



STANDPUNKT

focus 6/18
Oktober

Automatisierte Fahrzeuge sind so gut wie ihr Management



Renate Amstutz,
Direktorin Schweizerischer
Städteverband

Unterschiedliche Stufen automatisierter Mobilität sind eine Realität. Im öffentlichen Verkehr gibt es die vollautomatische Metro in Lausanne oder autonome Shuttle-Busse, bei vielen neuen Autos sind Fahrassistenten Standard. Die Entwicklung bleibt aber nicht stehen. Sie kann den Zugang zu individueller Mobilität für Menschen vereinfachen, die heute nicht selber Autofahren können, zum Beispiel Kinder oder Betagte.

Dass dies nicht die einzigen Wirkungen dieser technischen Entwicklung sind, haben die Forschungsarbeiten deutlich gemacht, die der Städteverband zusammen mit weiteren Partnern und den Mobilitätsfachleuten des Büros EBP in den vergangenen zwei Jahren durchgeführt hat. Nach der Grundlagenstudie konnten Mitte September auch die Arbeiten zu spezifischen Folgen abgeschlossen und publiziert werden. Sie fokussieren unter anderem auf Städte und Agglomerationen, den öffentlichen Verkehr oder die Verkehrs- und Datensicherheit.

Die politische Schlussfolgerung aus den wissenschaftlichen Erkenntnissen lautet wie folgt: Es gilt, einen Rahmen zu schaffen, der zu Innovationen motiviert. Gleichzeitig ist dieser aber auch darauf anzulegen, dass sich

negative Folgen möglichst vermeiden lassen. Und vor allem geht es darum, dass wir uns als Städte zusammen mit allen Beteiligten einen Überblick darüber verschaffen, wer was mit welcher Zielsetzung denn gerade ausprobiert: Gefragt sind eine Austauschplattform sowie eine Testagenda, an der sich die privaten Innovatoren und die Wissenschaft genauso beteiligen wie alle Staatsebenen.

So lässt sich sicherstellen, dass sich die verschiedenen Forschungen ergänzen. Daraus lässt sich auch der geeignete Rahmen ableiten, den die Gemeinwesen künftig dafür setzen. Automatisierung im Verkehr steht und fällt mit der Güte ihres Managements. Lässt man die Dinge laufen, wird sie zu Mehrverkehr führen, weil sich automatisierte Fahrzeuge einfach bestellen lassen, was zu Leerfahrten führen kann, und weil neue Gruppen am Verkehr teilnehmen. Hier sind Massnahmen gefragt, die Politik ist gefordert.

Besondere Herausforderungen stellen sich in Stadtzentren: Für getrennte Verkehrswelten ist dort zu wenig Platz. Gerade dort wird dem klassischen gebündelten öffentlichen Verkehr weiterhin eine wichtige Rolle zukommen, nur schon, weil seine räumliche Effizienz unschlagbar ist, wenn viele Menschen zu befördern sind. Dort, wo dieser auf eigenen Schienentrassees verkehrt, lässt er sich automatisieren und günstiger betreiben. Generell gilt: Je mehr wir wissen, desto besser können wir unsere Zukunft gestalten.

Liebe Leserin, lieber Leser

Die Automatisierung im Verkehr wird unsere Mobilität grundlegend verändern. Sie stellt deshalb auch Städte, Kantone und Personentransportunternehmen vor Herausforderungen und wirft viele Fragen auf: Welchen Einfluss haben automatisierte Fahrzeuge auf die Kapazitäten der Verkehrsinfrastruktur? Welche neuen Infrastrukturen und Gesetzesanpassungen werden nötig? Welche Mobilitätsangebote haben Marktchancen? etc.

In der bislang breitesten Studie zum automatisierten Fahren in der Schweiz hat sich der Städteverband gemeinsam mit Partnern dem Thema gewidmet. Die Studie, die wir in diesem «focus» vorstellen, zeigt unter anderem: Im automatisierten öffentlichen Verkehr hat die Schweiz das Potenzial eine Vorreiterrolle einzunehmen. Um die Chancen der Automatisierung künftig zu nutzen, muss die öffentliche Hand aber bereits heute die Weichen stellen.

Viel Spass bei der Lektüre!

Inhalt

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

INTERVIEW

«Sitten ist weltweit führend beim Einsatz smarter Shuttle-Busse»


Philippe Varone
Stadtpräsident von Sitten

Philippe Varone, Jahrgang 1964, ist seit dem 1. Januar 2017 Stadtpräsident von Sitten. Als FDP-Mitglied hatte er zunächst einen Sitz im Generalrat (Legislative) und später dann im Gemeinderat. Philippe Varone stammt aus einer Winzerfamilie. Er hat einen Abschluss der Universität Lausanne in Wirtschaftswissenschaften. Nach verschiedenen beruflichen Stationen übernahm er die Leitung des Familienunternehmens Philippe Varone Vins SA. Mit seinem Faible für Kultur und kulturelles Erbe engagiert sich Philippe Varone stark im Vereinsleben der Stadt Sitten. Er ist verheiratet und Vater von zwei Kindern.

In Sitten fahren bereits autonome Shuttle-Busse durch die Stadt und passieren dabei auch Kreisel und Ampeln. Sind Sie stolz auf dieses Projekt?

Wir sind sogar sehr stolz darauf. Sitten ist weltweit führend beim Einsatz smarter Shuttle-Busse. Sie sind sichtbarer Ausdruck unserer auf Innovation und Forschung ausgerichteten Politik. Und der Erfolg gibt uns recht: Weltweit entstehen zwar laufend neue Projekte dieser Art, wir haben jedoch noch immer einen Vorsprung von sechs Monaten bei Fahrzeugen, die in der Lage sind, Verkehrsampeln zu erkennen.

Welches sind die grössten Hindernisse, die es momentan zu überwinden gilt?

Es bedarf noch einer Reihe technischer Verbesserungen, insbesondere muss die Beförderungsgeschwindigkeit erhöht werden. Die grösste Herausforderung besteht jedoch darin, die Shuttle-Busse gut in das öffentliche Verkehrsnetz zu integrieren. Das testen wir zurzeit auf einer Strecke, die vom Bahnhof, an dem die Pendler und Touristen ankommen, ins Stadtzentrum führt. Das erklärte Ziel der Stadt Sitten ist es, die Shuttle-Busse als letztes Glied in der Mobilitätskette einzusetzen, um damit den Transport auf dem letzten Kilometer zu gewährleisten.

Sie arbeiten eng mit dem Kanton Wallis, dem mobility lab und PostAuto zusammen. Welche Rolle spielt dabei die Stadt?

Wir fungieren als Testgebiet für die auto-

nomen Shuttles. Um diese Tests unter realen Bedingungen durchführen zu können, wurden die für Sicherheit, Strassen und Mobilität zuständigen Dienststellen einbezogen. Seit Anfang Jahr sind wir Träger des Projekts, dessen Finanzierung wir zum Teil übernehmen.

Die Autoren der Studie «Einsatz automatisierter Fahrzeuge im Alltag» schreiben, dass die Schweiz das Potenzial habe, im automatisierten öffentlichen Verkehr eine Vorreiterrolle zu übernehmen. Sehen Sie das auch so?

Aber sicher! Und das ist mitnichten nur ein Slogan oder eine Behauptung, sondern bereits heute Realität. Schon bei der Einführung des Projekts konnten wir feststellen, dass die Shuttle-Busse in Sitten ein internationales Medieninteresse erzeugen, da sie weltweit die ersten in den Verkehr integrierten autonomen Shuttles waren. Interesse besteht jedoch nicht nur auf Seiten der Medien, auch die Unternehmen und natürlich die Öffentlichkeit sind auf das Thema aufmerksam geworden. Die Shuttles sind für die Stadt von touristischem und wirtschaftlichem Nutzen. Sie sind Teil grundsätzlicher Überlegungen zum Thema Mobilität und zur Verbindung zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln. Für uns ist es jetzt entscheidend, diese Testphase hinter uns zu lassen und die Shuttle-Busse in unser Konzept für den öffentlichen Verkehr zu integrieren. So werden wir die Dauerhaftigkeit des Projekts sicherstellen.

Welche Bedeutung hat die landesweite Vernetzung für die langfristige Entwicklung? Und was erwarten Sie vom Bund?

Der Bund hat die Pilotversuche genehmigt und überwacht die Gewährleistung der Sicherheit. Er übernimmt bislang jedoch nur eine Beobachterrolle. Das Bundesamt für Verkehr sollte sich intensiver mit dem Projekt beschäftigen und sich auch finanziell beteiligen. Man darf sich keine Illusionen machen – die finanzielle Seite spielt bei einem Projekt wie diesem zwangsläufig eine gewisse Rolle.

Wie wird Sitten in 20 Jahren aussehen – und vor allem: Wie wird man sich dort fortbewegen?

Das Auto wird deutlich weniger Bedeutung haben als heute. Wir werden uns vor allem zu Fuss, mit dem Velo, dem Bus oder auch mit der Seilbahn fortbewegen, die den Bahnhof Sitten mit dem neuen Stadtquartier Les Mayens de l'Hôpital und dem Skigebiet «4 Vallées» verbindet. Und natürlich werden wir auch autonome Shuttle-Busse haben! Die Gewohnheiten beginnen sich bereits zu verändern. Die sanfte Mobilität gewinnt jeden Tag an Boden, und wir fördern diese dringend notwendige Entwicklung. Zur Zufriedenheit aller Nutzer – Anwohner, Kaufleute und Besucher – ist das Stadtzentrum bereits grösstenteils Fussgängerzone. Aufgrund seiner Grösse und der städtebaulichen Gegebenheiten bietet Sitten ideale Voraussetzungen, um diese Revolution im Bereich der Mobilität erfolgreich zu gestalten.

THEMA

Städte und Agglomerationen mit Hoffnungen und Befürchtungen

Der Einsatz automatisierter Fahrzeuge im motorisierten Individualverkehr, im öffentlichen Verkehr sowie im Güterverkehr bringt umwälzende Neuerungen für die Mobilität in urbanen Räumen. Städte und Agglomerationen müssen sich bereits heute Gedanken darüber machen, wie automatisiertes Fahren zur erwünschten stadtverträglichen Mobilität beitragen kann.



Christof Abegg,

Teamleiter Stadt- und Regionalwirtschaft bei EBP und Leiter der Vertiefungsstudie «Städte und Agglomerationen»

Smart Shuttles in Sion, selbstfahrende Busse in Neuhausen und Marly. Automatisierte Fahrzeuge sind in den Schweizer Städten und Agglomerationen angekommen. Heute noch auf einzelne Pilotversuche beschränkt, hat die Automatisierung im Verkehr das Potenzial, die städtische Mobilität über kurz oder lang umzukrempeln. Welche Auswirkungen dies für Städte und Agglomerationen haben wird, darüber gehen die Ansichten auseinander. Sie reichen von einer automatisierungsgerechten Stadt bis zur stadtgerechten Automatisierung.

Wie die im September publizierte Studie «Einsatz automatisierter Fahrzeuge im Alltag – Denkbare Anwendungen und Effekte in der Schweiz» und der Vertiefungsbericht «Städte und Agglomerationen» zeigen, hängt die langfristige Wirkung des automatisierten Fahrens wesentlich davon ab, ob es gelingt, die Vorteile dieser Entwicklung überwiegend zur Stärkung des kollektiven Verkehrs zu nutzen (vgl. Kasten). Erfolgt eine Attraktivitätssteigerung hingegen vornehmlich im motorisierten Individualverkehr (MIV), werden in den Städten überwiegend negative Folgen erwartet. Eine Zunahme der Verkehrsleistungen dürfte in allen Mobilitätsräumen spürbar sein. Besonders relevant ist sie jedoch in Stadt- und Quartierzentren, die eine komplexe Verkehrssituation und eine hohe Funktions- und Nutzungsdichte aufweisen. Hier akzentuieren sich die Herausforderungen und Chancen der Automatisierung: Erhöhte Trennwirkung für den Fuss- und Veloverkehr und reduzierte Aufenthaltsqualität durch Mehrverkehr, Möglichkeiten zur Konzentration der Parkierung in zentralisierten Anlagen oder der Bedarf nach zusätzlichen Haltebereichen für automatisierte Fahrzeuge im

Personen- und Güterverkehr. Zugleich besteht die Chance, allfällige Effizienzsteigerungen beim MIV zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs zu nutzen, indem diesem frei werdende Flächen wie Parkplätze zugewiesen werden. Entsprechend stellen sich in diesen Räumen besonders hohe Anforderungen an eine abgestimmte Verkehrs- und Raumplanung.

«In Stadt- und Quartierzentren stellen sich besonders hohe Anforderungen an eine abgestimmte Verkehrs- und Raumplanung.»

Im öffentlichen Verkehr ist davon auszugehen, dass konventionelle und gebündelte Liniensangebote mit zunehmend automatisierten Zügen, Trams und grossen Bussen weiterhin das Grundgerüst des Systems in Städten und Agglomerationen bilden werden. Die Automatisierung, die Vernetzung und neue (digitale) Mobilitätsdienste eröffnen dabei ein erhebliches Rationalisierungspotenzial, um mehr und attraktivere ÖV-Angebote vor allem bei geringerem Passagieraufkommen günstiger produzieren zu können. Neue Angebotsformen werden das ÖV-System daher insbesondere im peripheren Nahverkehrsbereich ergänzen.

Die Herausforderung für Städte ist und bleibt, den Verkehr siedlungs- und umweltverträglich zu gestalten. Die Studie formuliert zehn strategische Stossrichtungen mit zahlreichen möglichen Massnahmen für Städte, einige davon werden im Folgenden benannt:

- **Wissen erweitern:** Mit Testversuchen und Pilotprojekten können Erfahrungen gesammelt und Erkenntnisse zu verkehrlichen und räumlichen Wirkungen gewonnen werden.
- **Mehrverkehr begrenzen:** Mehrverkehr muss mit geeigneten Massnahmen minimiert respektive gezielt gelenkt werden – beispielweise durch die Förderung von Ridesharing oder die Einschränkung von Leerfahrten.

- **Kollektive Transportangebote stärken:** Als flächeneffizienteste Form gilt es, den Kollektivverkehr zu stärken und attraktiv, kostengünstig und effizient auszugestalten.
- **Flächennutzung optimieren:** Frei werdende Parkierungsflächen können für eine Attraktivierung des Stadtraums genutzt werden. Ergänzend sind Konzepte zur Parkierung, Haltezonen und Umschlagsflächen für den automatisierten Personen- und Güterverkehr zu entwickeln.
- **City-Logistik siedlungsverträglich mitgestalten:** Die öffentliche Hand kann privatwirtschaftliche Bemühungen für effiziente Warenlieferungskonzepte unterstützen und siedlungsverträglich regulieren.

Der Basler Fonds, der Schweizerische Städteverband, vier Städte, vier Kantone, sechs Transportunternehmen und weitere Partner haben in den letzten zwei Jahren mit EBP die Studie «Einsatz automatisierter Fahrzeuge im Alltag – Denkbare Anwendungen und Effekte in der Schweiz» und sieben Vertiefungsberichte erarbeitet. Die Grundlagenstudie in der ersten Phase des Forschungsprojekts machte deutlich, dass die Entwicklung des automatisierten Fahrens über einen langen Zeitraum andauern wird – während Jahrzehnten werden Fahrzeuge verschiedener Automatisierungslevels nebeneinander verkehren. Chancen bietet die Automatisierung unter anderem Nutzergruppen wie älteren Menschen oder Personen ohne Führerschein, die so neu in den Genuss von individueller Mobilität kommen. Zudem sind mit zunehmender Automatisierung Sicherheitsgewinne zu erwarten, wobei Übergangszustände mit unterschiedlich stark automatisierten Fahrzeugen auch neue Herausforderungen in Bezug auf die Verkehrssicherheit mit sich bringen. Risiken bestehen unter anderem darin, dass die Verkehrsmenge mit verstärkter Automatisierung zunehmen kann – unter anderem weil Leerfahrten möglich sind und weil die Fahrzeit alternativ genutzt werden kann.

Zur Studie: www.staedteverband.ch

POLITIK

Rückblick auf die Herbstsession

Das dominierende Geschäft in der Herbstsession war die dringende Steuervorlage 17 (SV17). Im Zentrum der Vorlage steht die Abschaffung kantonaler Steuerprivilegien für internationale Unternehmen. Neue Vergünstigungen sollen die betroffenen Unternehmen in der Schweiz halten, was den Kantonen, Städten und Gemeinden aber Steuerausfälle bescheren wird.

SV17 mit verbindlichem Gemeindeartikel

Während die mit einer Zusatzfinanzierung der AHV verknüpfte Steuervorlage in ihren Grundzügen in beiden Räten von einer aus CVP, FDP und SP bestehenden Mehrheit bestätigt wurde, konnten die Städte einen Erfolg zu ihren Gunsten verbuchen. Der Nationalrat hatte auf Antrag von Susanne Leutenegger Oberholzer (SP/BL) beschlossen, dass die Kantone die Auswirkungen der Steuerreform auf die Gemeinden nicht nur «berücksichtigen», sondern «angemessen abgelden» müssen. Der Ständerat schloss sich dieser Formulierung an. Deshalb und aufgrund einer umfassenden Abwägung von Vor- und Nachteilen der parlamentarisch unter Dach gebrachten Vorlage, hat der Städteverband beschlossen, ein mögliches Referendum dagegen nicht zu unterstützen. Dafür ist die für den Wirtschaftsstandort Schweiz essenzielle Reform zu dringend.

Krippenplätze werden weiterhin gefördert

Der Bund fördert weiterhin die Schaffung von Kinderbetreuungsplätzen. Wie der Nationalrat will auch der Ständerat das Impulsprogramm um vier Jahre verlängern. Das Bundesgesetz von 2003 über Finanzhilfen für familienergänzende Kinderbetreuung wäre sonst Ende Januar 2019 ausgelaufen. Jeder neue Platz in einer Krippe wird während zwei Jahren mit 5000 Franken unterstützt. Bei der schulergänzenden Betreuung sind es 3000 Franken während drei Jahren. Seit dem 1. Juli sind weitere Massnahmen für die Vereinbarkeit von Beruf und Familie in Kraft: Der Bund gewährt Finanzhilfen für Kantone und Gemeinden, die ihre Subventionen für die familienergänzende Kinderbetreuung erhöhen. Zudem finanziert er kantonale, regionale und kommunale Projekte, die das Betreuungsangebot besser auf die Bedürfnisse der Eltern abstimmen.

Pflegematerial wieder kassenpflichtig

Die Krankenkassen sollen Pflegematerial wieder vergüten. Das verlangen zwei Vorstösse. Der Nationalrat hat einstimmig eine entsprechende Motion seiner Gesundheitskommission überwiesen. In der kleinen Kammer fand eine Motion von Pirmin Bischof (CVP/SO) eine Mehrheit. Hintergrund sind Urteile des Bundesverwaltungsgerichts

vom Herbst 2017, wonach das Pflegematerial nicht mehr separat abgerechnet werden kann. Städte, Gemeinden und Pflegeinstitutionen sehen sich dadurch mit finanziellen Mehrbelastungen von rund 100 Millionen Franken pro Jahr konfrontiert.

Bei Ergänzungsleistungen fast einig

Bei der Beratung der Reform der Ergänzungsleistungen (EL) gibt es eine Annäherung zwischen beiden Räten. Demnach sollen, entsprechend den Forderungen des Städteverbandes, die Ansätze für die Mieten nun auch nach dem Willen des Nationalrats erhöht werden und Beitragszahlungen in die AHV über zehn Jahre sollen keine Voraussetzung für den Bezug sein. Bei den Beiträgen für Kinder bleibt eine Differenz. Sie sollen für jüngere Kinder gekürzt werden, nur für das erste Kind soll es den vollen Ansatz geben.

Zwei Rücktritte aus dem Bundesrat

Zwei Mitglieder des Bundesrates haben auf Ende Jahr ihren Rücktritt bekannt gegeben: Doris Leuthard, CVP, und Johann Schneider-Ammann, FDP.

Vernehmlassungen

Verordnungen Strategie Stromnetze:

Nach der Verabschiedung des Bundesgesetzes über den Um- und Ausbau der Stromnetze sollen die Verordnungen die Einzelheiten der neu geschaffenen oder veränderten Rahmenbedingungen regeln. Der Städteverband hat bereits die Änderungen auf Gesetzesstufe begrüsst und beurteilt auch die Anpassungen der Verordnungen insgesamt positiv. Gutgeheissen wird insbesondere die Festlegung des Mehrkostenfaktors auf 1,75, wobei einzelne Mitglieder eine Erhöhung des Faktors auf 2,5 fordern. Auch die Bestimmungen für die Anrechenbarkeit von innovativen Massnahmen für intelligente Netze stossen auf positives Echo. Kritisiert wird jedoch, dass lediglich die Energieentnah-

me für Pumpspeicherkraftwerke vom Netznutzungsentgelt befreit ist. Der SSV fordert entsprechend eine Befreiung aller Speichertechnologien.

Totalrevision der Rohrleitungsverordnung

Die Rohrleitungsverordnung (RLV) regelt Bau und Betrieb von Rohrleitungsanlagen zur Beförderung flüssiger oder gasförmiger Brenn- und Treibstoffe wie etwa Roherdöl oder Erdgas. Der Städteverband unterstützt das Vorhaben, die RLV zu aktualisieren und zu überarbeiten ausdrücklich. Insbesondere begrüsst wird die explizite Erklärung, dass Instandhaltungsarbeiten an Rohrleitungsanlagen ohne Plangenehmigung durchgeführt werden können, wenn keine besonderen Umweltauswirkungen zu erwarten sind. Ist

ein Plangenehmigungsverfahren nötig, soll künftig Bericht über die Auswirkungen auf Umwelt und Raumplanung erstattet werden, was der SSV ebenfalls positiv beurteilt. Der SSV fordert für einzelne Artikel eine Präzisierung, damit die Vorgaben klar definiert, abschliessend und für die Gestuchsteller umsetzbar sind.

Weitere Vernehmlassungen unter:
www.staedteverband.ch

AKTUELL

Städteverband im Fokus

Erfolg für den SSV: Parlament stimmt verbindlicher Gemeindeklausel bei SV 17 zu



Der Städteverband begrüsst den Entscheid des Parlaments, eine verbindlich formulierte Gemeindeklausel in die Steuervorlage 17 aufzunehmen. Die Kantone sind nun in der Pflicht, bei der Umsetzung der Reform die Lasten fair zu verteilen und auch Städte und Gemeinden für ihre Steuerausfälle zu entschädigen. Der Städteverband ist ebenfalls erfreut darüber, dass die kommunale Ebene von Anfang an in die Erarbeitung der Vorlage miteinbezogen wurde und diese die städtischen Anliegen insgesamt besser berücksichtigt als die USR III. Die Reform ist allerdings weiterhin mit erheblichen Steuereinsparungen für Städte und Gemeinden verbunden, wobei die Mitglieder des Städteverbands unterschiedlich betroffen sind. Aufgrund der Dringlichkeit und der Bedeutung der Reform für den Wirtschaftsstandort steht für den Städteverband aber fest, dass ein allfälliges Referendum nicht unterstützt wird.

www.staedteverband.ch

KSFD-Fachveranstaltung zu Fragen des Wachstums aus finanzieller Sicht



Die rasche Bevölkerungszunahme stellt Städte und Gemeinden vor beträchtliche Herausforderungen. An der fünften KSFD-Fachveranstaltung wurden die Folgen des Wachstums für die kommunalen Finanzen diskutiert. Mit Lukas Beck, Teamleiter Stadt- und Regionalplanung bei EBP, führte ein ausgewiesener Spezialist in die Thematik ein. Der Stadtzuger Baudirektor André Wicki, die Bieler Finanzdirektorin Silvia Steidle sowie der Gemeindepräsident von Münsingen, Beat Moser, präsentierten Strategien, wie dem Wachstum begegnet werden kann. Die Fachtagung stiess auf breites Interesse – weit über den Mitgliederkreis der KSFD hinaus.

www.ksfd.ch

Aktivitäten des Bundes in der Armutsbekämpfung fortsetzen



Das Bundesamt für Sozialversicherungen führte in den letzten vier Jahren das «Nationale Programm gegen Armut» durch. Realisiert wurden zahlreiche Studien, die

sich der Armut in der Schweiz widmen. Mit Vernetzungsanlässen und Konferenzen wurden zudem neue Kontakte zwischen Fachorganisationen, Behörden und Wissenschaft aufgebaut. Das Programm sollte dazu führen, die Strukturen der Armutsbekämpfung – Sozialversicherungen und Sozialhilfe – zu stärken und neue Massnahmen gezielt einzubauen. Mit einer Schusskonferenz wurde das Programm am 7. September 2018 abgeschlossen. Franziska Teuscher, Sozialvorsteherin der Stadt Bern und Renate Amstutz, Direktorin des Städteverbandes sprachen sich dafür aus, dass der Bund seine Aktivitäten in der Armutsbekämpfung trotz dem Ende des Programms nicht einstellen darf.

www.gegenarmut.ch

SSV fordert Entschädigung der Städte bei Postauto-Rückzahlung



Bund, Kantone und die Postauto AG haben sich auf einen Modus zur Rückzahlung der von Postauto zu Unrecht bezogenen Subventionen geeinigt. Der Städteverband begrüsst dies und geht davon aus, dass auch die Städte und Gemeinden für die nicht gerechtfertigten Zahlungen vollumfänglich entschädigt werden, die sie im Ortsverkehr und im Rahmen der Beiträge an die kantonalen Aufwendungen für den regionalen Personenverkehr geleistet haben. Die Kantone stehen in der Pflicht, ihre Vermittlerfunktion transparent und fair auszuüben.

www.staedteverband.ch

16. Sicherheitskongress der KSSD im Zeichen der sich wandelnden Polizeiarbeit



Am 7. September fand unter dem Titel «Migration: Gesellschaft und Polizei im Wandel» der 16. Kongress zur urbanen Sicherheit der Konferenz der städtischen Sicherheitsdirektoren KSSD in Zürich statt. In verschiedenen Referaten und Diskussionsforen erhielten die Teilnehmenden aus Politik, Verwaltung und weiteren Kreisen Antworten auf Fragen wie «Wie wird Kriminalität in der Migrationsgesellschaft wahrgenommen und was sagen die Zahlen?» oder «Wie funktioniert bevölkerungsnaher Polizeiarbeit?». Die Referate können auf der Website der KSSD heruntergeladen werden.

www.kssd.ch

Kurzmeldungen

Sicherheit öffentlicher Räume

Das Sicherheitsniveau in der urbanen Schweiz ist heute hoch, doch die Städte und ihre Räume befinden sich im Wandel. Was kommt auf die Städte zu und welche Handlungsmöglichkeiten gibt es? Was hat sich bislang bewährt, wo sind neue Ideen gefragt? Am Beispiel der Stadt Basel hat EBP diese Fragen untersucht. Die Studie «Sicherheit öffentlicher Räume» stellt Erfolgsfaktoren, Trends und Handlungsoptionen zusammen.

www.staedteverband.ch

23. Grenchner Wohntage

Die diesjährigen Grenchner Wohntage befassen sich am 8. November mit noch kaum etablierten Ansätzen im Bereich Wohnen, welche Gemeinden, Regionen und Organisationen aktuell erproben. Diese haben eine Modellfunktion und liefern wertvolle Impulse für Vorhaben mit vergleichbaren Ausgangslagen.

www.bwo.admin.ch

Hilfe für Wohnumfeld-Planung

Der wohnungsnaher Freiraum, das Wohnumfeld, ist für die Wohnzufriedenheit und die Lebensqualität der Bevölkerung von grosser Bedeutung. Doch was macht aus Nutzungsperspektive ein gutes Wohnumfeld aus? Und wie kann es planerisch umgesetzt werden? Eine neue Webseite bietet Gemeinden und Planungsbüros eine Handlungshilfe.

www.wohnumfeld-qualitaet.ch

Ausstellung zur frühen Kindheit

Wie elementar die Qualität der Betreuung in der frühen Kindheit ist, zeigt die Wanderausstellung «Die Entdeckung der Welt». Nach Bellinzona, Liestal und Carrouge ist die Ausstellung nun im Lausanner Musée de la main zu sehen.

www.entdeckungderwelt.ch


smartSuisse
Smart up Your City

10.-11. April 2019
Congress Center Basel

Agenda

Schweizerischer Städteverband SSV

30. Oktober 2018 **Herbstseminar Netzwerk Lebendige Quartiere** in Bern
Information: Julia Imfeld, Telefon 031 356 32 32, netzwerk@lebendige-quartiere.ch

5./6. September 2019 **Städtetag 2019** in Chur
Information: Christina Grab, Telefon 031 356 32 32, info@staedteverband.ch

Organisation Kommunale Infrastruktur

31. Oktober 2018 **Klimabündnis Schweiz - Das globale Übereinkommen von Paris - Unser kommunaler Beitrag** in Baden
Information: www.klimabuendnis.ch

5. November 2018 **Wildtiere im Siedlungsraum - Konflikten vorbeugen und Gefahrenquellen beheben** in Sempach
Information: www.kommunale-infrastruktur.ch

Sektionen des Schweizerischen Städteverbandes

16. November 2018 **Herbstkonferenz der Städteinitiative Sozialpolitik** in Sion
Information: Katharina Rüegg, Telefon 052 267 59 57, info@staedteinitiative.ch

Weitere Organisationen

7. November 2018 **Swissdidac & Worlddidac 2018** in Bern (Patronat: SSV)
Information: www.swissdidac.ch

13. November 2018 **«Kundenorientiert! – Der ÖREB-Kataster stellt die Nutzenden ins Zentrum»** in Bern
Information: www.cadastre.ch

14. November 2018 **19. asut-Kolloquium: Future Mobility – Von Treibern und Getriebenen** in Bern (Patronat: SSV)
Information: www.asut.ch

14. November 2018 **digma-Tagung zum Datenschutz 2018** in Zürich (Patronat: SSV)
Information: www.digma.ch

20. November 2018 **Fachtagung «Gelebte Stadträume – öffentliche Räume und Nachbarschaften»** in Luzern (Patronat: SSV)
Information: www.hslu.ch

21. November 2018 **2. Fachtagung RegioMove** in Olten (Patronat: SSV)
Information: www.regiomove.ch

22. November 2018 **5. Luzerner Management Forum** in Luzern (Patronat: SSV)
Information: www.hslu.ch

27. November 2018 **Intergenerative Betreuung – erfolgreich durch eine interdisziplinäre Praxisgestaltung** in Aarau
Information: www.intergenerationen.ch

28. November 2018 **«HITZE IN STÄDTEN» Präsentation Publikation und Abschlusstagung** in Bern
Information: www.are.admin.ch

17. Januar 2019 **20. Nationale Gesundheitsförderungs-Konferenz: «Städte und Gemeinden am Puls der Gesundheit»** in Bern
Information: www.konferenz.gesundheitsfoerderung.ch (Patronat SSV)

Impressum

Herausgeber: Schweizerischer Städteverband SSV, Monbijoustrasse 8, Postfach, 3001 Bern
Redaktion: Renate Amstutz, 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