Vorstadt in Bewegung

Autor(en): **Dietsche, Daniela**

Objekttyp: **Preface**

Zeitschrift: **Tec21**

Band (Jahr): **137 (2011)**

Heft 21: **Vorstadt in Bewegung**

PDF erstellt am: **02.06.2024**

Nutzungsbedingungen

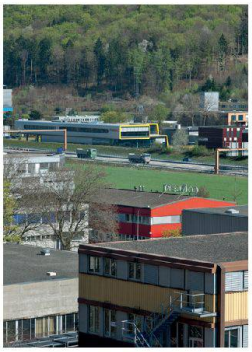
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://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 DICHTE 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