schrift. Wie bisher stehen den Mitgliedern des Städteverbandes zusätzliche Informationen im passwortgeschützten Bereich zur Verfügung.

www.staedteverband.ch

Kurzmeldungen

Familienergänzende Kinderbetreuung

Im Herbst 2018 hat das Parlament entschieden, das Impulsprogramm zur Erweiterung des Angebotes bei der familienergänzenden Kinderbetreuung zu verlängern. 124,5 Mio. Franken werden bereitgestellt, um in den Jahren 2019 bis 2023 zusätzliche Krippenplätze und Betreuungsangebote in Schulen zu schaffen. Gesuche für dieses neue Unterstützungsprogramm können seit Anfang Februar 2019 beim Bundesamt für Sozialversicherungen eingereicht werden, wobei sich die Ausschreibung insbesondere auch an Städte und Gemeinden richtet.

www.bsv.admin.ch

Europäische Nachhaltigkeitswoche

Vom 30. Mai bis 5. Juni findet die Europäische Nachhaltigkeitswoche 2019 statt. Diese Initiative hat zum Ziel, Aktivitäten und Projekte, die zur nachhaltigen Entwicklung beitragen, sichtbar zu machen. 2019 liegt der Schwerpunkt auf Aktivitäten, die sich u.a. auf folgende Nachhaltigkeitsziele beziehen: Hochwertige Bildung, menschenwürdige Arbeit und Wirtschaft, weniger Ungleichheiten und Massnahmen zum Klimaschutz.

www.esdw.ch

Schweizer Vorlesetag 2019

Vorlesen ist die einfachste und wirksamste Form der Leseförderung. Am 22. Mai veranstaltet das Schweizerische Institut für Kinder- und Jugendmedien SIKJM deshalb erneut den Schweizer Vorlesetag. Auch Politikerinnen und Politiker können sich engagieren und Kindern und Jugendlichen an Veranstaltungen vorlesen. Der Städteverband unterstützt den Tag als Netzwerkpartner.

www.schweizvorlesetag.ch

Elterliche Erziehungskompetenzen

Die Familie ist für ein gesundes Aufwachsen der Kinder in den ersten Lebensjahren zentral. Fachpersonen und Gemeinden leisten deshalb einen wichtigen Beitrag zur Stärkung elterlicher Erziehungskompetenzen. Im Fachaustausch «Aufwachsen in der Familie – aktive Gemeinden im Bereich der Frühen Kindheit» widmet sich die Stiftung RADIX dem Thema.

www.radix.ch

Agenda

Schweizerischer Städteverband SSV

- 29. März 2019** **Schweizerischer Stadtwerkekongress** in Bern
Information: www.stadtwerkekongress.ch
- 30. April 2019** **Frühlings- & Herbstseminar Netzwerk Lebendige Quartiere** in Bern
29. Oktober 2019 Information: Julia Imfeld, Telefon 031 35 632 32, netzwerk@lebendige-quartiere.ch
- 5./6. September 2019** **Städtetag 2019** in Chur
Information: Christina Grab, Telefon 031 356 32 32, info@staedteverband.ch

Sektionen des Schweizerischen Städteverbandes

- 3. Juni 2019** **Mitgliederversammlung und Fachanlass der Städtekonferenz Mobilität Wie weiter mit der Veloinfrastruktur?**
Information: Paul Schneeberger, Telefon 031 356 32 32, info@skm-cvm.ch
- 26. September 2019** **Save-the-date – 17. Kongress zur urbanen Sicherheit KSSD/SVSP/SKP** in Bern
Information: Christoph Lienhard, Telefon 044 411 70 30, info@kssd.ch

Weitere Organisationen

- 2. April 2019** **IoT-Konferenz – From Hype to Reality** in Bern (Patronat: SSV)
Information: www.asut.ch
- 10./11. April 2019** **SmartSuisse** in Basel (Patronat: SSV)
Information: www.smartsuisse.com
- 14. Mai 2019** **Forum Nachhaltige Entwicklung «Nachhaltiger Konsum und nachhaltige Produktion» (SDG12)** in Bern (Patronat: SSV) / Information: www.are.admin.ch
- 16. Mai 2019** **Fachaustausch «Aufwachsen in der Familie – aktive Gemeinden im Bereich der Frühen Kindheit»**
4. Juni 2019 in Zug und Chur / Information: www.radix.ch
- 22. Mai 2019** **Schweizer Vorlesetag**
Information: www.schweizervorlesetag.ch
- 23. Mai 2019** **4. Nationales Fachforum Jugend und Medien** in Bern
Information: www.jugendundmedien.ch
- 24. Mai 2019** **7. Nationaler Energie-Kongress** in St.Gallen (Patronat: SSV)
Information: www.energiekongress.ch
- 18. Juni 2019** **Swiss Governance Forum – Regieren in der Schweiz** in Bern (Patronat: SSV)
Information: www.kpm.unibe.ch
- 3. Juli 2019** **10. Schweizer Fachtagung Erscheinungsformen von Jugendgewalt – Hintergründe und Präventionsmöglichkeiten** in Zürich / Information: www.sifg.ch
- 16. - 19. September 2019** **Schweizer Mobilitätsarena** in Bern (Patronat: SSV)
Information: www.mobilitaetsarena.ch

Impressum

Herausgeber: Schweizerischer Städteverband SSV, Monbijoustrasse 8, Postfach, 3001 Bern
Redaktion: Marius Beerli, Dominic Blumenthal, Barbara Brechbühl, Karin Christen, Julia Imfeld, Carol Mauerhofer, Maja Münstermann, Paul Schneeberger, Martin Tschirren;
Übersetzungen: proverb; Bildnachweise: Rolf Siegenthaler; Porträt Seite 1: zvg; Foto Seite 2: zvg; Foto Seite 3: zvg.
Telefon 031 356 32 32, www.staedteverband.ch
Newsletter abonnieren: info@staedteverband.ch