



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Bundesamt für Raumentwicklung ARE
Office fédéral du développement territorial ARE
Ufficio federale dello sviluppo territoriale ARE
Uffizi federal da svilup dal territori ARE

Innenentwicklung als Auftrag - Raumentwicklung und Verkehrsplanung in der Schweiz



Dr. Ulrich Seewer

Olten, 24. August 2017



Inhalt

1. Handlungsbedarf
2. RPG 1
3. Erreichtes
4. To do

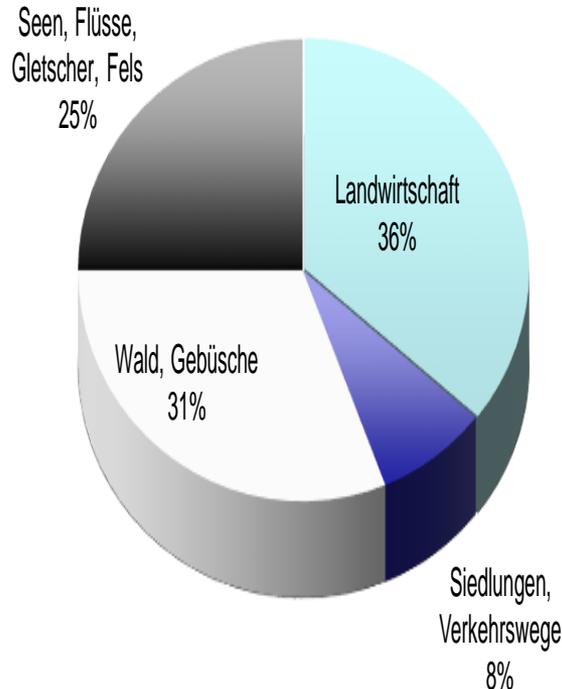
Trends und Herausforderungen

Bevölkerung
wächst

Siedlungs-
fläche wächst

Verkehr
wächst

Ansprüche
steigen



Auf 18'000 km² müssen alle Bedürfnisse befriedigt werden. Wohnen, Arbeiten, Verkehr, Landwirtschaft, Erholung, ...

Zersiedelung
dauert an

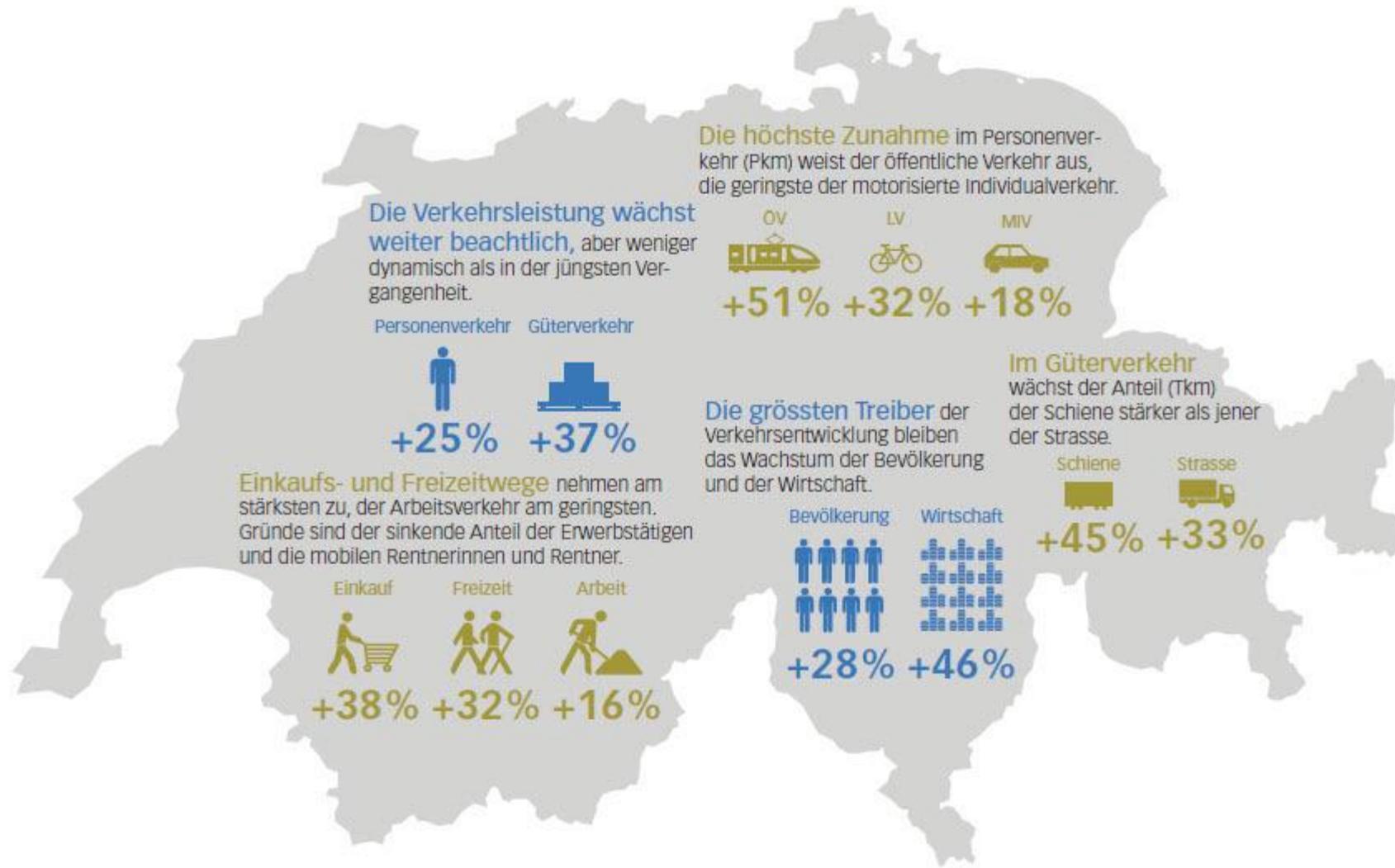
Agrarland
verschwindet

Infrastruktur-
kosten steigen

Boden wird
knapp



Verkehrsperspektiven 2040





Stichtagsmobilität 2015

89% of the population were on the move at least once outside their house on an average day



Share of households with car(s). bicycle(s)

78%



65%



Share of population with public transport season ticket(s)

57%

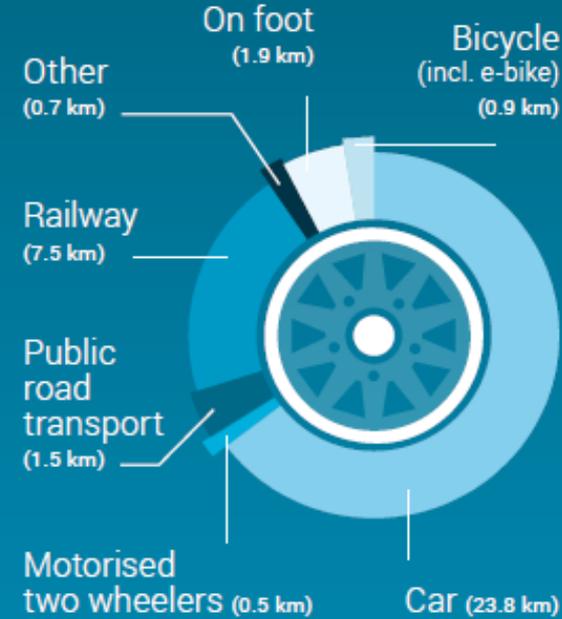


1.6 persons

Average occupancy of cars

36.8 km

Daily distance per person, in Switzerland



90.4 minutes

Daily travel time per person, in Switzerland

(including 8.2 min. waiting and transfer time)



Leisure



Work



Shopping



Education

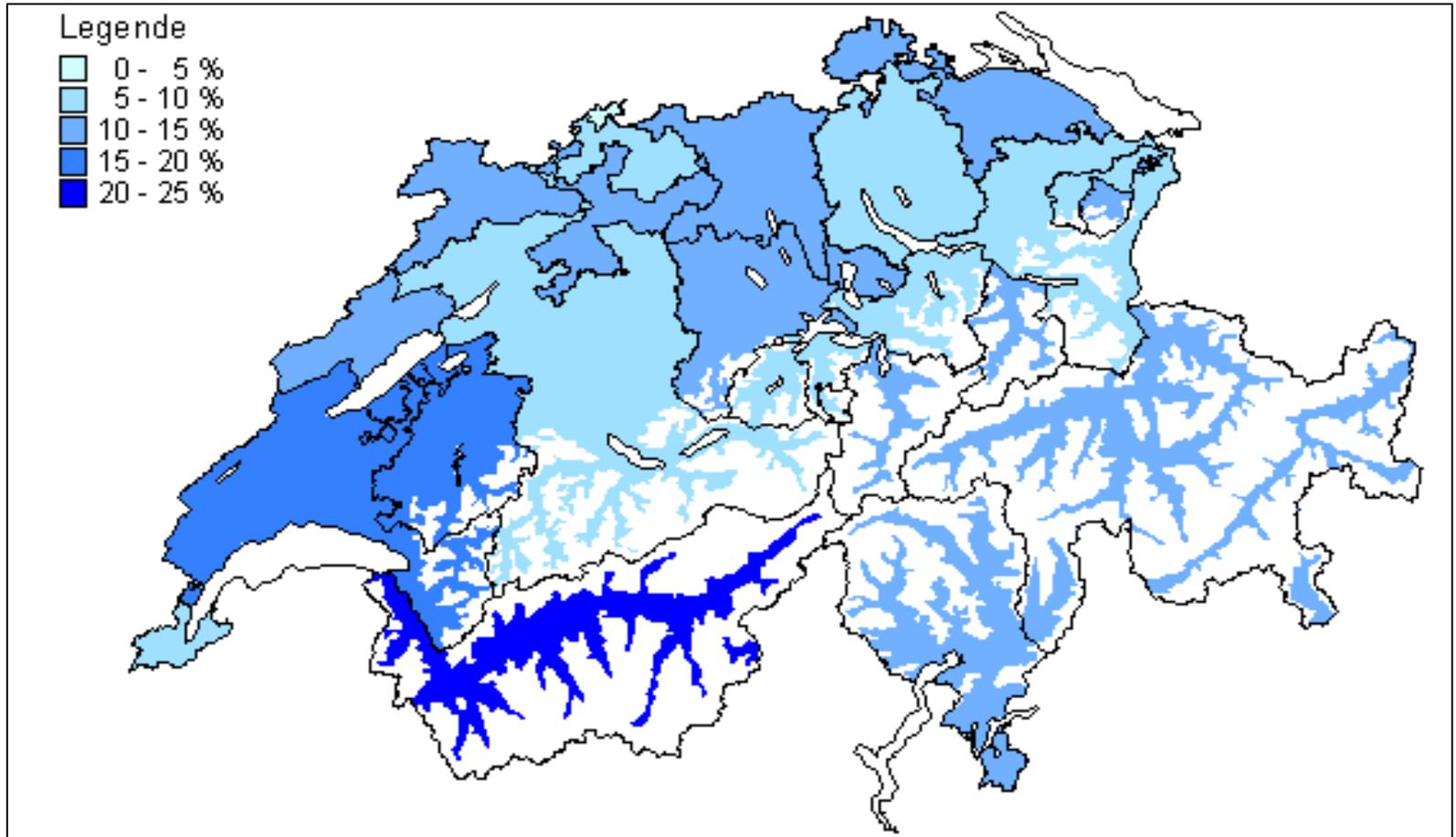


Other





Unüberbaute Bauzonen 2012 nach Kantonen ausreichend für 1 bis ca. 1.7 Mio. Personen



Quelle: ARE, Bauzonenstatistik Schweiz 2012

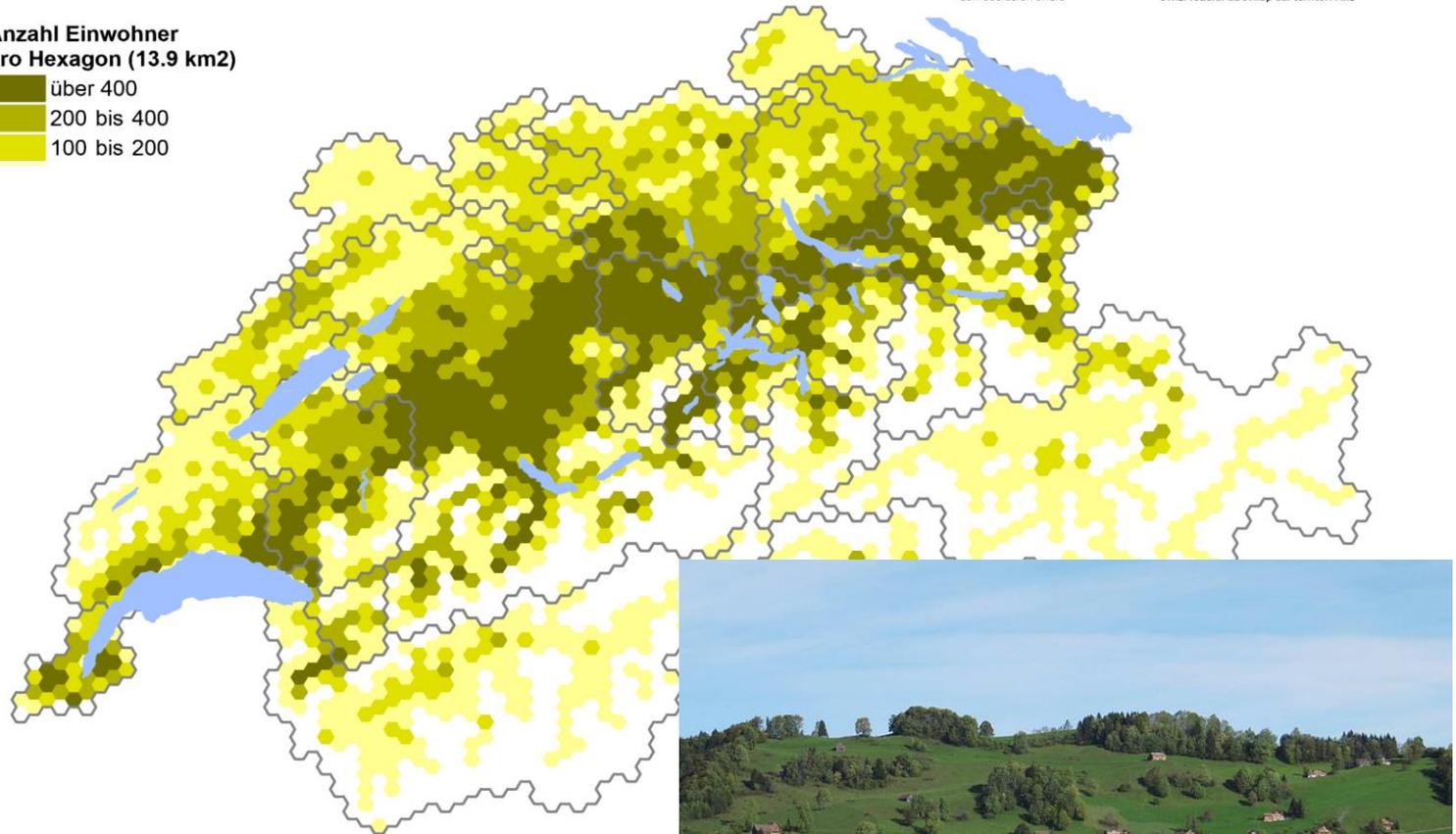
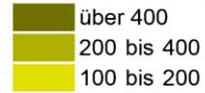


Einwohner ausserhalb der Bauzonen

Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Bundesamt für Raumentwicklung ARE
Office fédéral du développement territorial ARE
Ufficio federale dello sviluppo territoriale ARE
Uffizi federal da svilup dal territori ARE

Anzahl Einwohner
pro Hexagon (13.9 km²)

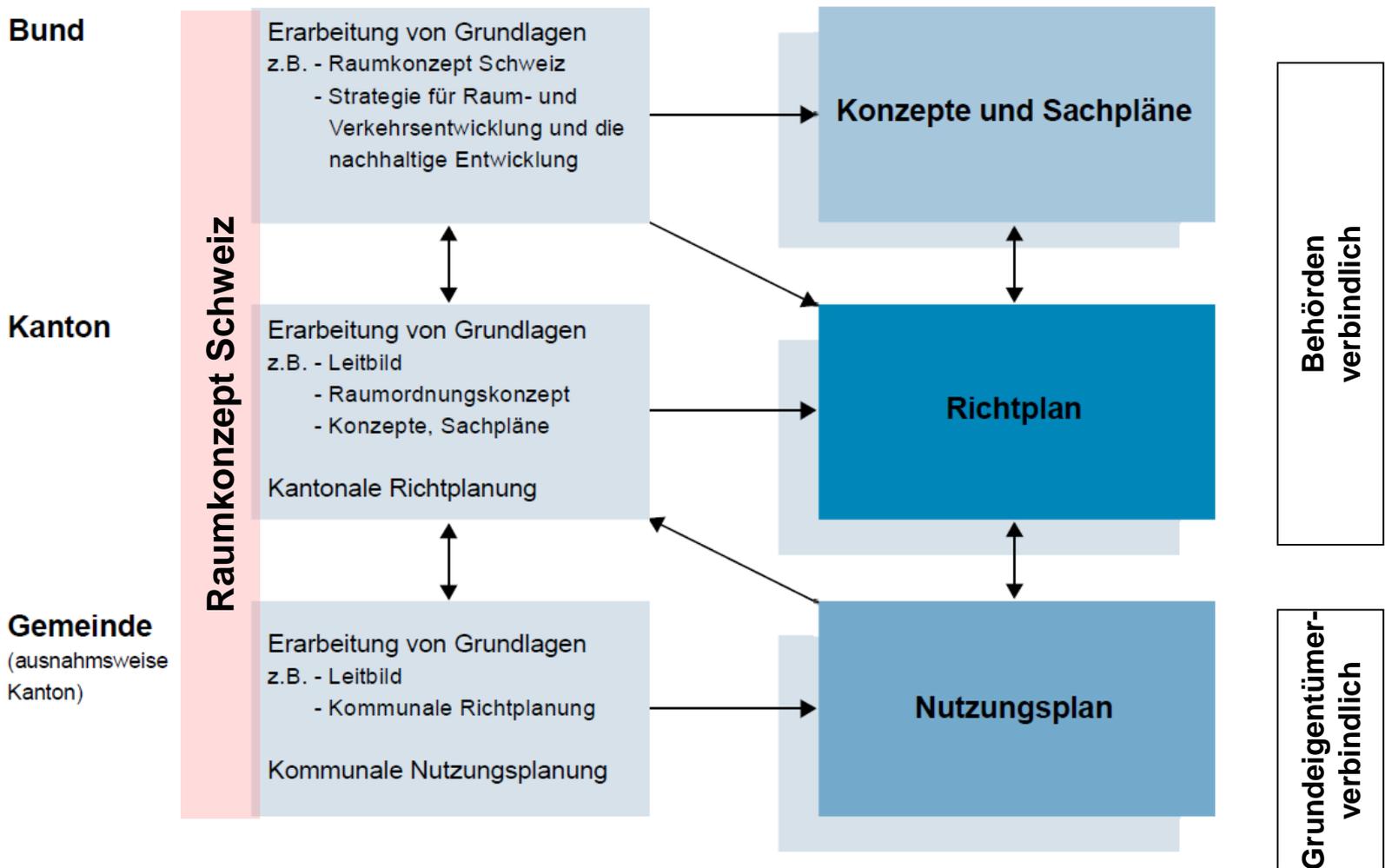


Quellen: INFOPLAN-ARE, GEOSTAT-BFS, swisstopo





Raumplanungsinstrumente



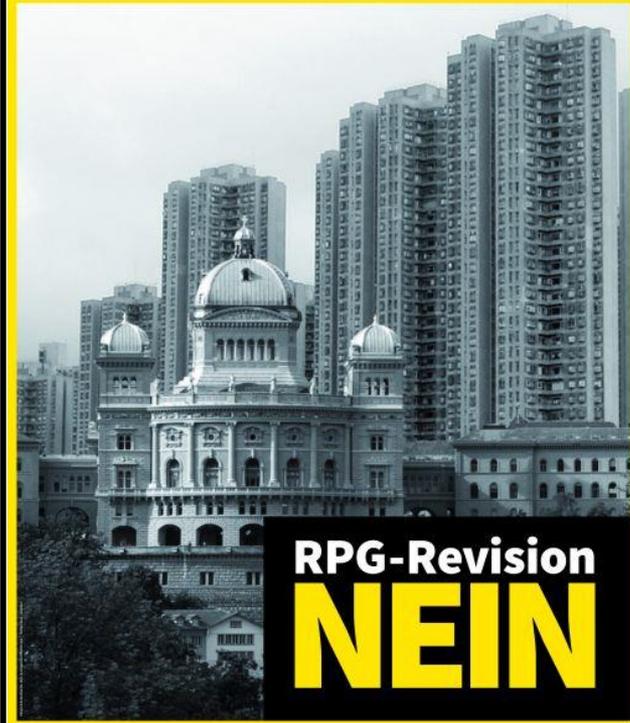
Quelle: ARE 2012



Das RPG 1 Referendum



**Horror-Mieten
auf engstem Raum**





Zersiedelung stoppen, Kulturland und Landschaft schonen

Erste Teilrevision Raumplanungsgesetz

1. Keine Änderung der Kompetenzen Bund – Kantone
 2. Stärkung kantonaler Richtplan im Siedlungsbereich
 3. Bauzonendimensionierung auf den voraussehbaren Bedarf für 15 Jahre (inkl. Mobilisierung der inneren Reserven); Pflicht zur Rückzonung
 4. In ihren Gesetzen schaffen die Kantone Grundlage für
 - Förderung der Verfügbarkeit von Bauland
 - Mehrwertausgleich von mind. 20 %
- Innenentwicklung muss gefördert werden



Innenentwicklung ...

Innenentwicklung:

- Innenentwicklung bedeutet innere Potenziale zu erkennen und als Entwicklungsoption für die Zukunft zu nutzen
- Dies betrifft nicht nur das konsequente Überbauen der Baulücken, sondern auch Verdichtungsmassnahmen, welche den Bestand verändern





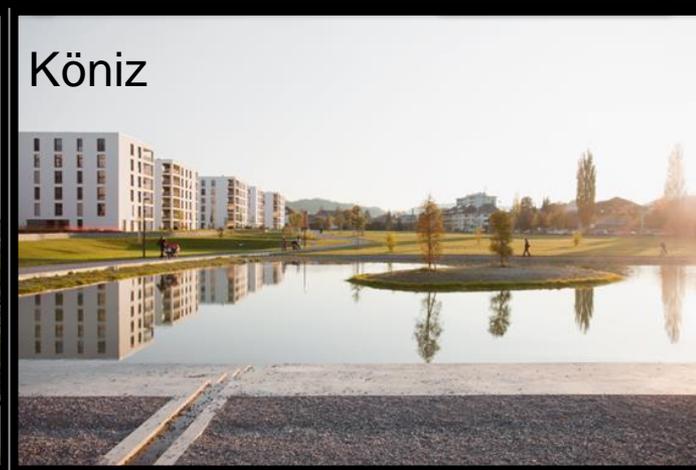
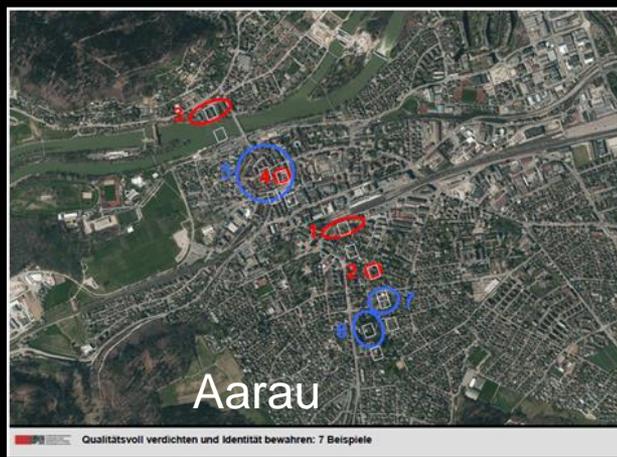
... vor Aussenentwicklung

Aussenentwicklung:

- Erst danach soll die Aussenentwicklung erfolgen, indem die unüberbauten Parzellen am Rande der Siedlungen, die bereits eingezont sind, überbaut ...
 - ... oder gar neue Parzellen eingezont werden
- *Entwicklung auf der grünen Wiese ist nicht mehr die Regel, sondern die Ausnahme!*
- *Aussenentwicklung nur noch sehr zurückhaltend und an Orten, die zentral gelegen und bereits gut erschlossen sind.*



Qualitätsvolle Innenentwicklung

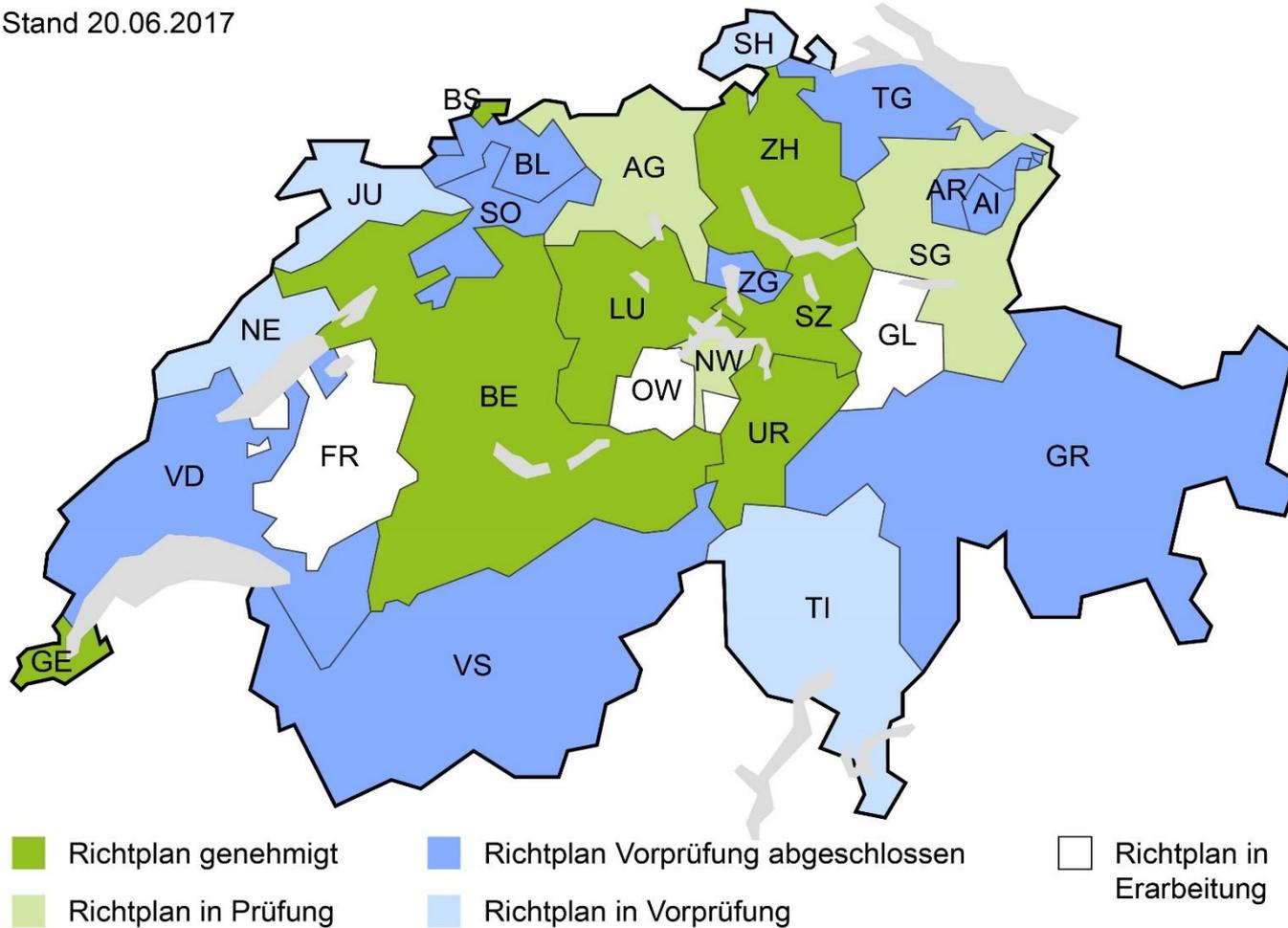




Umsetzung RPG 1: Richtplanung

Anpassung der kantonalen Richtpläne an das revidierte Raumplanungsgesetz

Stand 20.06.2017





Innenentwicklung: die Gemeinden sind gefragt

- rechtliche Hemmnisse abbauen
- Gemeindebehörden noch mehr befähigen
- Gute Beispiele (von Objekten, und v.a. auch von Ortskernen und Quartieren) bekannt machen
- *Bevölkerung, Wirtschaft und Grundeigentümer sensibilisieren, ernst nehmen, einbeziehen*
- *Nebennutzen suchen und realisieren*





Innenentwicklung wird im Prinzip von allen begrüsst, aber...

Akzeptanz von baulicher Dichte wird nur erreicht, wenn Qualität erhalten und/oder Probleme gelöst werden, insbesondere

- Parkierungsmöglichkeiten
- Erreichbarkeit mit ÖV
- Öffentliche/halböffentliche Frei- und Grünräume
- Gestaltung der Strassenräume und Plätze
- Weniger Lärmbelastung
- Vielfältiges Angebot (z.B. Kultur, Einkaufen) in der Umgebung
- Privatsphäre wahren
- Teilweise Bedürfnis nach mehr Wohnfläche
- **aber die Wohnkosten gleich bleiben!**

(Quelle: Kanton ZH. Akzeptanz der Dichte, Zürich 2014)



Umsetzung RPG 1: Verdichtungshindernisse

5.1 Soziokulturelle Hindernisse	5.2. Rechtliche Hindernisse	5.3 Technische Hindernisse	5.4 Wirtschaftliche Hindernisse
5.1.1. Gesellschaftlicher Widerstand gegen Verdichtung und Siedlungsentwicklung 5.1.2. Negative Wahrnehmung der Verdichtung	5.2.1. Garantie des Privateigentums 5.2.2. Unangemessenheit der Pläne und Reglemente 5.2.3. Komplexe oder nicht angepasste Raumplanungsbestimmungen und -verfahren	5.3.1. Unklare oder fehlende Vorstellungen zur erwünschten räumlichen Entwicklung 5.3.2. Fehlende Übereinstimmung von Planung und Nachfrage 5.3.3. Überlagerung und Komplexität der öffentlichen Politiken 5.3.4. Ungenügende Kompetenzen, Gewohnheiten und Ressourcen der Gemeinwesen	5.4.1. Komplexität der Finanzierung der Infrastrukturen und öffentlichen Einrichtungen 5.4.2. Mangelnde wirtschaftliche Vorteile der Verdichtung 5.4.3. Fehlende Investoren in risikobehafteten Situationen

Quelle: Bundesrat. (2017). *Verdichtetes Bauen in Ortszentren fördern, aber wie?* Bern

Wo bleibt der Verkehr?

895 Kommentare

Ihre Story, Ihre Informationen, Ihr Hinweis? feedback@20minuten.ch

Studie des Bundes

15. Februar 2017 14:05; Akt: 15.02.2017 1

Städter zahlen für den Lifestyle der Dörfler

von Nikolai Thelitz - Eine neue Studie des Bundes zeigt: Wer auf dem Land wohnt, verursacht immer höhere Kosten, kann diese aber teils auf die Steuerzahler abwälzen.



...wo Kosten für die Infrastruktur der Strom- und Wasserversorgung auf viel mehr Einwohner verteilt werden können als bei Einfamilienhäusern.

Kommentarfunktion geschlossen

Die Kommentarfunktion für diese Story wurde automatisch deaktiviert. Der Grund ist die hohe Zahl eingehender Meinungsbeiträge zu aktuellen Themen. Uns ist wichtig, diese

Ihre Story, Ihre Informationen, Ihr Hinweis? feedback@20minuten.ch

Faktencheck

16. Februar 2017 05:50; Akt: 16.02.2017 07:31

Stadt gegen Land – nun wehren sich die Dörfler

von Nikolai Thelitz - Städter finanzieren Dörfler? Viele Leser sind vom Gegenteil überzeugt. Wir haben die wichtigsten Einwände überprüft.



Fazit für das ARE aus der Studie Ecoplan*

- **Entwicklung nach innen** ist volkswirtschaftlich gesehen eine **kostengünstige** Siedlungsentwicklung.
- **Neuerschliessung im städtischen Raum** könnten günstiger sein als **Verdichtung im ländlichen Raum**.
- Die **hohen Kosten des Verkehrs** sind bemerkenswert.
 - Wichtige Rolle des Verkehrs in der Diskussion um die optimale Siedlungsstruktur.
- Das **Verursacherprinzip wird v.a. im Verkehr nicht umgesetzt**, dies führt zu Fehlanreizen und ineffizienten Entscheiden.

* Ecoplan, B+S, Hunziker Betatech (2017):
Infrastrukturkosten unterschiedlicher Siedlungstypen.
Oder: Ist verdichtet und zentral bauen billiger?
im Auftrag des Bundesamtes für Raumentwicklung, Bern.



Paradigmenwechsel

Normative Planung auf
der Basis von
Gebietskörperschaften



Kooperative Planung in
funktionalen Räumen

Bundesverfassung, RPG,
RPV

Sachpläne des Bundes

Kantonale Richtpläne

Kommunale Nutzungspläne

Raumkonzept Schweiz

Agglo-Programme

Modellvorhaben

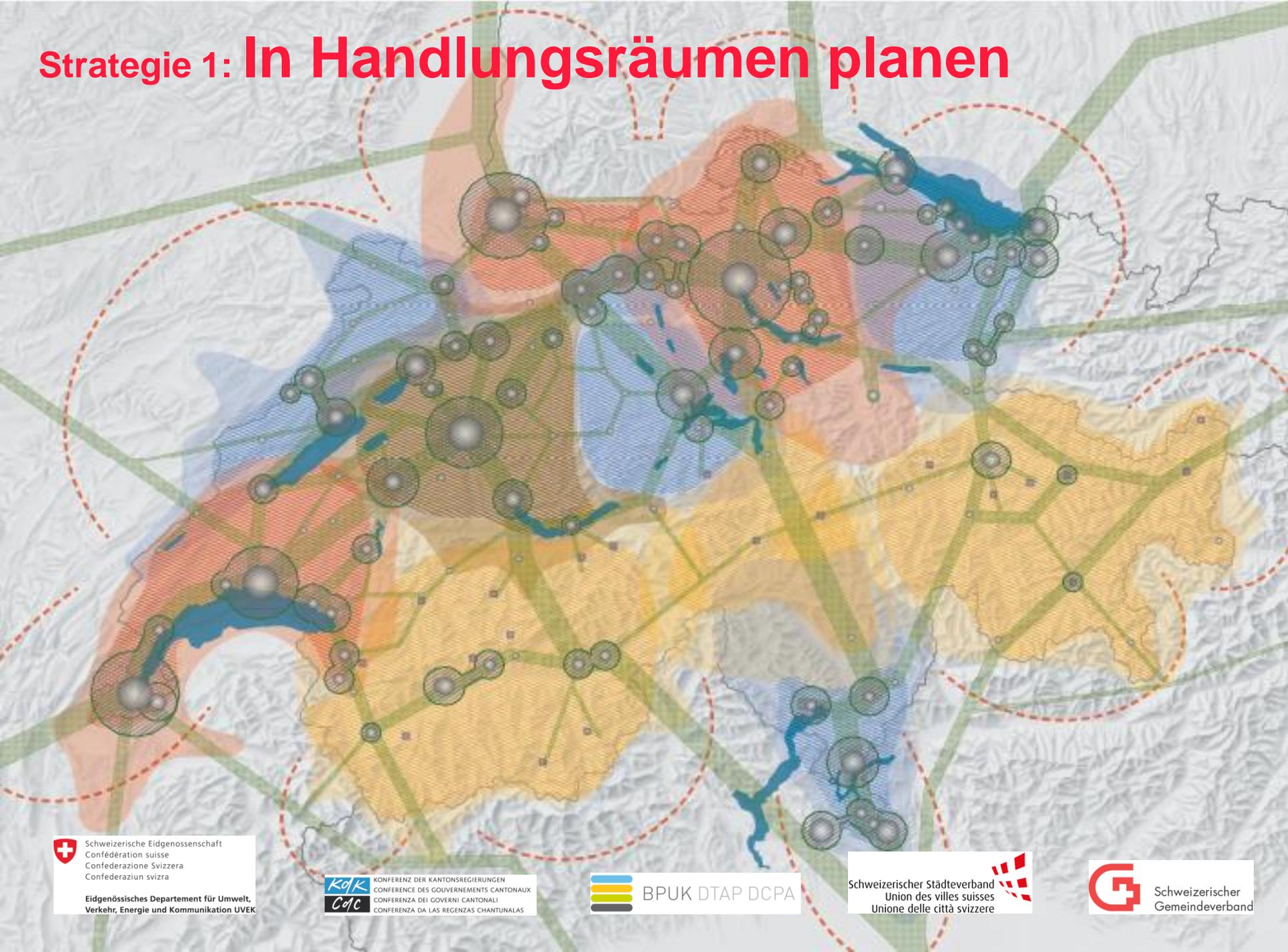
Metropolitankonferenzen

Ziel : am gleichen Strick ziehen

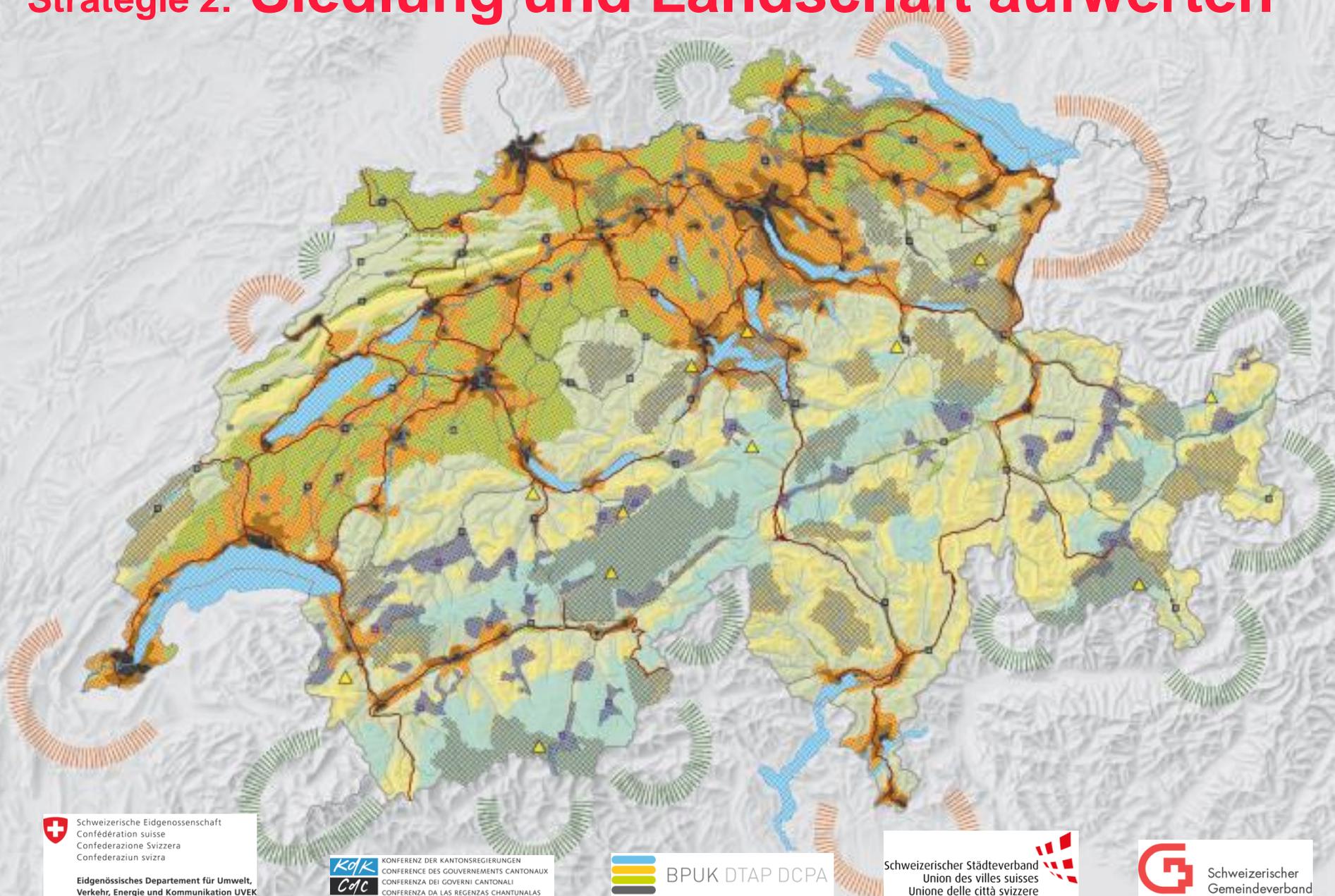




Strategie 1: In Handlungsräumen planen



Strategie 2: Siedlung und Landschaft aufwerten



 Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

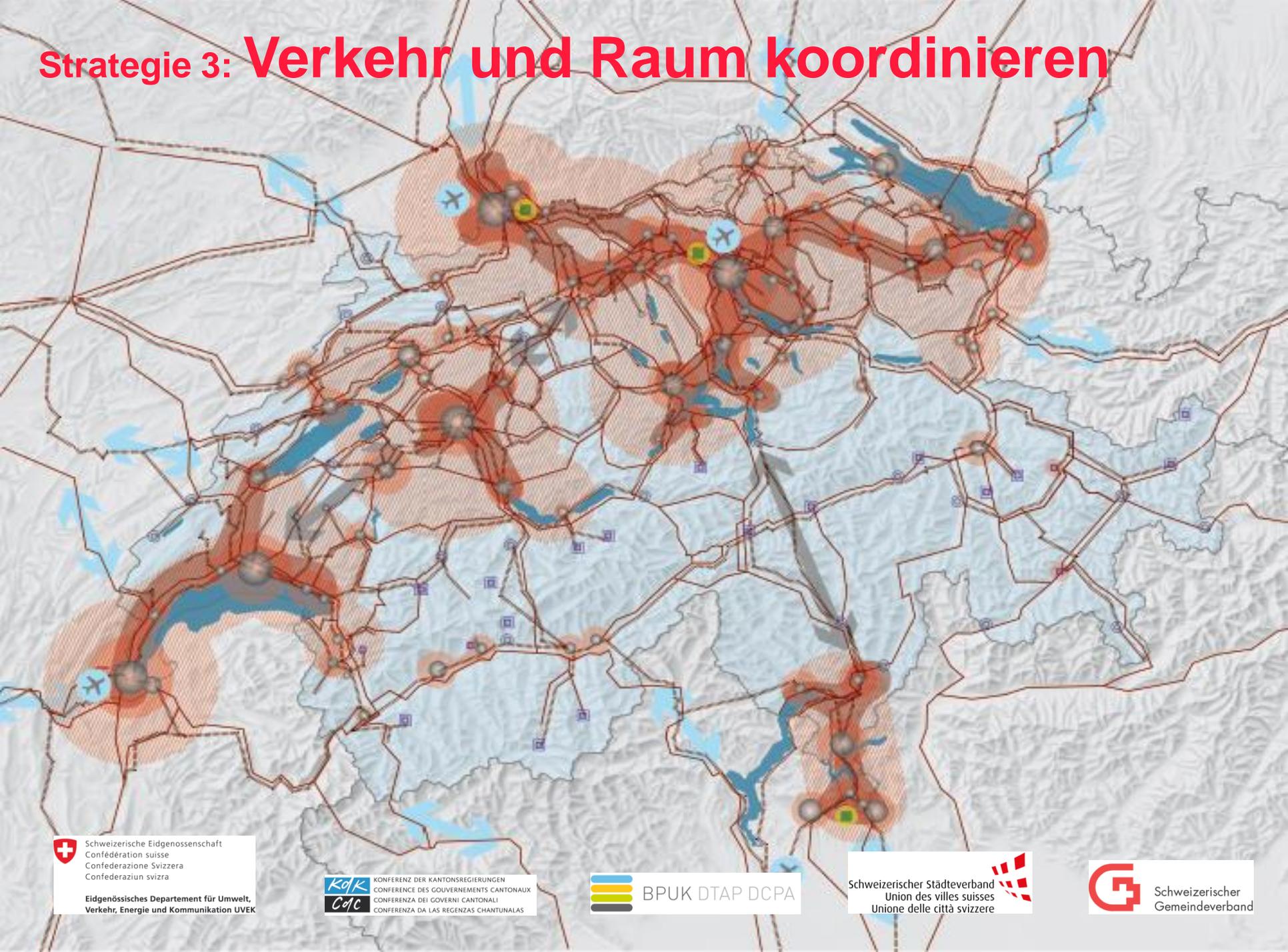
 KONFERENZ DER KANTONSREGIERUNGEN
CONFÉRENCE DES GOUVERNEMENTS CANTONAUX
CONFEDERAZIUN DEI GOVERNÏ CANTONALS
CONFEDERAZIUN DA LAS REGENZAS CHANTUNALS

 BPUK DTAP DCPA

 Schweizerischer Städteverband
Union des villes suisses
Unione delle città svizzere

 Schweizerischer
Gemeindeverband

Strategie 3: Verkehr und Raum koordinieren



 Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

 KONFERENZ DER KANTONSREGIERUNGEN
CONFÉRENCE DES GOUVERNEMENTS CANTONAUX
CONFERENZA DEI GOVERNI CANTONALI
CONFERENZA DA LAS REGENZAS CHANTUNALAS

 BPUK DTAP DCPA

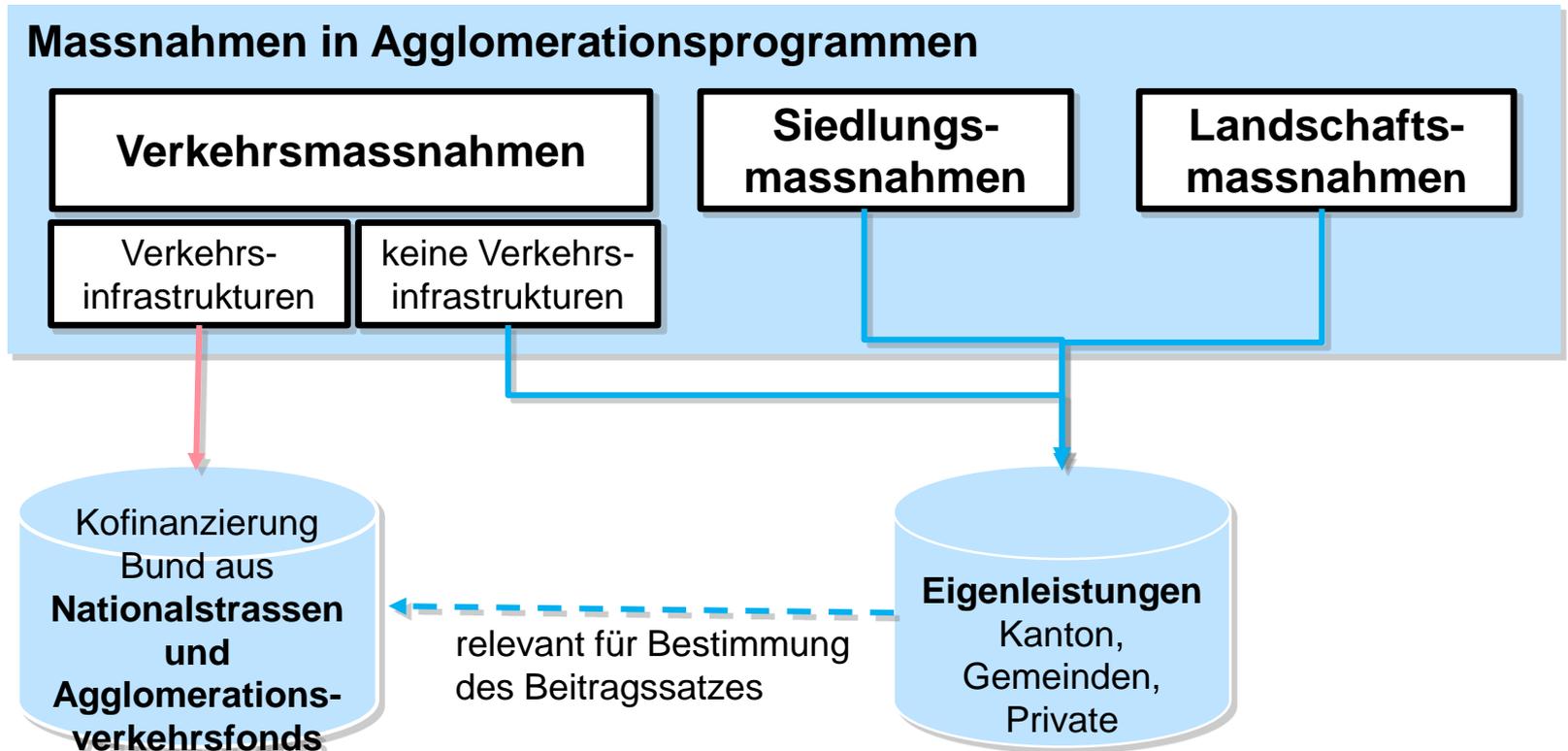
Schweizerischer Städteverband
Union des villes suisses
Unione delle città svizzere

 Schweizerischer
Gemeindeverband



Erfolgsmodell: Agglomerationsprogramme

→ Koordination zwischen **Verkehr, Siedlung und Landschaft** über Kantons- und Gemeindegrenzen hinweg



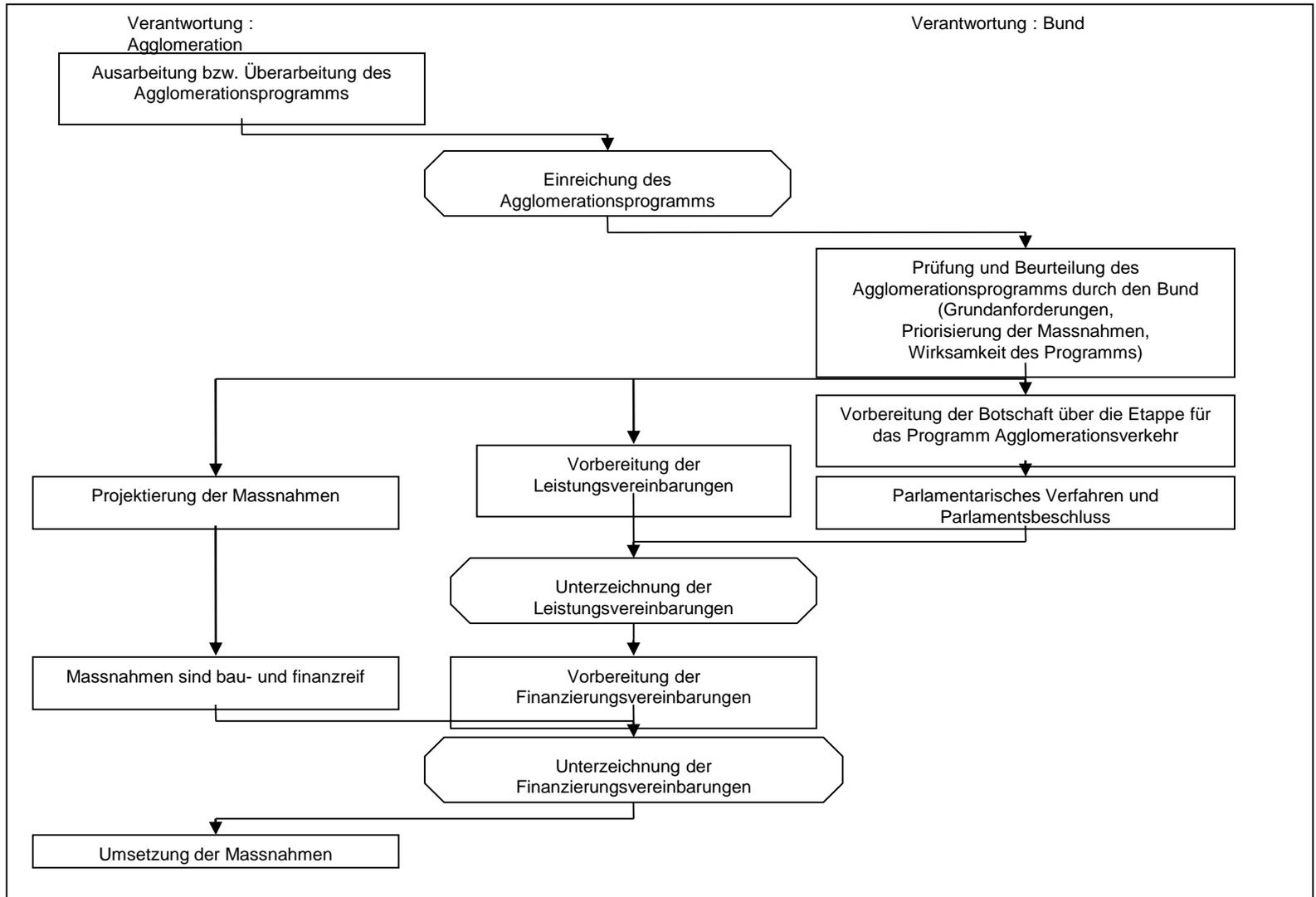


Agglomerationsprogramme „Verkehr und Siedlung“ erfüllen folgende Grundanforderungen

- Inhaltliche Vollständigkeit:
 - Siedlung
 - motorisierter Individualverkehr – öffentlicher Verkehr – Langsamverkehr
 - Infrastrukturelle und nicht-infrastrukturelle Massnahmen
- Politische Tragfähigkeit:
 - Gemeinden
 - Kanton
 - Bevölkerung
- Finanzierbarkeit seitens Trägerschaft



Prüfprozess Schnittstellen Agglo/Bund



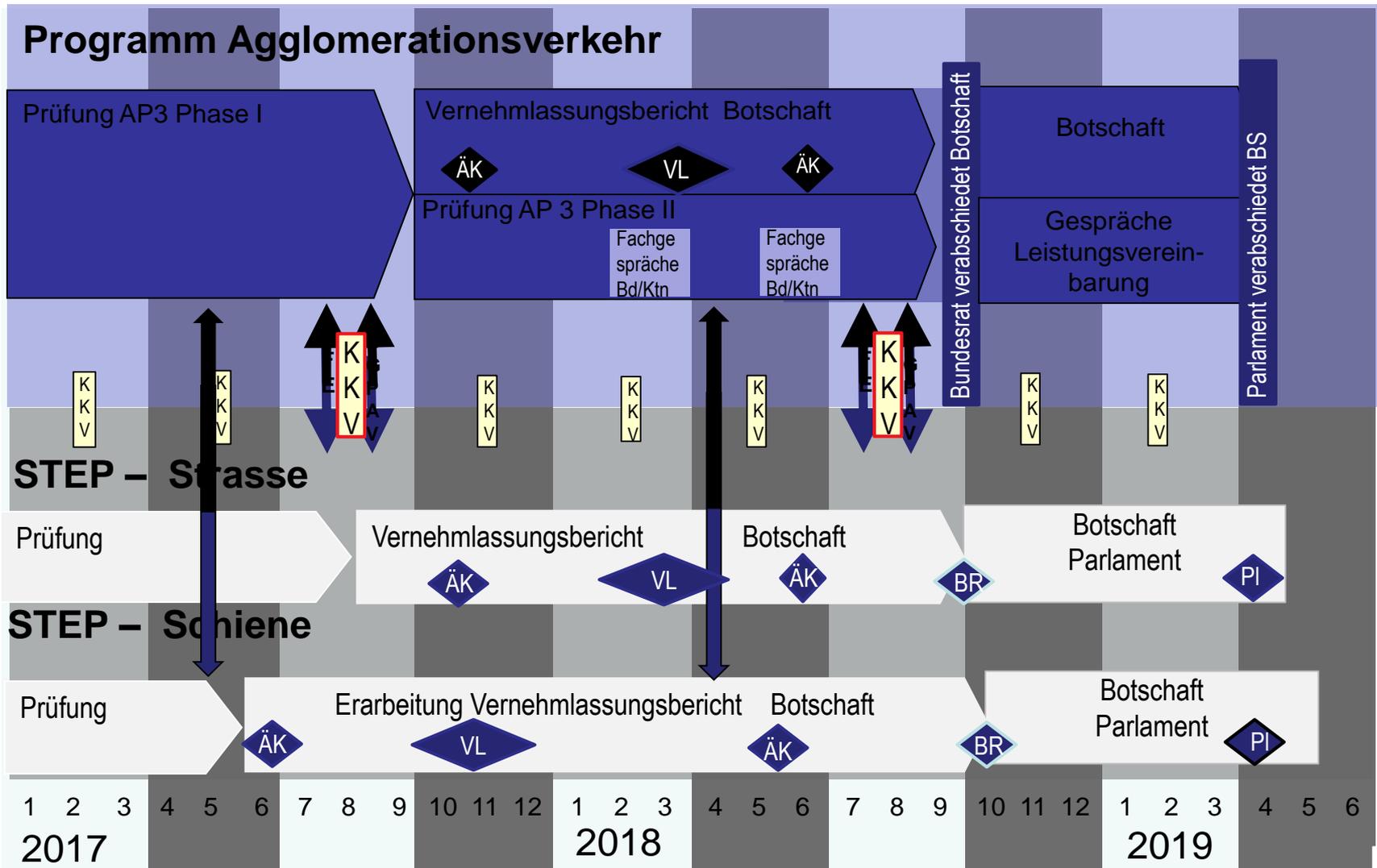


Bedingungen für Mitfinanzierung (bis max. 50%) durch Bund

- Mitfinanzierung durch den Bund, wenn die Massnahmen:
 - ✓ die Qualität des Verkehrssystems verbessern
 - ✓ die Siedlungsentwicklung nach innen fördern
 - ✓ die Verkehrssicherheit erhöhen
 - ✓ die Umweltbelastung und den Ressourcenverbrauch vermindern
- Die Sicherstellung der Finanzierung und Umsetzung der Massnahmen durch die Agglomeration muss gegeben sein.
- Die Realisierung der Massnahmen muss zwischen 2015 und 2018 beginnen (A-Massnahmen 2. Generation).



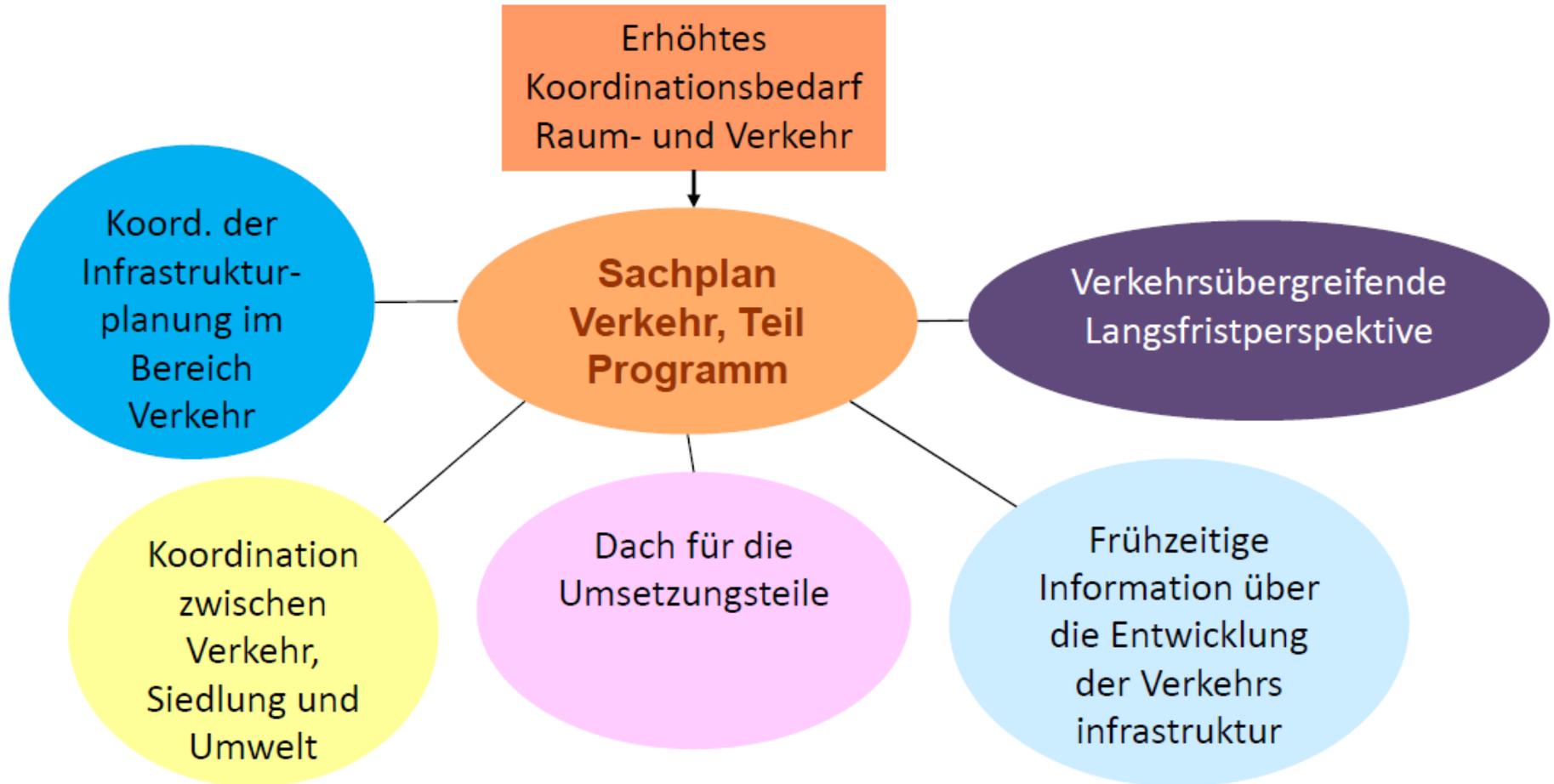
Zeitplanung Infrastrukturprogramme



24. August 2017 – Innenentwicklung als Auftrag



Sachplan Verkehr – Teil Programm





Mobilität der Zukunft

