



STANDPUNKT

Vernetzen, vernetzen, vernetzen

focus 6/19
Oktober



Stephan Erne

Spartenleiter Raum und Mobilität bei ewp und Co-Autor der Studie «Mobilität als Gestalterin von Stadtregionen»

Lage, Lage, Lage! Wenn Fachleute nach den wichtigsten preisbestimmenden Faktoren für Immobilien befragt werden, verfallen sie in ein Mantra. Natürlich werden bei der Bewertung von Wohnungen oder Häusern auch andere Kriterien in die Waagschale geworfen, aber die Verkehrsanbindung und die Nähe zu Läden und Freizeiteinrichtungen sind dominante Faktoren. Die Bedeutung, die der Verkehrsanbindung zugemessen wird, macht den grossen Zusammenhang zwischen Verkehrs- und Siedlungsentwicklung deutlich: Wer nahe bei Arbeitsplatzzentren wohnt, ist bereit, für das Wohnen mehr Geld auszugeben. Ein enger Zusammenhang besteht auch zwischen der Art, wie man wohnt, und den Vorlieben für bestimmte Fortbewegungsarten: Wer auf dem Land oder in den Agglomerationen wohnt, fährt mehrheitlich Auto, auch wenn das E-Bike sich zunehmend seinen Platz erobert. Wer in dicht bebauten Stadtquartieren zuhause ist, geht dagegen zu Fuss, steigt auf das Velo, in den Bus und den Zug.

In Zeiten, in denen die Stadtregionen überproportional wachsen, um den Bodenverbrauch einzudämmen, akzentuieren sich die Gegensätze zwischen den beiden Welten. Städtische Leitbilder und Agglomerationspro-

gramme setzen auf eine effizientere Nutzung des bestehenden Strassenraums, der auch wieder Lebensraum und nicht nur Verkehrsfläche sein soll. Diese Ziele stehen in einem Gegensatz zur bisherigen Politik des Bundes, der seine grossen Verkehrswege weiter ausbaut: «Engpassbeseitigung» heisst das programmatisch. Die grosse Herausforderung für die künftige Mobilitätspolitik in den Stadtregionen besteht darin, die Mobilitätswelten von Städten und Bund, von Stadt und Land in Einklang zu bringen.

In der Studie «Mobilität als Gestalterin von Stadtregionen» zeigen wir auf, dass es dafür nicht einen einzigen grossen technologischen Befreiungsschlag gibt, sondern dass verschiedene Handlungsansätze geschickt kombiniert werden müssen. Effiziente Verkehrsmittel von der Stadtbahn bis zum Velo sind zu stärken und Parkplätze und Verkehrsflüsse klug zu managen. Durch stärkere Nebenzentren in Stadtregionen sind die Wege für Einkauf und Freizeit zu verkürzen. Zudem sind individuelle und kollektive Verkehrsmittel durch attraktive Übergangspunkte und digital vermittelte Transportketten zusammen zu bringen. Die nationalen Verkehrswege und ihre Übergänge zum städtischen Netz – Bahnhöfe, Autobahnanschlüsse – sind in diese städtischen Netze einzubinden. In Anlehnung an das Mantra der Immobilienspezialisten muss die Devise für die Mobilität von morgen lauten: Vernetzen, vernetzen, vernetzen!

Liebe Leserin, lieber Leser

Während der letzten 150 Jahre standen die Zeichen auf Infrastrukturausbau: Die nationalen und kantonalen Schienen- und Strassennetze wurden kontinuierlich erweitert. Die Strategien der Vergangenheit stossen heute und in Zukunft aber an Grenzen. Neue, flächeneffiziente Mobilitätslösungen sind gefragt. Die vom Schweizerischen Städteverband in Auftrag gegebene Studie «Mobilität als Gestalterin von Stadtregionen» skizziert Ansätze und Massnahmen dazu.

«Vernetzen», lautet die Devise: Bund, Kantone und Städte müssen gemeinsam Konzepte entwickeln, die alle Verkehrsträger einbeziehen. Es braucht stärkere Nebenzentren, die sich gut mit allen Verkehrsmitteln fürs Umsteigen, Einkaufen, Arbeiten und Wohnen erreichen lassen. Ebenso wichtig sind digitale Verknüpfungen.

Wir wünschen eine gute Lektüre!

Inhalt

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

INTERVIEW

«Wir bauen die Bahnhöfe zu kleinen Quartierzentren um»


Marco Rupp
Gemeindepäsident Ittigen

Der studierte Geograph arbeitete zuerst als Raumplaner beim Kanton Bern und danach als Partner in einem Raumplanungsbüro in Bern. Von 1999 bis 2008 war er in Ittigen Gemeinderat (Planung und Umwelt). Seit 2015 ist er vollamtlicher Gemeindepäsident. Marco Rupp ist Mitglied in der Geschäftsleitung der Regionalkonferenz Bern-Mittelland und Vertreter der Region im Vorstand der Hauptstadtregion Schweiz. Er ist Mitglied der Bürgervereinigung Ittigen (BVI) und der FDP.

Ittigen hat mehr Arbeitsplätze als Einwohnerinnen und Einwohner. Gependelt wird in die Gemeinde, aber auch in die Stadt Bern. Wie bewältigt Ittigen diese Verkehrsströme?

Ittigen ist heute eine Zupendlergemeinde. In den letzten Jahren wurde der öffentliche Verkehr stark ausgebaut: Die S7 von Bern nach Bolligen/Worb verkehrt heute in den Spitzenzeiten im 7½-Minuten-Takt. Mit Buslinien ist Ittigen mit Bern, Muri und Zollikofen verbunden. Auch der Veloverkehr ist je länger je bedeutender: Schon vor 20 Jahren realisierte der Kanton in Ittigen eine tolle Velobrücke.

Wie will Ittigen das künftige Wachstum von Menschen, Bauten und Verkehr unter einen Hut bringen?

Die Bevölkerung wuchs zwischen 1950 und 1990 in Ittigen sehr stark. Danach folgten die Arbeitsplätze (Bundesverwaltung, Swisscom, Helsana u.a.). Bis 2030 soll die Bevölkerung erneut um 10 Prozent wachsen. Dies erfolgt ausschliesslich durch Siedlungsentwicklung nach innen. Vor allem das Umfeld der drei S-Bahn-Stationen wird weiterentwickelt.

Die Studie «Mobilität als Gestalterin von Stadtregionen» schlägt vor, Nebenzentren zu stärken. Wie lässt sich zum Beispiel Ihre Gemeinde stärken?

Ich teile die Einschätzung. Bern ist daran, sich von einer monozentrischen zu einer po-

lyzentrischen Stadt zu entwickeln. Allerdings ist es nach wie vor richtig, dass die überregionalen Funktionen in Bern bleiben. Ittigen neigte in den 80er Jahren dazu, eine «Schlafgemeinde» zu werden. Die Bahnhöfe waren Umsteigeorte. Nun bauen wir sie zu kleinen Quartierzentren um, mit Dienstleistungen, Restaurants, Läden und Naherholungsmöglichkeiten. So gestalten wir städtebaulich attraktive Orte mit direkten, sicheren Wegen, interessanten Aussenräumen usw.

Weiter regt die Studie an, an Autobahnanschlüssen ein einfaches Umsteigen vom Auto auf öffentliche Verkehrsmittel oder Velos zu ermöglichen. Auf welchen Zeithorizont hinaus ist das realistisch?

Detailanalysen sind dazu notwendig. Die Idee ist gut, ich bin jedoch skeptisch bezüglich einer reinen Umsteigelösung. Als Raumplaner suche ich die Multifunktionalität. Nur so können teure Parkieranlagen gut ausgelastet und die hohen Kosten des öffentlichen Verkehrs begründet werden.

Der Städteverband schliesst aus der Studie, dass künftig auch beim Ausbau von Nationalstrassen und Eisenbahn auf eine Verschränkung mit der Raumentwicklung geachtet werden soll. Wie kann das gelingen?

Diese Erkenntnis vertreten wir seit Jahrzehnten. 80 Prozent des Verkehrs auf dem Felsenauviadukt im Norden von Bern ist re-

gionaler Verkehr. Es ist gelungen, den Durchgangsverkehr in der Stadt auf die Autobahn zu lenken und so den Verkehr im innerstädtischen Raum zu stabilisieren und grossräumig auch zu senken. Deshalb fordern der Kanton Bern und die Regionalkonferenz Bern-Mittelland auch den Halbanschluss auf der A1 im Grauholz. Damit ist es möglich, den Durchgangsverkehr in Zollikofen und Ittigen zu reduzieren und die Siedlungsentwicklung nach innen zu fördern.

Die Regionalkonferenz Bern-Mittelland erarbeitet derzeit die Mobilitätsstrategie 2040. Welche künftigen Veränderungen zeichnen sich ab?

Es ist sehr wichtig, dass die Region sich über die «Nasenspitze» hinaus Gedanken zur mittel- bis langfristigen Entwicklung macht. Vor 15 Jahren haben wir mit dem Kanton die erste Mobilitätsstrategie erarbeitet: Vermeiden – Verlagern – Verträglich ausgestalten. Diese 3V-Strategie wurde nun überarbeitet und mit einem vierten V ergänzt, dem Vernetzen. Gerade diese Vernetzung – z.B. zwischen ländlichen und städtischen Gebieten – stellt eine grosse Herausforderung dar.

Wie wichtig ist bei der Verkehrs- und Siedlungsentwicklung die Zusammenarbeit mit den umliegenden Gemeinden, den Kantonen und dem Bund?

Kurz und bündig: einer der wichtigsten, wenn nicht der wichtigste Faktor zum Erfolg!

THEMA

Eine Agenda für den Verkehr in den wachsenden Stadtregionen

Die Schweiz soll in den kommenden Jahren und Jahrzehnten vor allem in den Stadtregionen wachsen. So will es das Gebot des haushälterischen Umgangs mit dem Boden, und so sehen es die kantonalen Raumkonzepte vor. Die Studie «Mobilität als Gestalterin von Stadtregionen» zeigt Ansätze auf, wie städtische Räume unter diesen Vorzeichen erreichbar und lebenswert bleiben können.



Paul Schneeberger
Leiter Verkehrspolitik
Schweizerischer Städteverband
und Geschäftsführer
Städtekonferenz Mobilität

Siedlungsentwicklung funktioniert so: Die Landschaft bildet den Rahmen dafür und die Mobilität das Gerüst. Die Verkehrswege bestimmen nicht nur die Distanzen, in denen ein Zusammenspiel von Wohnen, Arbeiten und Freizeit möglich ist, sondern auch, wie wir wohnen. Die vom Städteverband beim Planungsbüro ewp in Auftrag gegebene Studie «Mobilität als Gestalterin von Stadtregionen» zeigt auf, was das in den letzten 100 Jahren für die Städte bedeutete: Bis zum Zweiten Weltkrieg haben das Tram und das Velo unsere täglichen Wege definiert, danach war es das Auto. Die Schweiz wuchs in die Fläche, und der Preis für das «Wohnen im Grünen» war die Zersiedelung. Die Städte wurden zunehmend von Lebensräumen zu Verkehrsräumen und verloren Einwohnerinnen und Einwohner. Erst in den letzten 20 Jahren hat sich das Blatt gewendet.

Dazu beigetragen hat eine Verkehrspolitik, die nach einem Ausgleich von Erreichbarkeit und Lebensqualität strebt, indem Verkehrsflächen nicht ausgedehnt, sondern effizienter genutzt werden. Die Studie «Mobilität als Gestalterin von Stadtregionen» ermutigt Städte und Agglomerationen, auf diesem Weg weiterzugehen und sich an die zu erwartende höhere Dichte von Menschen und Bauten anzupassen.

Basierend auf Prognosen und qualifizierten Einschätzungen der weiteren Siedlungs- und Verkehrsentwicklung haben die Autoren der Studie acht Grundannahmen formuliert. Zu diesen gehören:

- Stadtregionen werden über mehr als nur ein Zentrum verfügen;
- die Digitalisierung wird es ermöglichen, einfache Transportketten aus verschiedenen Verkehrsmitteln anzubieten;
- in weniger dicht besiedelten Regionen wird das Auto das dominante Verkehrsmittel bleiben.

Daraus leiten sie sieben Handlungsansätze ab, die sich als Agenda für den Stadtverkehr von morgen lesen und sich in jeder

Stadtregion angemessen miteinander kombinieren lassen:

1. Um die historischen Zentren vom gegenwärtigen Nutzungsdruck zu entlasten, sind Quartier- und Nebenzentren zu stärken. Das heisst auch: mehr Fussverkehr.
2. Der Veloverkehr soll auch in den Agglomerationen bedeutender werden. Damit das E-Bike dort eine Alternative zum Auto wird, bedarf es attraktiverer Velowege.
3. Der öffentliche Verkehr ist das Rückgrat der baulichen Entwicklung auch in den Agglomerationen. Er ist dort noch stärker zu priorisieren.
4. Autobahnanschlüsse sind mehr als nur Schnittstellen zwischen Strassen. Sie sind siedlungsverträglich weiterzuentwickeln – zu Mobilitätshubs oder zu Nebenzentren.
5. Verkehrsmanagement bleibt ein zentrales Element städtischer Verkehrspolitik, auch in Form von Mobilitätskonzepten für neue Bauten.
6. Der Verzicht auf Strassenparkplätze und ihre Verlegung, zum Beispiel in Quartierparkhäuser, schafft Raum.
7. In der Digitalisierung ist auf Chancen zu setzen, Risiken sind zu vermeiden: Die Vernetzung verschiedener Verkehrsmittel verspricht mehr Flächeneffizienz, die Automatisierung des Autoverkehrs das Gegenteil.

Weitere Informationen:

www.staedteverband.ch

Mobilität im Zeichen der Dichte

Die Schweizerische Vereinigung der Verkehrsingenieurinnen und Verkehrsingenieure (SVI) hat sich 2017 und 2018 in einem Referatszyklus unter dem Titel «Mobilität in Zeiten der Dichte» mit den Folgen der Siedlungsentwicklung nach innen und ihren Konsequenzen für die Gestaltung der Mobilität auseinandergesetzt.

Die Standesorganisation der Verkehrsfachleute hat basierend auf guten Beispielen von Lausanne bis St. Gallen nicht nur

geeignete Konzepte beleuchtet, sondern auch grundsätzliche Fragestellungen und mögliche Verfahren. Ihre Schlussfolgerungen sind in einem **Tagungsband** zusammengefasst.

Zu diesen gehören die folgenden Einsichten: «Da eine Addition der Nutzungsansprüche im begrenzten Strassenraum nicht möglich ist, muss ihre Überlagerung angestrebt werden. Voraussetzung hierzu sind Fahrgeschwindigkeiten, die an die dichten Siedlungsstrukturen angepasst sind. Das Parkieren im öffentlichen

Raum muss zugunsten von Fussgängern, der Aufenthaltsqualität, der Gestaltung und der Begrünung reduziert werden.» Oder: «Die Innenentwicklung bringt ausserhalb der Kernstädte grundlegende Veränderungen für die Gesellschaft mit sich. Ihre Umsetzung bedarf daher insbesondere in der Agglomeration einer sorgfältigen Kommunikation, die hilft, Ängste abzubauen und den Gewinn aufzuzeigen.»

www.svi.ch

POLITIK

Rückblick auf die Herbstsession

Mit der Herbstsession hat das Parlament nicht nur seine 50. Legislatur abgeschlossen, sondern auch mehrere Vorlagen unter Dach und Fach gebracht – darunter auch einige, die für die Städte von Bedeutung sind. Gleichzeitig kam es beim CO₂-Gesetz zu einem Neustart im Ständerat. Die Klimapolitik wird die Bundespolitik auch über die Wahlen hinaus beschäftigen.

CO₂-Gesetz wieder auf Kurs

Im Winter konnte sich der Nationalrat noch nicht auf ein neues CO₂-Gesetz einigen. Seither hat sich die Stimmung verändert – auch wegen der Klimastreikbewegung. Die Umweltkommission des Ständerates erarbeitete daraufhin eine neue Vorlage, die gar weiterging als der Vorschlag des Bundesrates. Das Plenum der kleinen Kammer folgte seiner Kommission und beschloss unter anderem höhere Abgaben auf Benzin, Diesel, Heizöl und Gas, schärfere Grenzwerte für fossile Heizungen und Fahrzeuge sowie eine Flugticketabgabe und einen Klimafonds. Für Gebäude soll ab 2023 ein fixer Grenzwert gelten. Dies nur insofern, als dass das kantonale Energiegesetz nicht vergleichbare Vorgaben macht. Der Nationalrat wird die CO₂-Gesetz-Revision in neuer Zusammensetzung beraten.

Agglomerationsprogramme verabschiedet

Nach einigem Hin und Her haben sich die Räte bei den Bundesbeiträgen auf die 3. Generation der Agglomerationsprogramme geeinigt. Die Umfahrung von Oberburg kann unterstützt werden, wenn das Projekt weit fortgeschritten ist, der Bau allein durch fehlende Mittel verunmöglicht würde und aus den vorangehenden Agglomerationsprogrammen noch Geld übrig ist. Damit ist der Weg frei für Bundesbeiträge von 1,413 Milliarden zugunsten von Verkehrsprojekten in 32 Agglomerationen.

Gesetzliche Grundlage für «Grüne Zonen»

Nach dem Nationalrat sagte auch der Ständerat Ja zu einer Motion der Grünliberalen, die für Elektrofahrzeuge künftig spezielle Parkzonen mit Ladestationen schaffen will. Die erlaubte Parkzeit soll auf die durchschnittliche Aufladezeit abgestimmt werden. Für Kantone, Städte und Gemeinden besteht jedoch keine Pflicht, solche Parkzonen einzurichten. Bei zwei verkehrspolitischen Motionen muss die Kommission weitere Abklärungen treffen: Zum einen geht es um ein Mobility Pricing-Modell, das auch alle alternativen Antriebsarten umfasst, und zum anderen um die gesetzliche Regelung für E-Bikes mit Tretunterstützung bis zu 25 km/h.

Service Public sicherstellen

Mit drei Standesinitiativen wollten die Kantone Basel-Stadt, Genf und Solothurn der Bevölkerung mehr Mitsprache bei Poststellenschliessungen geben. Der Ständerat lehnte das Begehren ab. Hingegen befürwortete der Nationalrat eine Motion, die von der Post mehr Transparenz bei der mittel- und langfristigen Planung von Poststellen und Postagenturen verlangt. Dies obwohl die Post seit diesem Jahr entsprechende Auflagen zu erfüllen hat.

Aufgabenteilung bei E-ID umstritten

Beim Bundesgesetz über elektronische Identifizierungsdienste haben National- und Ständerat die letzten Differenzen ausgeräumt und dem Konzept des Bundesrates zugestimmt: Der Staat prüft die Identität, die Wirtschaft gibt die neue E-ID heraus. Mit Zugeständnissen will man den Gegnern dieser Lösung entgegenkommen. Unter anderem soll die Aufsicht durch die Schaffung einer unabhängigen Kommission gestärkt werden. Die Weitergabe von Daten soll ebenfalls eingeschränkt werden. Trotzdem bleibt das Gesetz umstritten. Bevor es in Kraft treten kann, muss es voraussichtlich eine Volksabstimmung überstehen. Das Referendum wurde bereits angekündigt.

Vernehmlassungen

Anhörung zum Landschaftskonzept

Mit dem Landschaftskonzept Schweiz LKS legt der Bund den Rahmen für eine kohärente Entwicklung der Schweizer Landschaften fest. Der Städteverband bedauert, dass die Kommunalverbände nicht in die Arbeiten zur Aktualisierung des LKS einbezogen wurden. Wie gut sich Strategie und Ziele letztlich umsetzen, entscheidet sich vor Ort, d.h. in Städten und Gemeinden.

Die neue Strategie ist übersichtlich; das Konzept formuliert nun allgemeingültige wie auch spezifische Landschaftsqualitätsziele. Beim Sachziel Regionalentwicklung verlangt der Städteverband, dass sich der Bund auch auf die Agglomerationspolitik abstützt und sich die Ziele auch auf Landschaften in Agglomerationen beziehen. Zudem sollen sich Städte und Gemeinden

direkt um Fördergelder des Bundes bewerben können.

Energiestadt stärken statt ausbluten

Für die Mitglieder des Städteverbandes ist das Programm EnergieSchweiz ein wichtiges Element der Schweizer Energiepolitik. Die neue Programmstrategie für die Jahre 2021-30 überzeugt allerdings nicht. So sollte sie viel stärker von einer Gesamtenergiebetrachtung ausgehen. Zudem ist die Zusammenarbeit mit den Städten und Gemeinden auszubauen und dabei der Energiestadtprozess zu stärken. Das Label Energiestadt ist ein zentrales und bewährtes Instrument der kommunalen Energie- und Klimapolitik und trägt wesentlich zu einer nachhaltigen Energiepolitik bei. Im Interesse einer erfolgreichen Umsetzung der Energiestrategie 2050

wäre der Bund gut beraten, die Unterstützung von Energiestadt fortzuführen.

Neue Kulturbotschaft mit Kontinuität

Der Städteverband und die Städtekonferenz Kultur begrüssen in ihrer Stellungnahme zur Kulturbotschaft 2021-2024 die Weiterführung der bisherigen Kulturpolitik des Bundes. Erfreulich ist, dass für die nächste Förderperiode mehr Mittel vorgesehen sind, was eine punktuelle Weiterentwicklung der Massnahmen ermöglicht, zum Beispiel in der Baukultur und bei der musikalischen Bildung. Allerdings erwarten die Städte, dass der Bund seine Förderinstrumente grundsätzlich ausfinanziert. Eine klarere Strategie hätte sich der SSV beim Kulturerbe gewünscht.

www.staedteverband.ch

AKTUELL

Städteverband im Fokus

Städtetag 2019 in Chur zum Thema «Strukturwandel mit Potenzial»



Städtische Zentren aller Grössen sind zunehmend mit dem tiefgreifenden Strukturwandel im Detailhandel konfrontiert. Um die Attraktivität ihrer Innenstädte zu bewahren, müssen die Städte neue Ansätze entwickeln und erproben. Wie also gelingt es, Strukturen einer Ökonomie der Nähe zu bewahren? Am diesjährigen Städtetag vom 5. und 6. September in Chur widmeten sich die rund 220 Delegierten und Gäste des Schweizerischen Städteverbandes diesen Fragestellungen. Bundesrätin Simonetta Sommaruga lobte in ihrer Ansprache den Innovationsgeist der Städte in Bereichen wie Verkehr, Klimaschutz und Energie. Im Verkehrsbereich bestünden die grössten Probleme beim Pendlerverkehr in den Städten und Agglomerationen. Damit die Bevölkerung besser vorwärtskomme, brauche es eine kluge Kombination von privatem und öffentlichem Verkehr.

www.staedteverband.ch

Städtische Fachgremien fordern Investitionen in die Frühe Förderung



25 Mitgliedstädte der Städteinitiativen Sozialpolitik und Bildung haben sich an einer Fachtagung für den Ausbau der Betreuungs- und Bildungsmassnahmen für Kinder im Alter bis vier Jahre ausgesprochen. Alle Kinder in der Schweiz sollten nach Bedarf Zugang zu früher Förderung haben, um sprachlich, sozial und motorisch gut auf den Kindergarten vorbereitet zu sein, so ihre Botschaft. Damit die Frühförderung und die Frühe Bildung in der Schweiz weiter systematisiert werden kann, braucht es eine verstärkte Koordination der Kantone; diese sollten sich auf verbindliche Minimalstandards verständigen. An der Tagung wurde eine Resolution verabschiedet, welche die kantonalen Konferenzen zur Ausarbeitung dieser Standards auffordert. Bereits heute zahlen grössere Städte jährlich jeweils zweistellige Millionenbeträge im Bereich der Frühen Förderung. Der notwendige weitere Ausbau benötigt eine finanzielle Beteiligung weiterer Träger, so etwa des Bundes, der Kantone und der Wirtschaft.

www.staedteinitiative.ch

www.staedteinitiative-bildung.ch

Umfrage der KSFD: Städtische Investitionen unter der Lupe



Städte müssen investieren, um ihre Standortattraktivität zu fördern und zu erhalten, insbesondere aber auch um das Wachstum zu bewältigen. 800 Franken pro Kopf der Bevölkerung und rund 10 Prozent des Gesamtaufwands – so viel investieren die 25 Städte, die an einer Umfrage der Konferenz der städtischen Finanzdirektorinnen und -direktoren (KSFD) in Zusammenarbeit mit dem Büro B,S,S teilgenommen haben, im Durchschnitt pro Jahr. In den Städten mit mehr als 100 000 Einwohnerinnen und Einwohnern sind es gar 1400 Franken. Hinter diesen Zahlen stehen komplexe Prozesse, die sich zwar von Stadt zu Stadt unterscheiden – die Herausforderungen sind indes überall ähnlich. Kopfzerbrechen bereitet insbesondere der zu tiefe Realisierungsgrad bzw. die Nicht-Ausschöpfung des Plafonds, den rund die Hälfte der befragten Städte kennt. An einer Fachveranstaltung in Bern wurden die Ergebnisse der Erhebung präsentiert und diskutiert.

www.ksfd.ch

NLQ vor Ort: Rundgang zur Prävention und Integration in Winterthur



Im neuen Veranstaltungsformat «NLQ vor Ort» bietet das Netzwerk Lebendige Quartiere einen direkten Einblick in die Quartierarbeit. Expertinnen und Experten zeigen in einem Rundgang und im Rahmen von kurzen Vorträgen ihre Arbeitsweise sowie spannende Projekte. Ein erster Besuch stand am 16. September in Winterthur an. Die Stadt hat eine lange Tradition im vernetzten und interdisziplinären Bearbeiten komplexer Fragestellungen. So wurde aufgrund der jihadistischen Radikalisierung eine Kerngruppe Extremismus und Gewaltprävention gebildet. Diese besteht aus den Leitern der Fachstellen Integrationsförderung, Extremismus und Gewaltprävention sowie dem Brückenbauer der Stadtpolizei. Die Kerngruppe erklärte bei der Veranstaltung ihre Arbeit mit einem Blick auf sozialräumliche Extremismusprävention – direkt im Quartier. Das nächste «NLQ vor Ort» findet am 7. November in Yverdon-les-Bains zum generationenübergreifenden Zusammenleben statt.

www.lebendige-quartiere.ch

Kurzmeldungen

Werkzeugkasten Umwelt

Der Städteverband hat in Zusammenarbeit mit der kantonalen Konferenz der Vorsteher der Umweltschutzämter KVV und dem Bundesamt für Umwelt BAFU eine Online-Plattform eingerichtet. Diese stellt gratis nützliche Unterlagen wie Vorlagen, Daten und Piktogramme zur Sensibilisierung der Bevölkerung für Umweltthemen bereit. Die ersten beiden Module widmen sich den Themen «Ernährung» und «Wohnen».

www.werkzeugkastenumwelt.ch

24. Grenchner Wohntage

Im Rahmen der Grenchner Wohntage findet am 7. November 2019 eine Tagung zum Thema «Wie ist zeitgemässes Wohnen im Bestand zukünftig möglich?» statt. Dabei geht es um die Herausforderungen beim Gebäudeunterhalt und der Weiterentwicklung der Bausubstanz, denn ältere Gebäude machen nach wie vor den Hauptanteil des Wohnangebots aus. Am 9. November findet zudem ein Stadtrundgang unter der Führung des ehemaligen Grenchner Stadtbaumeisters Claude Barbey statt, mit einer Diskussion zum Thema «Lebendiges Stadtzentrum – Realitäten, Wünsche und Strategien».

www.grenchnerwohntage.ch

Tagung «Gemeinsam Wohnen»

Im Progr Bern findet am 29. November 2019 die Tagung «Gemeinsam Wohnen» statt. In Referaten und auf Exkursionen stellen die Stadt Bern und die Stiftung Wohnqualität praxiserprobte und neue Modelle zur Organisation des Zusammenlebens vor. Anmeldeschluss ist der 8. November.

www.bern.ch

SCHWEIZERISCHES NETZWERK ● FREIWILLIG ENGAGIERT

Freiwilligenarbeit in Städten und Gemeinden.

Letzte Plätze für die Tagung vom 18. November 2019 sind noch verfügbar. (Hier klicken)

Agenda

Schweizerischer Städteverband SSV

- 29. Oktober 2019** **Herbstseminar Netzwerk Lebendige Quartiere** in Bern
Information: Julia Imfeld, Telefon 031 356 32 32, netzwerk@lebendige-quartiere.ch
- 5. November 2019** **Tagung «Nachhaltige Ernährung in Städten und Gemeinden»** in Zürich
Information: Barbara Brechbühl, Telefon 031 356 32 32, barbara.brechbuehl@staedteverband.ch
- 27.-28. August 2020** **Städtetag 2020** in Thun
Information: Christina Grab, Telefon 031 356 32 32, info@staedteverband.ch

Sektionen des Schweizerischen Städteverbandes

- 18. November 2019** **Fachanlass der Städtekonferenz Mobilität «City-Logistik»** in Bern
Information: Paul Schneeberger, Telefon 031 356 32 32, info@skm-cvm.ch

Weitere Organisationen

- 29. Oktober 2019** **PUSCH-Tagung – Nachhaltige öffentliche Beschaffung: Fokus Kreislaufwirtschaft** in Biel
Information: www.pusch.ch
- 31. Oktober 2019** **6. Luzerner Management Forum für die öffentliche Verwaltung** in Luzern (Patronat: SSV)
Information: www.hslu.ch
- 4.-5. November 2019** **International conference «How to measure Baukultur»** in Genf
Information: www.bak.admin.ch
- 6. November 2019** **ÖREB-Kataster – Öffentliche Informationsveranstaltung** in Bern
Information: www.cadastre.ch
- 7. November 2019** **Fachtagung Grenchner Wohntage** in Grenchen
Information: www.bwo.ch
- 13. November 2019** **20. asut-Kolloquium / Fachtagung its-ch und TCS: Enable future mobility – Erwartungen und Realität** in Bern
Information: www.asut.ch
- 21. November 2019** **E-Government Schweiz – Digitale Verwaltung zum Nutzen aller** in Bern
Information: www.egovernment.ch
- 18. November 2019** **Jahrestagung von freiwillig.engagiert** in Biel
Information: www.netzwerkfreiwilligengagiert.ch
- 10. Dezember 2019** **Lebendiger Ortskern trotz oder dank Verkehrsachse?** in Brugg-Windisch AG
Information: www.espacesuisse.ch
- 15.-18. Januar 2020** **«Kleinere und mittlere Städte auf dem Weg zu Smart City» an der Swissbau Focus** in Basel
Information: www.swissbau.ch

Impressum

Herausgeber: Schweizerischer Städteverband SSV, Monbijoustrasse 8, Postfach, 3001 Bern
Redaktion: Renate Amstutz, Marius Beerli, Barbara Brechbühl, Karin Christen, Julia Imfeld, Carol Mauerhofer, Lynn Moser, 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