

**Zeitschrift:** Tec21  
**Herausgeber:** Schweizerischer Ingenieur- und Architektenverein  
**Band:** 137 (2011)  
**Heft:** 21: Vorstadt in Bewegung

**Vorwort:** Vorstadt in Bewegung  
**Autor:** Dietsche, Daniela

#### **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:** 22.02.2026

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



Blick auf das Entwicklungsgebiet Bözingenfeld im Osten von Biel  
(Foto: Thomas Jantscher)

## VORSTADT IN BEWEGUNG

Drei Viertel der Bevölkerung in der Schweiz leben in der Agglomeration. Trotz ihrer Bedeutung als Lebens- und Arbeitsraum wird diese erst ansatzweise als Realität anerkannt. In den letzten zehn Jahren ist immerhin das Bewusstsein für die Probleme der Agglomeration gewachsen. Im April 2011 hat sich der Bundesrat dafür ausgesprochen, die bisherige Agglomerationspolitik weiterzuentwickeln. Zu diesem Zweck hat er das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) und das Staatssekretariat für Wirtschaft (Seco) beauftragt, ihm 2014 einen Vorschlag zu unterbreiten, wie die Agglomerationspolitik des Bundes ab der Legislaturperiode 2016–2019 ausgerichtet sein soll.

Es gibt indes ein Planungsinstrument, das bereits jetzt einiges in Bewegung gebracht hat: Mit den Agglomerationsprogrammen sollen Siedlungs- und Verkehrskonzepte über politische Grenzen hinweg aufeinander abgestimmt werden. Die Gewährung der Bundesmittel aus dem Infrastrukturfonds ist an die Voraussetzung gebunden, dass die Regionen jeweils ein verbindliches und in sich stimmiges Agglomerationsprogramm vorlegen. Neu in der schweizerischen Planungsgeschichte ist, dass die Wirksamkeit der Bundesfranken geprüft und sie nicht einfach mit der Giesskanne verteilt werden. Im September 2010 entschied das Parlament über die Freigabe der Mittel. Es bestand das Risiko, dass aufgrund regionalpolitischer Interessen das Paket aufgeschnürt würde, doch dem war nicht so: Dank der Transparenz in Bearbeitung und Bewertung wurde das Programm als ausgewogen angesehen und ohne grosse Diskussionen genehmigt.

Was sich hinter dem trockenen Begriff «Agglomerationsprogramm» verbirgt, was sich in den letzten zehn Jahren bewegt hat und wie es in den nächsten Jahren weitergehen soll, zeigt der Artikel «Ein Programm für die Agglomerationen» auf. Wie sind Siedlung und Verkehr aufeinander abzustimmen? Wie kann man den wachsenden Mobilitätsansprüchen in der Agglomeration gerecht werden? Welches ist das richtige Verkehrsmittel für den richtigen Ort? Hier gibt es grosse Unterschiede zwischen der subjektiven Wahrnehmung der Nutzerinnen und Nutzer und den technischen Möglichkeiten. «Mit Bus und Tram durch dichte Räume» vergleicht Vor- und Nachteile von Bus- und Tramsystemen. Vor der Frage «Bus- oder Tram» steht auch die Stadt Biel. Vor rund 70 Jahren wurde hier das Tram aus der Stadt verbannt, weil man es für zu altmodisch befand. Heute wird darüber diskutiert, ob es zurückkommen soll (vgl. «Tramrenaissance in der Autostadt Biel?»). Vielleicht kann ein identitätsstiftendes Tram dazu beitragen, die Umgebung von Biel nicht zu einer gewöhnlichen Agglomeration, sondern zur Vorstadt werden zu lassen.

Daniela Dietsche, dietsche@tec21.ch

### 5 WETTBEWERBE

Festzelt für Bubendorf

### 12 MAGAZIN

Holzbautag Biel | Flamingobeinchen und Affenklappen | Positionen des (Un)geschmacks | Denkraum für Raumdenkende | Leben in der Agglomeration

### 22 EIN PROGRAMM FÜR DIE AGGLOMERATIONEN

Lukas Denzler Mit den Agglomerationsprogrammen sollen Siedlung und Verkehr aufeinander abgestimmt werden. Die grosse Herausforderung sind die neuen Formen der Zusammenarbeit.

### 27 TRAMRENAISSANCE IN DER AUTOSTADT BIEL?

Daniela Dietsche Das Regiotram Biel soll eine schnelle und umsteigefreie Verbindung zwischen den Wohngebieten am Südostufer des Bielersees und den Entwicklungsgebieten im Osten der Stadt schaffen.

### 32 MIT BUS UND TRAM DURCH DICHE RÄUME

Ulrich Weidmann, Hermann Orth Nutzerinnen und Nutzer des öffentlichen Verkehrs nehmen das Tram positiver wahr als den Bus. Objektiv gibt es wenig Unterschiede. Ein Vergleich.

### 37 SIA

Verdichtungsstudie Basel-Landschaft | «Lösungen sind noch nicht in Sicht»

### 41 FIRMEN

### 43 PRODUKTE

### 53 IMPRESSUM

### 54 VERANSTALTUNGEN