

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design

Herausgeber: Hochparterre

Band: 17 (2004)

Heft: 1-2

Artikel: Aggro zwischen Stau und Bau

Autor: Loderer, Benedikt

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-122302>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 12.01.2026

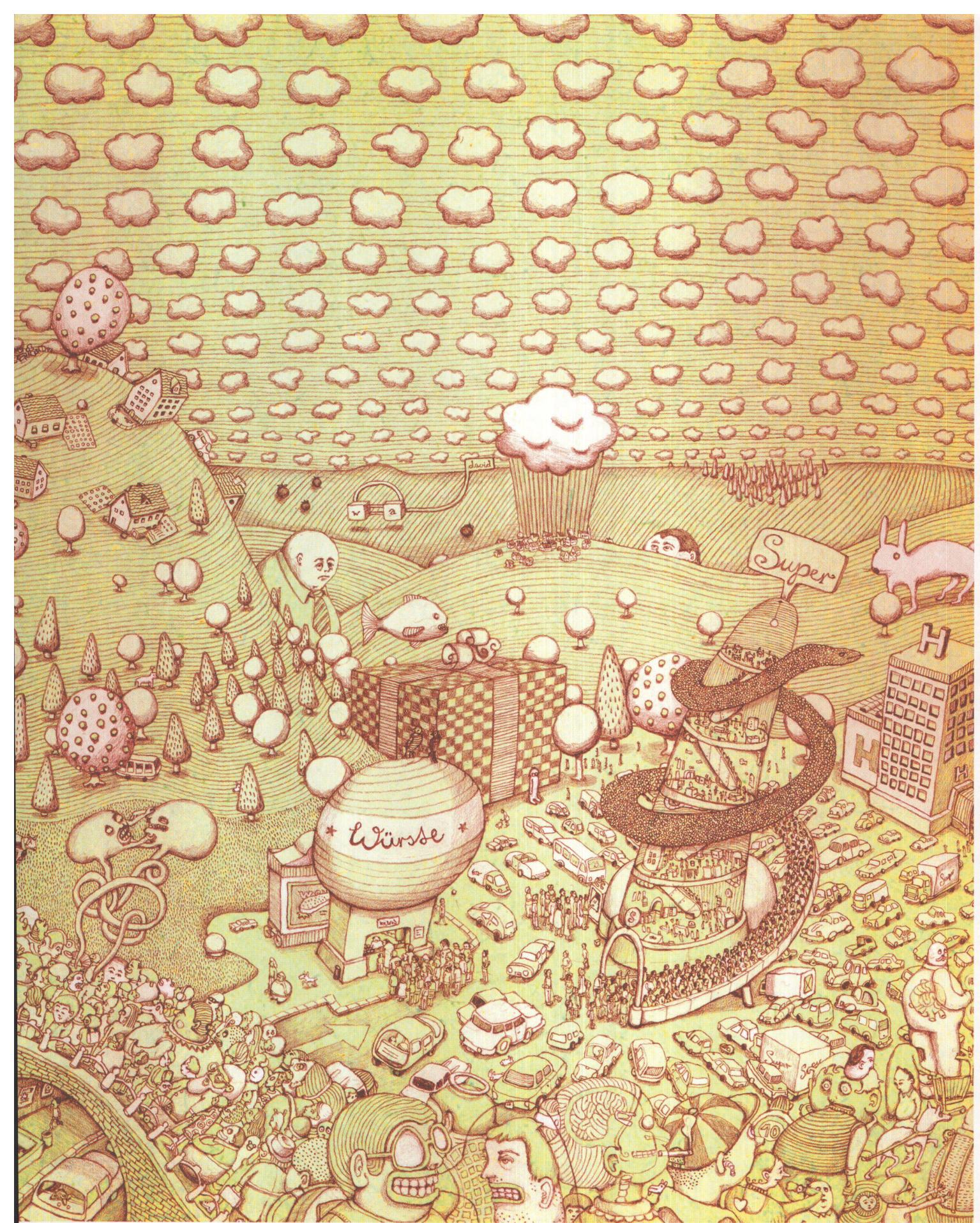
ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Agglo zwischen Stau und Bau

Text: Benedikt Loderer

Illustration: Beni Notter, creadrom.ch





Bis vor kurzem war die Agglomeration nur eine statistische Grösse, obwohl rund 70 Prozent der Bevölkerung in einer lebt. Unterdessen gibt es eine neue Bundesverfassung und eine Agglomerationspolitik des Bundes. Doch wer weiss, was ein Modellvorhaben und was ein Agglomerationsprogramm ist? Allen aber ist klar: Der Stau ist der Vater aller Agglomerationspolitik.

• Im Zug zwischen Zürich und Bern trafen sich die Kluge und der Stadtwanderer und führten einen wenig sokratischen Dialog.

Die Kluge (hinterlistig): Was ist das schweizerische Grundübel?

Der Stadtwanderer (treuherzig): Trägheit des Herzens? Die wuchernende Staatsquote? Die schrumpfende Armee?

Die Kluge (dozierend): Unsinn, die Schweiz leidet am Stau. Die Schweiz steckt fest. Sie ist im Stau gefangen. Der Stau ist die Seuche, die an jedem Rotlicht lauert, das Weh, das die Tunnels füllt, das Ach, das die Pendler plagt. Das schweizerische Böse hat einen Namen, es heisst der Stau.

Der Stadtwanderer (ungläubig): Wo frisst der Stau am Staatskörper?

Die Kluge (bedeutsam): In den Verkehrsbahnen. Täglich sind die Strassen verstopft, die Züge überfüllt, der Gotthard periodisch unpassierbar. Der Stau verdickt sich laufend, je näher an den Städten, desto mehr. Die Schweiz bewegt sich im stockenden Kolonnenverkehr. Ungeheure Werte werden mit Warten vernichtet, das Land steht vor dem Ruin. Die gestauten Nation ist nicht mehr konkurrenzfähig.

Der Stadtwanderer (erschüttert): Gibt es kein Mittel dagegen?

Die Kluge (triumphierend): Die Agglomerationspolitik des Bundes!

Der Stadtwanderer (skeptisch): Ist das nicht bloss ein Gerücht?

Die Kluge (staatsmännisch): Oh nein, das ist ein grosser Fortschritt, der uns allen zuteil werden wird. Aber ich erzähle dir die Geschichte von vorn. Als der Leidensdruck genügend gestiegen war und das nationale Forschungsprogramm «Stadt und Verkehr» von keinem Politiker zur Kenntnis genommen wurde, als man um den neuen Finanzausgleich feilschte, da entstand der Handlungsbedarf. Die Agglomeration wurde von der statistischen Einheit zur politischen Wirklichkeit. Man konnte, was in den letzten Jahrzehnten entstanden war, nicht länger verdrängen. Die Realität verlangte ihr Recht. Da die Realität immer etwas kostet, musste man zusammenzählen. Der CVP-Ständerat Peter Bieri aus Zug wurde Chef der Expertengruppe «Finanzierung des Agglomerationsverkehrs», die Anfang 2001 herausfand, dass es «nicht zweckdienlich» sei, den Verkehr im Stau ersticken zu lassen, das Übel mit dem Bösen auszubrennen, sei unschweizerisch und roh. Bieri und die seinen sagten: Das Verkehrssystem vom motorisierten Individualverkehr über den öffentlichen bis zum Langsamverkehr (Fussgänger und Velofahrerinnen) muss gesamthaft besser werden.

Der Stadtwanderer (schulmeisterlich): Was gehen den Bund die Agglomerationen an? Sind da nicht die Kantone zuständig?

Die Kluge (indigniert): Du bist zurückgeblieben. Der Paragraph 50 der neuen Bundesverfassung, der Städte- oder Gemeindeartikel, verpflichtet den Bund, die Auswirkungen seines Handelns auf die Gemeinden zu beachten und dabei Rücksicht auf die besondere Situation der Städte und Agglomerationen zu nehmen. Dass der Bund direkt mit den Städten redet, ist eine kleine schweizerische Umwälzung, Revolution wäre ein zu grossartiges Wort.

Der Stadtwanderer (besserwisserisch): Wen interessiert hier die Verfassung? Politik macht man mit Referenden und Initiativen. Die Kluge (milde): Brav, mein Freund, so auch diesmal. Die Initiative heisst Avanti und wirkte als Beschleuniger. Ein zweites Gotthardloch und den Ausbau der Autobahnen forderten die Automenschen. Zusammenfassend: Der Stau muss weg! Erlöse uns von dem Übel durch Strassenbau.

Der Stadtwanderer (sich mokierend): Das hat noch nie funktioniert.

Die Kluge (sanft): Wer im Stau sitzt, verliert mit der Geduld auch den Verstand. Derselbe Mensch, der als Fussgänger für den Alpenschutz stimmte und der Verlagerung auf die Schiene zustimmt, der verrät als gestautes Wesen seine eigene Intelligenz. Der Stau macht eindimensional. Der Stau mobilisiert die ungeheure Kraft der Beschränktheit.

Das hat auch der hohe Bundesrat gemerkt und er antwortete auf die Avanti-Initiative mit einem Gegenvorschlag. Der war einleuchtend. Der Stau, sagte der Bundesrat, ist schlimm, aber anderswo. Nicht bei Ferienbeginn am Gotthard leiden wir, sondern tagtäglich in den Agglomerationen. Das Übel wütet vor der Haustüre, nicht in den Alpen.

Der Stadtwanderer (erfreut): Welch gescheite Regierung!

Die Kluge (gedämpft): Welch autofreundliches Parlament! Es beschloss: «Wir gründen einen neuen Geldtopf, den Infrastrukturfonds. Ab 2006 soll der Bund zusätzlich jedes Jahr eine bis eineinhalb Milliarden aus den Mineralölsteuern, was mit Benzinzzöllen zu übersetzen ist, in diesen Infrastrukturfonds einzahlen. Das gibt bis 2020 zwischen 16 und 24 Milliarden.»

Der Stadtwanderer (begeistert): Das ist hervorragend, mit dem Geld bauen wir den öffentlichen Verkehr aus, das braucht die Agglomeration. Den Stau mit Stadtbahnen niederringen, den Modalsplit verbessern, weniger Umweltbelastung!

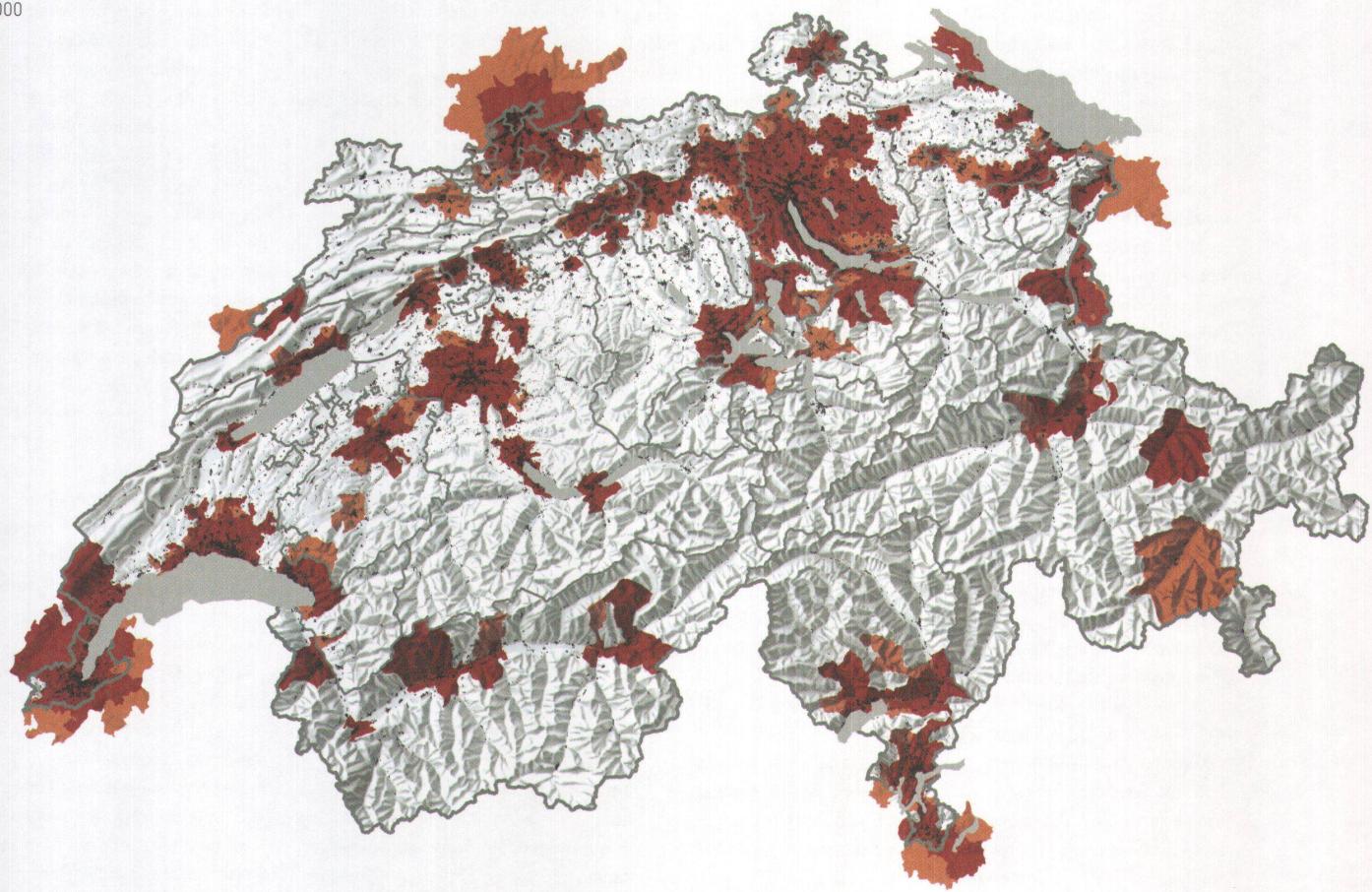
Die Kluge (enerviet): Bitte mehr Realitätssinn! Das Parlament hat einfach die Forderungen der Avanti-Initiative zusätzlich in den Gegenvorschlag eingebaut. Das Geld aus dem Infrastrukturtopf soll nach dem Willen des Parlaments für drei Dinge verwendet werden: Erstens das Autobahnnetz fertig bauen, zweitens seine Kapazitätsengpässe beseitigen, sprich Ausbau inklusive zweites Gotthardloch, und drittens Verbesserung des Agglomerationsverkehrs auf Strasse und Schiene. 80 Prozent des Geldes frisst die Autobahn, für die Agglomeration bleibt noch ein Fünftel, was immerhin noch 300 bis 350 Millionen jährlich sind. Wie viel davon für den öffentlichen Verkehr abfällt ist noch unklar.

Der Stadtwanderer (sich am Kopf kratzend): Infrastruktur? Das ist ja zu 90 Prozent ein Strassenbauprogramm.

Die Kluge (sich räusperrnd): Richtig, und dazu kommt noch, dass das Volk, wenn es den Gegenvorschlag, wie ihn das Parlament präsentierte, am 8. Februar annimmt, nichts mehr zu sagen hat. Das Parlament bestimmt das Bauprogramm allein. Wir werden also über die zweite Gotthardröhre nie abstimmen dürfen. Und bedenke, mein Freund, die Mehrheit der Volksvertreter sind bürgerliche, gestauten Autofahrer. Für sie gilt: Das Nationalstrassenennet zuerst, das Gotthardloch nachher und der Agglomerationsverkehr zuletzt. Die Leute von der Avanti-Initiative sahen ihre Forderungen vollständig erfüllt, so dass sie ihre eigene Initiative zurückzogen. Das Bauprogramm wird vom Parlament nach der politischen Opportunität, nicht nach sachlichen Überlegungen ausgehandelt. Denn in der Schweiz ist eine Frage verboten: Wo ist der Bundesfranken am wirkungsvollsten eingesetzt?

Der Stadtwanderer (maulend): Stimmt doch gar nicht, der Bundesrat hat deutlich gemacht, dass die zweite Gotthardröhre erst die dritte Priorität habe.

- 1990 oder früher
- 2000



Die Kluge (grundsätzlich): Der Bundesrat verkennt die Macht des Staus. Der Stau ist elementar. Der Stau kann nicht bekämpft, nur therapiert werden. Der Stau ist der Schmerz des Verkehrssystems. Der Stau ist die Kraft, die unnötige Alpenlöcher bohrt. Der Stau muss als politische Macht erkannt werden. Wer den Stau besitzt, regiert.

Der Stadtwanderer (entschlossen): Ich werde Nein stimmen.

Es sinkt sich ein grübelndes Schweigen über die beiden.

Stadtwanderer (zögernd): Aber was ist jetzt mit der Agglomerationspolitik des Bundes?

Die Kluge (seufzend): Die glaubt an die Annahme des Gegenvorschlags und an die 350 Millionen jährlich. Wird er abgelehnt, drückt der Stau weiter und der Leidensdruck steigt. Etwas muss geschehen. Eine Vorlage ist abzusehen. Schon fordert die SP eine Verfassungsgrundlage für die Finanzierung des öffentlichen Agglomerationsverkehrs. Ein Sechstel der Mineralölsteuer und die Autobahnvignette, rund 540 Millionen im Jahr sollen in die Agglomerationen fliessen. Da der Benzinzoll so herrlich sprudelt, wird man sich dort bedienen. Die Ablehnung des Avanti-Gegenvorschlags kann darum nicht das Ende der Agglomerationspolitik des Bundes sein, weil damit das Problem ja nicht verschwindet.

Stadtwanderer (bedauernd): Vor lauter Empörung über das Strassenbaupaket hast du mir gar nicht erklärt, was die Agglomerationspolitik des Bundes überhaupt ist?

Die Kluge (gefascst): Gut, tun wir mal so, als wäre es Montag, der 9. Februar 2004, und der Gegenvorschlag wurde eben ächzend angenommen. Schauen wir dem Bund mal bei der →

Die Agglomeration

Das Bundesamt für Statistik weiss, was eine Agglomeration ist: Eine Ansammlung von Gemeinden mit mindestens 20000 Einwohnern, die eine Kernstadt hat und dazugehörige Agglomerationsgemeinden. Eine Gemeinde wird dann der Agglomeration zugeschlagen, wenn mindestens drei dieser fünf Kriterien erfüllt sind:

- > Ein baulicher Zusammenhang mit der Kernstadt
- > die kombinierte Einwohner-Arbeitsplatzdichte übersteigt 10 pro Hektare
- > das Bevölkerungswachstum der letzten 10 Jahre übersteigt das schweizerische Mittel um 10 Prozent
- > mindestens ein Drittel der Erwerbstätigen arbeitet in der Kernstadt
- > der Anteil der Erwerbstätigen im ersten Wirtschaftssektor ist geringer als das Doppelte des schweizerischen Durchschnitts.

Heute gibt es 50 Kernstädte mit 923 Agglomerationsgemeinden. Es leben 72,5 Prozent der Einwohner der Schweiz in den Agglomerationen.

«Schafft die Kantone ab!»

Der Verein Metropole Schweiz, der gegen die Verbauerung des eidgenössischen Bewusstseins ankämpft, hat eine neue Streitschrift herausgebracht: «Die Schweiz muss neu eingeteilt werden». Rudolf Schilling bietet darin kein Partentrezept an, sondern redet von beweglichen und neuen Grenzen. Die einen passen sich den Aufgaben an und bilden zum Beispiel einen Verkehrsverbund, die andern fusionieren die 26 Kantone zu sechs oder sieben Grosskantonen. Dass es massenweise Zusammenlegungen der 2842 Gemeinden braucht, ist selbstverständlich, und dass die Künštäde sich mit ihrer Agglomeration verschmelzen auch. Warum? Weil der Preis des Föderalismus zu hoch ist und wichtiger noch, weil die Schweiz mit ihrer heutigen Organisation nicht mehr konkurrenzfähig ist. Anders herum: Die Eidgenossenschaft ist veraltet. Die leicht lesbare, konzentrierte Broschüre ist in einer deutschen, französischen und italienischen Ausgabe erschienen.
Bezug: 01 262 74 77, info@metropole-ch.ch, gratis

→ Arbeit zu. Der Bund hat einen Fahrplan, den Bericht des Bundesrates vom 19. Dezember 2001 (Agglomerationspolitik des Bundes). Da stehen viele Wahrheiten drin. Zum Beispiel, dass den Städten «als Motoren des Wirtschaftslebens des Landes und als Lebensraum für fast zwei Drittel der Bevölkerung» eine besondere Bedeutung zukomme.

Der Stadtwanderer (pfeift): Ganz neue Töne. Das Ende der Verbauung in den Köpfen, die Entdeckung der Realität!

Die Kluge (strenge): Keine Sprüche, bitte, es ist nichts als die Tatsache, dass erstens ohne die Städte eine nachhaltige Entwicklung des Landes nicht möglich ist. Was will der Bund noch? Er will zweitens die Konkurrenzfähigkeit und die Lebensqualität der Schweiz erhalten und verbessern.

Der Stadtwanderer (zweifelnd): Schliesst sich das nicht aus?

Die Kluge (nachsichtig): Fundamentalisten denken wie die Gestalten, eindimensional. Aber weiter, drittens, will der Bund das bestehende, polyzentrische Städtenetz bewahren.

Der Stadtwanderer (aufbrausend): Ein Witz! Föderalistischer Selbstbetrug! Gebetshafte Floskeln! Die Entwicklung beweist das Gegenteil. Konzentration hier und Auszehrung dort. Golddenes Dreieck, Zürichwasserkopf, Arc Lémanique, Stadt Tessin, Stadt Oberengadin, das sind die Tatsachen.

Die Kluge (beruhigend): Der Bund muss eidgenössisch bleiben, ob das nun mit der Realität übereinstimmt oder nicht. Viertens schliesslich, will er die Siedlungsentwicklung nach innen fördern, will «dazu beitragen, die räumliche Ausdehnung der Agglomerationen zu begrenzen».

Der Stadtwanderer (hohnvoll): Das machen alle seit Jahren. Das Ergebnis ist das pure Gegenteil.

Die Kluge (noch beruhigender): Wie lange wir es uns noch leisten können, wird sich zeigen. Das sind die vier Ziele. Wie er sie umsetzen will, hat der Bund sich auch schon überlegt.

Der Stadtwanderer (grinsend): Das ist doch bezeichnend, nicht erreichen will er sie, umsetzen genügt.

Die Kluge (unbeirrt): Der Bund hat im eigenen Haus schon mit der Arbeit angefangen. Nummer eins: Bündelung heisst das Zauberwort. Die verschiedenen Ämter sind im «Netzwerk Agglomerationspolitik» eingebunden, des Bundes Linke soll wissen, was seine Rechte tut. Dann kommt Nummer zwei, die «Vertikale Vernetzung», die Zusammenarbeit zwischen Bund, Kantonen und Städten. Am 20. Februar 2001 wurde die Tripartite Agglomerationskonferenz (TAK) gegründet.

Der Stadtwanderer (unterbrechend): Tripartite? Verdächtiger Name.

Die Kluge (im Lehrerton): Unterbrich mich nicht. In der Tripartiten sitzen Vertreter des Bundes, der Kantone, des Städte- und des Gemeindeverbands. Sie reden nicht nur über Verkehrsfragen, sondern genauso über soziale Probleme, Stichwort die Lasten den Kernstädten, der Nutzen dem Speckgürtel.

Der Stadtwanderer (verwundert): Und das im Lande der Steuerfussverteidiger und Gemeindeautonomisten?

Die Kluge (weise): Wo die Not steigt, wächst das Rettende auch. Jedenfalls hat man mir versichert, in der Tripartiten habe sich in kurzer Zeit eine gute Gesprächskultur entwickelt. Jedenfalls auf der Ebene der Sachbearbeiter. Die Agglomerationspolitik ist jung und noch eine Baustelle. Die Politiker und die Verwaltung müssen die Agglomerationspolitik erst noch erlernen.

Der Stadtwanderer (ungehalten): Da müssen sie aber einiges aus ihren Köpfen ausräumen, die Fixierung auf die Schönschweiz, statt die Gebrauchsschweiz zum Beispiel.

Die Kluge (souverän): Ich halte selbst die Schweizer für bildungsfähig. In der «Horizontalen Integration» zum Beispiel, der Nummer drei. Mit Bundesgegen und -unterstützung soll die Zusammenarbeit innerhalb der Agglomerationen →

Die Modellvorhaben

Die Modellvorhaben sind das Laboratorium der Agglomerationspolitik. Der Bund unterstützt sie durch technische Hilfe und mit Geld. Allerdings sind nur 460 000 Franken in der Kasse. Versucht man die 24 bewilligten Modellvorhaben zu ordnen, so ergeben sich folgende Gruppen:

- Klassische Agglomerationen: Eine Kernstadt und ihr Umland.
- Internationale Agglomerationen: Die Probleme an den Landesgrenzen.
- Netzprojekte: Was zusammengehört soll zusammengebunden werden.
- Soziale Projekte: Die Agglomerationspolitik des Bundes ist nicht nur ein Verkehrsprogramm.
- Verfahren: Die Agglomerationen müssen sich zuerst organisieren.
- Wirtschaftsförderung: Eine Gewerbezone im Jura ist das Beispiel.
- Bestehende Agglomerationen (Seite 17)

1 Netzstadt Mittelland

→ Die Kantone Aargau und Solothurn haben das Programm «Netzstadt Mittelland» lanciert. Das Ziel ist einerseits die kooperative «Netzstadt Mittelland», zum anderen die Entwicklung der drei Agglomerationen Aarau, Olten und Zofingen zu eigenständigen urbanen Einheiten.

2 Agglomération Vevey-Montreux-Riviera

→ Aus den Erfahrungen der gemeindeübergreifenden Zusammenarbeit haben der «Service des affaires intercommunales» und die «Conférence des syndics du district» beschlossen, eine kritische Bilanz zu erstellen und die künftigen Arbeitsschwerpunkte zu bestimmen.

3 Agglomeration St. Gallen-West

→ In enger Zusammenarbeit zwischen den vier Gemeinden Gaiserwald, Gossau, Herisau und St. Gallen sowie den Kantonen St. Gallen und Appenzell Ausserrhoden wird ein Grobkonzept zur koordinierten Siedlungs- und Verkehrsentwicklung im Raum St. Gallen-West erarbeitet.

4 Neue Transportachse in der Agglomeration Lugano

→ Das zentrale Element ist eine Bahnverbindung im Zentrum der Agglomeration mit Anschluss ans Strassenetz (Autobahn und Kantonstrassen). Durch städtebauliche Massnahmen wird eine Entwicklung «nach innen» erreicht.

5 Agglomeration Lausanne

→ Der Kanton Waadt, die Vereinigung «Lausanne Région» und die Stadt Lausanne haben ein gemeinsames Partnerschaftsprojekt lanciert, durch das eine gemeinsame Agglomerationspolitik entstehen soll.

6 PASL: Agglomeration Luzern

→ Das Projekt Aggo und Stadt Luzern (PASL) ist ein Konsortium von 19 Agglomerationsgemeinden und der Stadt Luzern. PASL will eine Langfriststrategie für die Agglomeration Luzern entwickeln.

7 Die Agglomeration Freiburg

→ Die Schaffung der Agglomeration Freiburg markiert einen Bruch mit den traditionellen territorialen Institutionen. Die Agglomeration Freiburg beruht auf einem Gesetz, was für die Schweiz eine Neuheit ist.

8 Gestaltung des Lebensraumes im Glatttal

→ Die beschlossene Glatttalbahn wird den Lebensraum verändern. In der Region Glatttal sollen integrierte Konzepte zur Wohn-, Aufenthalts-, Freiraumgestaltung als Beitrag zur Vision Netzstadt entworfen werden.

9 Siedlung und Verkehr Zürich und Umgebung

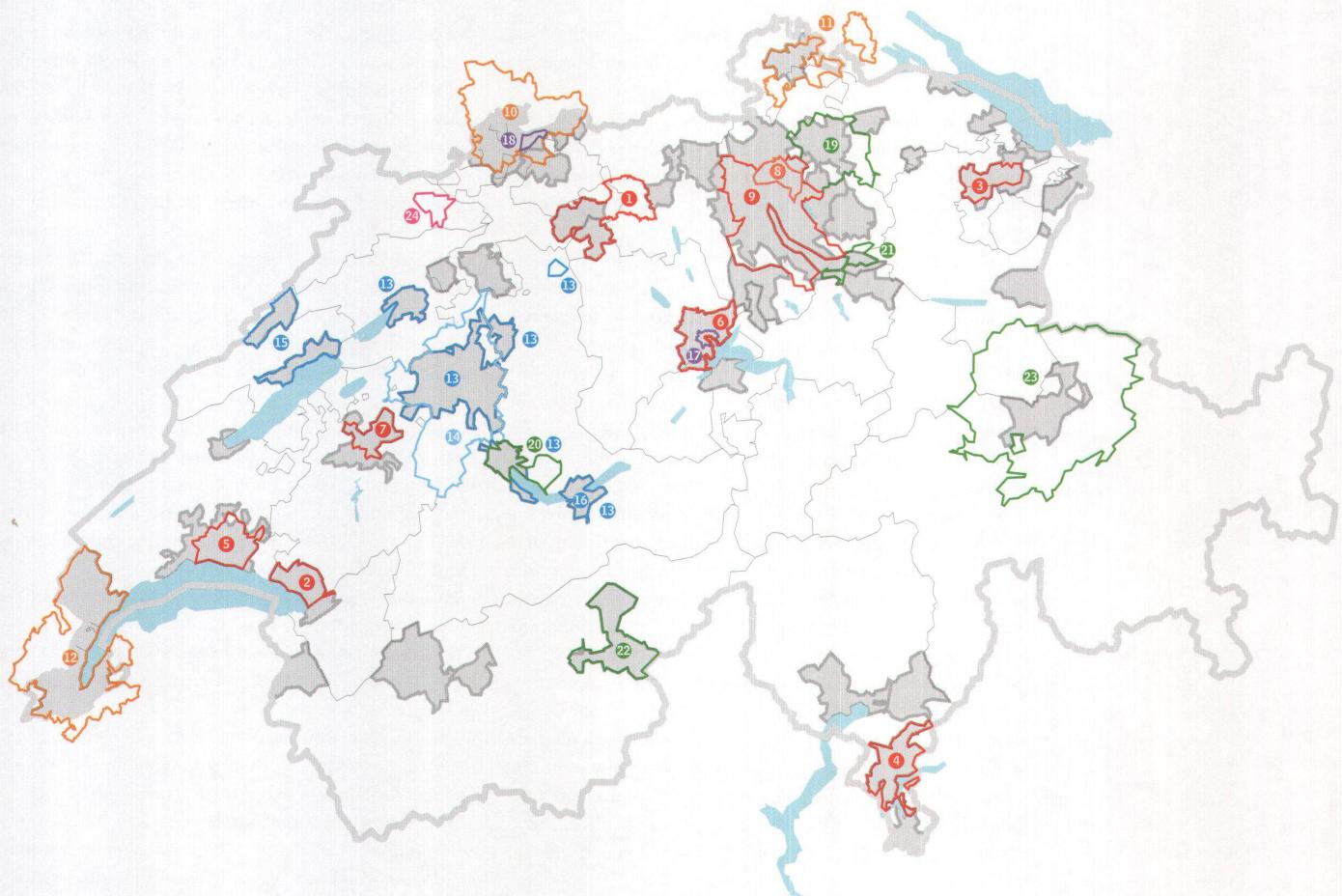
→ Ziel des Projekts ist, dass das Gebiet der Regionalplanung Zürich und Umgebung (RZU) ein umfassendes «Konzept Siedlung und Verkehr» ausarbeitet. Das Projekt stellt eine Vorstufe für ein Agglomerationsprogramm dar.

10 Trinationale Agglomeration Basel

→ Seit 1995 arbeiten Vertreter aus Politik und Planungsfachleute gemeinsam an einem grenzüberschreitenden Entwicklungskonzept Trinationale Agglomeration Basel. Unterdessen ist man beim «Interreg III A-Projekt» angelangt. Mit 30 Schlüsselprojekten beweist die Trinationale Agglomeration, dass sie von den Absichten zur Umsetzung fortgeschritten ist.

11 Agglomeration Schaffhausen Plus

→ Das Projekt verfolgt das Ziel, an bereits bestehende Zusammensetzung anzuknüpfen und langfristig eine grenzüberschreitende Agglomerationspolitik zu entwickeln.



12 Agglomération transfrontalière franco-valdo-genevoise

--> Die Agglomeration Genf besteht aus 201 Gemeinden, davon 45 im Kanton Genf, 32 im Kanton Waadt und 124 in Frankreich. Der Kanton Genf muss mit seinen Nachbarn Agglomerationspolitik umsetzen.

13 Agglomerationsstrategie Kanton Bern

--> Die sechs Agglomerationen des Kantons Bern (Bern, Biel, Thun, Burgdorf, Langenthal und Interlaken) werden unter der Führung des Kantons in eine Agglomerationsstrategie eingebunden.

14 Mobilitätsstrategie der Region Bern

--> Der Berner Regierungsrat hat der kantonalen Verwaltung den Auftrag erteilt, für die Agglomeration Bern eine Mobilitätsstrategie auszuarbeiten. Ziel ist, die Wirtschaft in den kantonalen Entwicklungsschwerpunkten zu fördern und für eine starke und wettbewerbsfähige Hauptstadt Bern einzutreten.

15 Agglomeration Kanton Neuenburg

--> Die Vernetzung der drei Städte Neuenburg, La Chaux-de-Fonds und Le Locle hat das Ziel, das Neuenburger Städtenetz zu ermöglichen.

16 Alpenstadt Interlaken

--> Interlaken und die Region Berner Oberland Ost erarbeiten ein Agglomerationsprogramm, das zukunftsorientierte Arbeitsplätze schaffen will.

17 BaBel: Quartierentwicklung Basel-, Bernstrasse, Luzern

--> Das Projekt will in Luzern eine nachhaltige Entwicklung eines belasteten Quartiers herbeiführen.

18 Salina-Raurica

--> Als Anschubfinanzierung unterstützt der Fonds für Wirtschaftsförderung des Kantons Basel-Landschaft den Entwicklungsplan für einen urbanen Schwerpunkt am unverbaute Rheinufer der Gemeinden Augst und Pratteln, wo ein neues städtisches Quartier entstehen soll.

19 Publikumsintensive Einrichtungen in der Agglomeration Zürich

--> Das Ziel ist eine tragfähige, überkommunal abgestimmte Standortpolitik für publikumsintensive Einrichtungen und das Sammeln von Erfahrungen, wie komplexe Fragestellungen institutionell angegangen werden können.

20 Agglomeration Thun

--> Eine Gesamtverkehrsstudie wird durch eine Mediation gelenkt, um mit allen Entscheidungsträgern einen Konsens über die Ziele und die Massnahmen zu erreichen.

21 Aggo Obersee

--> Der Raum Freienbach-Rapperswil-Jona-Rüti ist Teil der Metropolitanregion Zürich und gehört zu drei verschiedenen Kantonen (Schwyz, St. Gallen, Zürich). Für Verkehr, Siedlungs- und Verkehrsentwicklung sollen Problemanalysen erarbeitet und daraus dann erste Massnahmen abgeleitet werden.

22 Agglomeration Brig-Visp-Naters

--> Die NEAT am Lötschberg wird die Region tief verändern. Darauf wollen sich die Gemeinden vorbereiten. Sie bilden eine Trägerschaft mit dem Ziel, die Konkurrenzfähigkeit des Standorts mit der Bildung einer Stadtregion zu stärken.

23 Agglomeration Chur und Umgebung

--> Im Raum Chur überlagern sich städtisch geprägte Räume und touristische «Temporärstädte». Das Gebiet umfasst die Regionalzentren Ilanz, Thusis, Landquart, Schiers und Sargans/Mels sowie die grossen Tourismuszentren Arosa, Bad Ragaz, Flims/Laax und Lenzerheide. Das Ziel ist es, eine gemeinde- und regionsübergreifende Form der Zusammenarbeit in Gang zu setzen.

24 Zone d'activité régionale de Delémont

--> Das Projekt für ein neues Gewerbegebiet, ein Technologiepark, ist das Ergebnis einer gemeindeübergreifenden Zusammenarbeit.

→ verbessert werden. Es folgt noch Nummer vier, der (Zugang zum europäischen Städtenetz). Der Anschluss ans Schnellbahnnetz und die Zusammenarbeit über die Grenzen hinweg sind damit gemeint.

Der Stadtwanderer (bissig): Wir bauen einen Basistunnel durch die Alpen zuviel und haben doch keinen Schnellbahnnanschluss nach München, Mailand oder Paris.

Die Kluge (nachdenklich): Wir zahlen das regionalpolitische Lösegeld, das hält die Schweiz zusammen. Doch das Schwierigste ist Nummer fünf, die (Sensibilisierung). Wie schafft man ein Agglomerationsbewusstsein? Wie die stadtfeindliche Haltung der Stadtbewohner überwinden? Wie aus der Wut über den Stau eine städtebauliche Kraft machen? Der Bund sorgt für Information und Erfahrungsaustausch.

Der Stadtwanderer (abwinkend): Warme Luft produziere ich selber. Aber jetzt mal konkret: Was tut der Bund wirklich?

Die Kluge (kühl): Hauptsächlich zwei Dinge: A, Modellvorhaben und B, Agglomerationsprogramme. Bei den Modellvorhaben arbeiten das Bundesamt für Raumplanung (ARE) und das Staatssekretariat für Wirtschaft (seco) zusammen. Modellvorhaben sind erfindungsreiche Projekte aller Art, die neue Wege in der Zusammenarbeit der Agglomerationen ausprobieren, die Zusammenarbeit in den Städtenetzen intensivieren oder die Siedlungsentwicklung nach innen fördern. Bereits sind 24 Modellvorhaben festgelegt worden. Es geht um Anreiz und Erfahrungsaustausch. Es ist das Laboratorium der Agglomerationspolitik.

Der Stadtwanderer (sich räkelnd): Und was ist mit den Agglomerationsprogrammen?

Die Kluge (nach einer Pause): Wird der Avanti-Gegenvorschlag angenommen, so muss der Bundesrat dem Parlament ein Jahr später, schon im Februar 2005 also, ein Programm mit einer Laufzeit von 15 bis 20 Jahren vorlegen, wie er die drei Forderungen der Initiative erfüllen will. Weiss du noch welche?

Der Stadtwanderer (beleidigt): Ich bin ja nicht blöd: Fertigstellung des Nationalstrassennetzes, Ausbau seiner Kapazitäten, Agglomerationsverkehr, für jährlich 350 Millionen.

Die Kluge (befriedigt): Genau. Aus dem Infrastrukturtopf gibt es Geld für Siedlungs- und Verkehrsprojekte.

Der Stadtwanderer (bösertig): Da haben wirs. Agglomerationspolitik ist Verkehrspolitik, reine Staubkämpfung.

Die Kluge (murrend): Falsch, lieber Freund, zur Agglomerationspolitik gehören die Sozial-, Wohnbau- und Kulturpolitik genauso. Nur müssen die anders finanziert werden.

Item, da in Zukunft die grösseren Projekte für Siedlung und Verkehr aus dem Infrastrukturfonds gespiessen werden, sind die Planer aller Sorten wie die Wilden am Werk. Projekte, die nicht bis zum Herbst 2004 eingegeben werden, riskieren, nicht ins Bundesprogramm aufgenommen zu werden.

Der Stadtwanderer (subventionsgierig): Wieviel bekommt man?

Die Kluge (abweisend): Maximal 50 Prozent.

Der Stadtwanderer (überschlagend): Also minimal 600 bis 700 Millionen für den Agglomerationsverkehr im Ganzen?

Die Kluge (herablassend): Klug gerechnet, mein Freund, aber nicht jeder darf mitmachen. Nur interkommunale Programme sind teilnahmeberechtigt und der Kanton muss dabei sein. Dahinter steckt auch eine pädagogische Absicht: Der Bund will die Zusammenarbeit vorantreiben und muss sie darum verlockend machen.

Der Stadtwanderer (sinnierend): Was aber sind die Kriterien für die Auswahl der Agglomerationsprogramme?

Die Kluge (mit sterbender Stimme): Ein dorniges Problem. Während die Agglomerationen wie wild ihre Projekte zusammenbasteln, versucht das Departement Leuenberger gleichzeitig

die Kriterien zu erarbeiten und sie anzuwenden. Die beiden Planungsbüros, Planteam S aus Luzern und Ecoplan aus Bern, haben den Auftrag, die Kriterien «zu konkretisieren» und mit zwei Aggloprogrammen, die bereits einigermassen fertig sind, die Probe aufs Exempel zu machen.

Der Stadtwanderer (verwirrt): Man entwickelt die Spielregeln während dem Spiel?

Die Kluge (beherrscht): Leider ja, der Zeitdruck macht nötig. Kriterien gibt es zwei Sorten: A, die Grundanforderungen und B, die Wirksamkeitskriterien. Fangen wir bei den Grundanforderungen an: Es sind sechs. Ist erstens die Partizipation gewährleistet? Sind die Gemeinden und der Kanton aktiv beteiligt? Zweitens, trägt die Trägerschaft? Der Bund will nur einen Ansprechpartner. Hat die Trägerschaft geregelt, wer Leistungen bestellt, erbringt und finanziert? Drittens, kennt man den Istzustand, weiss man genügend vom Sollzustand? Sind sowohl der individuelle, der öffentliche und der Langsamverkehr in die Planung einbezogen? Viertens, sind alle Massnahmebereiche erwogen? Von der Siedlungsentwicklung bis zur kombinierten Mobilität? Fünftens, kennt man die Auswirkungen und die Kosten? Sechstens, sind die Umsetzungen und das Controlling gewährleistet? Wer bei den Grundanforderungen nicht genügt, muss so lange nachbessern, bis sie erfüllt sind.

Der Stadtwanderer (überfordert): Mir wird unbehaglich. Ein Aggloprogramm wird ein dickes Buch.

Die Kluge (selbstsicher): Und kostet über 100000 Franken Planerarbeit. Es wird noch dicker, wenn man die Wirkungskriterien aufzählt, von denen es fünf gibt:

- Wird die Qualität des Verkehrssystem verbessert?
- Wird die Siedlungsentwicklung nach innen gefördert?
- Wird die Verkehrssicherheit erhöht?
- Wird die Umweltbelastung vermindert?
- Sind die Investitions- und Betriebskosten tragbar?

Der Stadtwanderer (aufgeregt): Dass tönt wie Engelszungen der Nachhaltigkeit. Nur: Widersprechen sich diese Wirkungskriterien nicht zuweilen? Der Stau ist zu verringern, was wohl neue Strassen heisst, und gleichzeitig soll der Recourcenverbrauch vermindert werden?

Die Kluge (philosophisch): Der Grundwiderspruch liegt im Konsumanspruch, lieber Freund, wir leben alle inkonsequent.

Der Stadtwanderer (realpolitisch): Die Grundanforderungen sind hoch und die Kriterien streng. Wird der Bund sie auch wirklich durchhalten können?

Die Kluge (noch realpolitischer): Vergiss nicht, mein Freund, dass das Parlament das Geld verteilt, nicht die Fachleute. Der regionalpolitische Schacher wird die Messlatte verbiegen. Wir leben in der bestmöglichen Demokratie, da können nicht für alle dieselben Massstäbe gelten. Trotzdem, zwei Dinge sind wirklich neu: Siedlung und Verkehr werden als voneinander abhängige Faktoren begriffen. Zum ersten Mal in der schweizerischen Planungsgeschichte muss man die Auswirkungen des Verkehrs auf die Siedlungsentwicklung überprüfen. Sogar ihre Richtung ist festgelegt: nach innen. Das stärkt die Raumplanung. Dazu kommt, dass zum ersten Mal nach der Wirksamkeit des Bundesfrankens gefragt wird. Es gibt nicht einfach gesetzlich festgeschriebene Ansprüche, die mit der Giesskanne verteilt werden. Die Wirkungskriterien fordern Verbesserungen, die auch quantitativ ausgewiesen werden müssen.

Der Stadtwanderer (staunend): Ein unschweizerisches Verfahren. Beide, die Kluge und der Stadtwanderer, schweigen. Kurz vor dem Aussteigen versteift sich der Stadtwanderer.

Der Stadtwanderer (knurrend): Ich stimme trotzdem Nein. •

Was ist Agglomerationspolitik?

Am 8. Februar stimmen wir über den Avanti-Gegenvorschlag ab, der die Mittel für den Agglomerationsverkehr beschaffen soll. Oswald/Baccini haben ihr neues Buch «Netzstadt» vorgelegt, das die Erfass- und Beschreibbarkeit der Agglomeration behandelt. Avenir Suisse hat im Herbst 03 sein «Stadtland Schweiz»-Buch veröffentlicht und auch der Verein Metropole Schweiz ist am Werk, kurz, das Thema Agglomeration liegt in der Luft.

Hochparterre veranstaltet am Dienstag, 2. März 2004 um 18.30 Uhr mit dem Architektur Forum Zürich ein Kolloquium, das fragt: «Was ist Agglomerationspolitik?» Es sprechen:

--> Ein Vertreter der Analyse: Prof. Franz Oswald, Bern

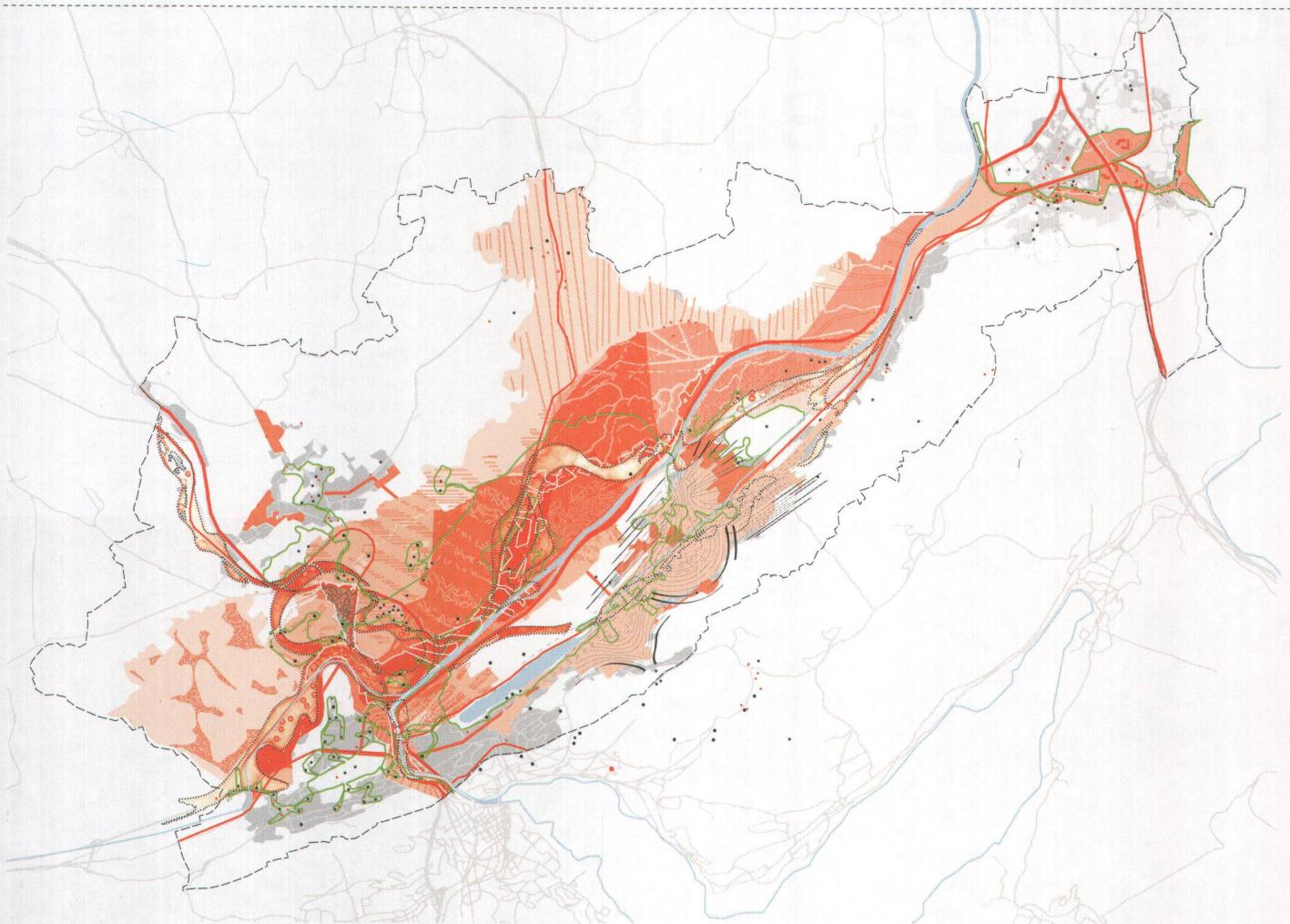
--> Ein Vertreter der Landschaft: Prof. Christophe Girot,

--> Ein Vertreter des Bundes: Georg Tobler, Amt für Raumentwicklung, Bern

--> Ein Vertreter der Praxis: René Hutter, Kantonsplaner, Zug

--> Gesprächsleiter: Benedikt Loderer, Stadtwanderer, Zürich

www.architekturforum-zuerich.ch



Netzstadt

Der Untertitel ist anspruchsvoll: «Einführung in das Stadtentwerfen». Nicht etwa Städtebau oder gar Stadtbaukunst, sondern Stadtentwerfen. Mit Stadt ist die Agglomeration gemeint, vor der sich die Entwerfer bisher ins Objekt geflüchtet haben. Sie wird am Beispiel der Stadt an der Wigger, am Siedlungsfeld zwischen Zofingen, Oftringen, Aarburg und Rothrist im Aargau vorgeführt. An diesem mittelländischen Normalfall entwickelten Franz Oswald und Peter Baccini ihre Beschreibungs- und Entwurfsmethode. Methode heißt schrittweises Vorgehen. Hier sind Professoren am Werk. Sie fragen zuerst nach der historischen Stadt, damit die zeitgenössische durch die Unterschiede klar wird. Die heutige ist die Netzstadt und sie lässt sich in Layers, in Überschichtungen darstellen, die wir unterdessen vom Computer kennen. Es herrscht ein kühler Blick, der die Netzstadt durch-scannt und erstmals eine physiologische

Bestandesaufnahme macht. Neu daran ist der Stofffluss, die Netzstadt ist ein System, das aus Lagern und Flüssen besteht, kein Verband von Immobilien. Doch genügt es nicht, nach ökonomischen oder ökologischen Kriterien allein zu fragen. Das urbane System wird durch die Aktivitäten der Menschen geschaffen. Sie prägen die Landschaft und identifizieren sich mit ihr. Ihre Tätigkeiten geschehen in einem Territorium, das mit morphologischen Kriterien beschrieben werden kann. Stadtbeschreiben ist nicht Stadtentwerfen, doch Stadtentwerfen heißt Stadtumbau, denn auch die Agglomeration ist schon gebaut. Um dies zu erreichen, braucht es Ziele und Strategien. In Luzern Nord von Emmen bis Rotkreuz machen Oswald und Baccini für den Stadtentwurf die Probe aufs Exempel. Im Vorhandenen die Potenziale für das Zukünftige entdecken, das ist die Kunst. Doch ohne die Betroffenen geht nichts, darum muss man sie einbeziehen. Dazu haben die Professoren einen Königsweg gefunden: die Synoikos-Methode.

Die Netzmethode geht von zwei grundlegenden Tatsachen aus: Auch die Agglomeration ist schon gebaut und langfristig ist das europäisch-nordamerikanische Lebens- und Wirtschaftsmuster nicht (über) lebensfähig. Weil es nicht nachhaltig ist und damit ist das Entscheidende an der Netzmethode festgehakt: Sie strebt nach Nachhaltigkeit. Stadtentwerfen heißt damit konkret: aus der vorhandenen die nachhaltige Stadt erfinden. Das Buch «Netzstadt» erinnert an die holistischen Ansätze der Siebzigerjahre. Tut man alles, was die Methode verlangt, so kommt man zwangsläufig zum gewünschten Resultat. Eine Einschränkung allerdings machen auch die Professoren: «Hingegen muss im Zielkatalog die «Verpflichtung für eine Fortsetzung» nach dem Verfahren stehen, sonst bleibt es als angenehmes Ereignis ohne Wirkung in Erinnerung.»

Franz Oswald und Peter Baccini: *Netzstadt, Einführung in das Stadtentwerfen*. Birkhäuser-Verlag, Basel 2003, CHF 49.50