



STANDPUNKT

## Direkte Verbindungen als Vorteil

focus 5/20  
September

Die Gewohnheiten und die Bereitschaft zur Nutzung von Verkehrsmitteln lassen sich nach dem Weberschen Modell in Form von drei Handlungslogiken beschreiben, denen je nach Potenzial ihrer Akzeptanz möglicherweise gefolgt wird. Auf Basis dieses Konzepts haben wir eine Typologie der Logiken der Verkehrsmittelwahl erarbeitet. Angewendet auf die Agglomerationen Bern, Lausanne und Genf sowie auf verschiedene mittelgrosse Agglomerationen und Kleinzentren in der Westschweiz und im angrenzenden Frankreich, wurden acht Typen herausgearbeitet.

«Überzeugte Autofahrer» nutzen im Alltag ausschliesslich das Auto;

«Anhänger des motorisierten Individualverkehrs» nutzen bevorzugt das Auto oder motorisierte Zweiräder;

«Nach Effektivitätsaspekten Entscheidende» achten bei der Wahl des Verkehrsmittels in erster Linie auf die Effektivität;

«Nach Komfortaspekten Entscheidende» achten bei der Wahl des Verkehrsmittels in erster Linie auf den Komfort. Sie möchten die Fahrtzeit als Freizeit oder Arbeitszeit nutzen;

«Anhänger des Individualverkehrs» legen bei ihren Fahrten grossen Wert auf Unabhängigkeit;

«Anhänger alternativer Formen der Mobilität» fahren wegen des mit dem Verkehr (Stau, Unfälle usw.) und der Parkplatzsuche verbundenen Stresses nicht gerne selbst und bevorzugen daher andere Verkehrsmittel;

«Anhänger aktiver Formen der Mobilität» bevorzugen aktive Verkehrsmittel (Velo, E-Bike und Zufussgehen). Sie gehen hauptsächlich deshalb zu Fuss, weil sie sich bewegen möchten;

«Umweltbewusste» bevorzugen aufgrund ihrer Überzeugungen ökologische Verkehrsmittel.

Aus der Untersuchung geht klar hervor, dass Direktverbindungen ein wichtiger Anreizfaktor für die Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln sind. Tatsächlich spielt der Umstand, nicht umsteigen zu müssen, bei der Mehrheit der acht Logiken der Verkehrsmittelwahl eine Rolle. Direktverbindungen stehen bei öffentlichen Verkehrsmitteln oft für ein schnelleres Ankommen, aber auch für mehr Komfort. Ausserdem sorgen sie dafür, dass öffentliche Verkehrsmittel von Anhängerinnen und Anhängern des Individualverkehrs als weniger unpraktisch und von jenen aktiver Formen der Mobilität und Umweltbewussten als noch attraktiver empfunden werden.

Dieses Ergebnis ist von grosser Bedeutung, zeigt es doch, dass ein dichtes öffentliches Verkehrsnetz sehr geschätzt wird. Ausserdem lässt es darauf schliessen, dass ein Umsteigen oft als störend empfunden wird und dass ganz allgemein Anstrengungen unternommen werden müssen, um Umsteige-Drehkreuze insbesondere in Peripheriegebieten mit Blick auf die Wegstrecken, die Ausstattung und die Qualität der Verbindungen zu verbessern.

**Vincent Kaufmann**, Professor für Stadtsoziologie und Mobilitätsanalyse, EPFL

**Juliana Gonzalez**, Assistentz-Doktorandin, stadtsoziologisches Labor, EPFL

### Liebe Leserin, lieber Leser

Immer mehr Beschäftigte arbeiten in der Stadt und leben in der Agglomeration oder auf dem Land. Auch wenn der öffentliche Verkehr gerade bei den Wegen in die Städte eine beträchtliche Rolle spielt – gependelt wird nach wie vor am häufigsten mit dem Auto. Doch während die Nationalstrassen in den nächsten Jahren ausgebaut werden, bleiben die Verkehrsflächen in den Städten beschränkt. Daher müssen die vorhandenen Verkehrsmittel in Zukunft besser aufeinander abgestimmt werden.

Eine Lösung bieten sogenannte Mobilitätsdrehscheiben. Solche Orte sind nicht nur flotte Umsteigepunkte, sondern auch attraktiv für den Einkauf oder die Erholung. Der Bund hat dazu mit den Kantonen, Städten und Gemeinden das Aktionsprogramm «Multimodale Mobilitätsdrehscheiben» lanciert. Mehr zum Thema erfahren Sie in der aktuellen «focus»-Ausgabe.

Wir wünschen eine gute Lektüre!

### Inhalt

Standpunkt 1

Interview 2

Thema 3

Session 4

Städteverband im Fokus 5

Agenda 6

## INTERVIEW

## «Wir streben die Verlagerung auf flächeneffiziente Verkehrsmittel an»


**Hanspeter Hilfiker**  
**Stadtpräsident von Aarau**

Hanspeter Hilfiker ist seit 2018 Stadtpräsident von Aarau und seit 2013 im Aarauer Stadtrat. Zuvor war er bereits zehn Jahre Mitglied des Einwohnerrates. Hilfiker studierte an der Universität St.Gallen (HSG) Betriebswirtschaft und schloss mit Dokortitel ab. Danach war er bei Rückversicherungen tätig und baute ab 2016 bei der Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften (ZHAW) in Winterthur eine Weiterbildung für Rückversicherer auf. Hilfiker ist Mitglied der FDP.

**An welchem Verkehrsknoten steigen Sie in Aarau am häufigsten um?**

Ich war über viele Jahre als Pendler vor allem nach Zürich unterwegs, folglich ist der Bahnhof SBB mein traditioneller Umsteigeknoten. Heute bin ich mehr zu Fuss unterwegs, seltener im Auto oder mit dem Velo. Wenn ich mit dem Velo in die Stadt fahre, parkiere ich meist im Behmen und gehe zu Fuss in die Altstadt.

**Gemäss Prognosen wird der Verkehr in den Städten weiter zunehmen, während die Verkehrsflächen innerorts beschränkt bleiben. Was heisst das für Aarau?**

Wie andere Städte hat sich Aarau mit der neuen Bau- und Nutzungsordnung der inneren Verdichtung verschrieben. Mehr Dichte bedeutet kürzere Wege und einen neuen Mix von Verkehrsträgern, mit mehr Fuss- und Veloverkehr, mehr ÖV-Nutzung sowie weniger Autoverkehr, allenfalls gar einen Verzicht auf das Auto. Insbesondere bei Arealentwicklungen schauen wir auf multimodale Verkehrslösungen, auf gute Erreichbarkeiten zu Fuss, auf Veloinfrastrukturen, Mobility-Standorte, bewirtschaftete Parkplätze und ÖV-Erschliessungen.

**Attraktive Mobilitätsdrehscheiben bieten neben Umsteigepunkten auch Möglichkeiten fürs Einkaufen, Arbeiten oder für die Erholung. Verfügt Aarau bereits über solche multimodalen Orte?**

Ja, der Bahnhof Aarau ist eine solche Drehscheibe. Neben der klassischen Funktion als

Bahnhof sind Einkaufsmöglichkeiten vorhanden, Dienstleister haben sich angesiedelt und in unmittelbarer Nähe ist neuer Wohnraum entstanden. Verkehrstechnisch stehen Velostationen, ein Veloverleih, Mobility-Fahrzeuge, E-Ladestationen und bewirtschaftete Parkplätze zur Verfügung; und der Bahnhof ist Umsteigezentrum zu den Busbetrieben und zu den Regionalbahnen von Aargau Verkehr.

**Welche Pläne hat Ihre Stadt für die Weiterentwicklung solcher Drehscheiben?**

Im Rahmen des Regionalen Gesamtverkehrskonzepts streben wir – eben regional abgestimmt – die Verlagerung auf flächeneffiziente Verkehrsmittel an. Unsere Bevölkerung soll mehr zu Fuss, mehr mit dem Velo und dem ÖV, weniger mit dem Auto unterwegs sein. Smart-City-Konzepte sollen uns dabei helfen, ebenso weitere Hubs, um die Umsteigemöglichkeiten zu verbessern. Bis 2040 wollen wir auf diese Weise mehr Flächen für Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehr zur Verfügung stellen.

**Welche Parkplatzpolitik verfolgt Aarau?**

Für die Stadt und Region Aarau, die von einer ländlichen Region umgeben ist, bleibt es wichtig, dass das Zentrum mit dem Auto erreichbar ist. Mit unserem Parkplatzkonzept können wir bisher genügend Parkraum sicherstellen. Gleichzeitig bewirtschaften wir seit langem unsere Parkplätze und haben in der Bau- und Nutzungsordnung die Parkplatzzahlen begrenzt,

wobei wir strengere Leitlinien als die VSS-Norm verankert haben. Für Areale mit mehr als 50 Parkplätzen muss ein Mobilitätskonzept erarbeitet werden. Die Quartiere sind flächendeckend 30er-Zonen mit Anwohnerparkkarten. Wichtig bleibt die regionale Koordination.

**Bund, Kantone, Städte und Gemeinden haben gemeinsam den Aktionsplan «Multimodale Drehscheiben» lanciert. Inwiefern könnte sich Aarau daran beteiligen?**

Im Rahmen des angesprochenen regionalen Gesamtverkehrskonzepts sind wir an der Erarbeitung eines Konzepts für multimodale Personenmobilität. Dafür stehen wir mit unseren Nachbargemeinden in laufendem Kontakt.

**Wie sieht Aarau in 20 Jahren aus?**

In 20 Jahren stelle ich mir Aarau als dichte, lebendige Zentrumsstadt vor, die durch den Zukunftsraum substantiell grösser geworden ist, nach wie vor aber den Charme der Kleinstadt ausstrahlt. Neben dem Bahnhof SBB in Aarau haben sich verschiedene Mobilitätsdrehscheiben entwickelt, v.a. um die Bahnhöfe der Region (Suhr, Oberentfelden, Buchs) sowie Autobahnhof. Für den Fuss- und Veloverkehr sind zusätzlich attraktive Routen und Strassenräume entstanden. ÖV und privater Verkehr sind optimal aufeinander abgestimmt. Die Stadt ist für alle Verkehrsträger zugänglich. Aufgrund der guten Infrastrukturen haben Fuss-, Velo- und öffentlicher Verkehr ihre Position gestärkt.

## THEMA

# Kombinierte Mobilität - eine punktuelle Erfolgsgeschichte mit Fortsetzung

**Das Umsteigen vom Auto auf den Zug auf dem Weg vom Land in die Stadt ist keine neue Idee. Im Kanton Aargau zum Beispiel, zwischen den grossen Zentren Zürich und Basel, werden rund 3000 Park-and-Ride-Plätze angeboten. Die Auslastung ist unterschiedlich. Ausbauten sind dort vorgesehen, wo die Nachfrage hoch ist oder sich Pendlerinnen und Pendler früh zum Umsteigen motivieren lassen.**



**Paul Schneeberger**  
Leiter Verkehrspolitik,  
Schweizerischer Städte-  
verband

Mit einer klaren Zielsetzung hat das Aargauer Kantonsparlament 2016 seine Gesamtverkehrsstrategie «mobilitätAARGAU» verabschiedet: «Die kombinierte Mobilität ist fester Bestandteil der Verkehrsplanung im Kanton Aargau: Die einzelnen Verkehrsträger werden zur optimalen Nutzung ihrer Vorteile kantonsweit vernetzt. Das Angebot der kombinierten Mobilität Strasse-Bahn wird durch bauliche und betriebliche Massnahmen ausgeweitet.» Diese Strategie ist in ihren Grundzügen auch heute noch eine Leitlinie des verkehrspolitischen Denkens und Handelns im Mittellandkanton mit einer halben Million Einwohnerinnen und Einwohnern. Von diesen pendeln 300 000 Personen zur Arbeit, ein gutes Drittel davon in die benachbarten Zentren Zürich, Basel und Zug.

«Park-and-Ride soll dezentral, also in erster Linie entlang von ländlichen Entwicklungsachsen sowie in den ländlichen Zentren gefördert werden.»

Eine tragende Säule der Verkehrsstrategie ist das klassische Park-and-Ride mit rund 3000 Parkplätzen an insgesamt 93 Standorten im ganzen Kanton. An die Förderung solcher Umsteigemöglichkeiten kann der Kanton bis zu 50 Prozent der Kosten beisteuern. «Park-and-Ride soll dezentral, also in erster Linie entlang von ländlichen Entwicklungsachsen sowie in den ländlichen Zentren gefördert werden», sagt Carlo Degelo, Leiter der Abteilung Verkehr im Departement für Bau, Verkehr und Umwelt des Kantons Aargau. In den Kernstädten und im urbanen Raum sieht der Kanton dagegen von einer Förderung

solcher Umsteigemöglichkeiten ab. Denn, so Degelo: «Das Umsteigen von der Strasse auf die Schiene soll möglichst früh in der Transportkette geschehen.»

«Das Umsteigen von der Strasse auf die Schiene soll möglichst früh in der Transportkette geschehen.»

Erfolgsgeschichten unter den unterschiedlich ausgelasteten Park-and-Ride-Anlagen im Aargau sind jene in Mellingen-Heitersberg und in Stein-Säckingen. Carlo Degelo ist über die 90-prozentige Auslastung der 165 Parkplätze in Mellingen-Heitersberg und die 100-prozentige Auslastung der bis anhin 132 Plätze in Stein-Säckingen nicht erstaunt. Die 2004 eingerichtete Bahnhofstabelle Mellingen-Heitersberg liegt an der direkten SBB-Linie Zürich-Aarau und ist 20 Kilometer von der Metropole und 15 Kilometer von der Kantonshauptstadt entfernt. Die Mobilitätsdrehscheibe mit Tankstelle samt Shop ist auch Umsteigepunkt auf Regionalbusse und Mobility-Carsharing-Autos sowie Sammelpunkt des Mitfahrprogramms «Hitchhike». Frequenziert wird sie vor allem von Pendlerinnen und Pendlern aus dem Reusstal mit seiner dezentralen Siedlungsstruktur.

Beim Grenzbahnhof Stein-Säckingen, der 25 Kilometer von Basel und 50 Kilometer von Zürich entfernt ist, steigen viele Pendlerinnen und Pendler von jenseits der Landesgrenze auf den Zug um. Attraktiv ist die Park-and-Ride-Anlage in Stein vor allem auch, weil es am Hochrhein keine grenzüberschreitende ÖV-Verbindung gibt. Deshalb wurde jüngst ein neues Parkhaus erstellt und die Zahl der Parkplätze fast verdoppelt. Heute finden hier 244 Autos Platz.

In Mellingen ist eine Erweiterung des Parkhauses im Zuge eines weiteren Ausbaus des Bahnangebots auf Ende 2023 vorgesehen. Zusätzliche Park-and-Ride-Anlagen sind im

Aargau zurzeit nicht geplant, sehr wohl aber werden punktuelle Ausbauten insbesondere entlang von ländlichen Entwicklungsachsen geprüft.

Keinen Ausbaubedarf sieht der Kanton Aargau bei einer anderen Säule der kombinierten Mobilität: bei den knapp 600 Park-and-Pool-Plätzen, die sich auf acht Autobahneinfahrten verteilen. Die Auslastung dieser Plätze, die gemeinsame Weiterfahrten und damit eine höhere Auslastung der Autos auf den Autobahnen ermöglichen, ist sehr unterschiedlich. Der Grund für den Verzicht auf eine weitere Förderung solcher Umsteigepunkte liegt darin, dass sie in Relation zum Verkehrsaufkommen auf Kantons- und Nationalstrassen nur sehr wenig zu deren Entlastung beitragen, sagt Carlo Degelo.

[www.ag.ch](http://www.ag.ch)

## Ein Aktionsprogramm

Mit dem Ziel, die Erreichbarkeit der Städte auch in Zukunft zu gewährleisten, hat der Bund zusammen mit der Konferenz der kantonalen Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren (BPUK), dem Städteverband und dem Gemeindeverband das Aktionsprogramm «Multimodale Drehscheiben» lanciert. In einer Umfrage des Schweizerischen Städteverbandes haben sich 20 Prozent seiner Mitglieder zu den multimodalen Mobilitätsdrehscheiben und zum Aktionsprogramm geäußert. Sowohl die Drehscheiben selber als auch das Aktionsprogramm werden grossmehrheitlich begrüßt. Demgegenüber gibt es aber auch Bedenken, dass solche Umsteigepunkte die Zentren von mittleren und kleinen Städten konkurrenzieren können, wenn sie Zusatzdienstleistungen anbieten. Das grösste Interesse ist bei Städten festzustellen, die mit unmittelbar bevorstehenden oder laufenden Ausbauten von Hochleistungsstrassen konfrontiert sind und nach Lösungen suchen müssen, wie sich der dadurch zu erwartende Autoverkehr vor ihren Toren abfangen lässt.

[www.skm-cvm.ch](http://www.skm-cvm.ch)

## POLITIK

## Ausblick auf die Herbstsession

In der Herbstsession des Parlamentes stehen die Covid-19-Vorlagen im Vordergrund. Deren Inhalte sind entscheidend für die Städte bei der Bewältigung der finanziellen Folgen der Corona-Krise. Mit der Kulturbotschaft des Bundes sowie der Totalrevision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes stehen weitere für die Städte wichtige Geschäfte an.

### Covid-19-Gesetze

Die Covid-19-Gesetzesvorlagen des Bundesrates zur Bewältigung der Pandemie werden in beiden Räten behandelt. Die Städte sind von den Folgen der Corona-Krise und den Auswirkungen der Massnahmen zu deren Bewältigung ausserordentlich stark betroffen. Daher ist es wichtig, dass bei der weiteren Bewältigung der Pandemie nicht nur die Kantone, sondern auch die Städte und Gemeinden stärker miteinbezogen werden. Dies fordert der Städteverband beim Covid-19-Gesetz wie auch beim Bundesgesetz über die Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise. Der Bundesrat hat den Ortsverkehr in der Vorlage zur Unterstützung des öffentlichen Verkehrs überraschend nicht berücksichtigt. Die Verkehrskommissionen beider Räte sprachen sich dafür aus, dies zu korrigieren, was der Städteverband begrüsst. Wichtig ist hierbei aus Sicht des Städteverbandes, dass der Bund effektive Ausfälle vergütet und nicht nur eine Pauschale bezahlt.

Bei der Verordnung zur Ermöglichung der Kernmassnahmen des Covid-19-Gesetzes for-

dert der Städteverband, dass der Einbezug der Städte festgehalten wird. Die im selben Gesetzesentwurf vorgesehenen Massnahmen zur Unterstützung des Kulturbereiches begrüsst der Städteverband. Im Bereich der Arbeitslosenversicherung besteht Bedarf beim Zugang zu Kurzarbeitsentschädigungen, dieser muss unabhängig von der Rechtsform und Trägerschaft eines Betriebes gewährleistet sein. Insbesondere die unter Druck geratene familienergänzende Kinderbetreuung muss vom Bund unterstützt werden.

### Totalrevision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes

Die Revision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes ist in der Sommersession vorangekommen. Die Vorlage unterstützt wichtige Klimamassnahmen in den Städten wie Gebäudesanierungen, alternative Antriebsformen im öffentlichen Verkehr, den Ausbau thermischer Netze und den Umbau der Wärmeversorgung von fossilen auf erneuerbare Energien. Dies ist aus Sicht des Städteverbandes erfreulich.

### Mehr Mittel für Kultur

Der Städteverband und die Städtekonzferenz Kultur beurteilen die Kulturbotschaft 2021-2024 positiv und begrüssen die Weiterführung der bisherigen Kulturpolitik des Bundes. Erfreulich ist, dass mehr Mittel vorgesehen sind als bis anhin, was eine punktuelle Weiterentwicklung der Massnahmen ermöglicht, so zum Beispiel bei der Baukultur und der musikalischen Bildung. Die Mittel

für Museen und Sammlungen erachtet der Städteverband als zu knapp, dies aufgrund der finanziell und personell aufwendigen Pflege der Sammlungen und Archive sowie der Digitalisierung.

### Förderung älterer Arbeitnehmenden

Der Bundesrat hat in seiner Botschaft ans Parlament einen Kredit von knapp 28 Milliarden Franken für die Förderung von Bildung, Forschung und Innovation (BFI-Botschaft) in den Jahren 2021-2024 beantragt. Ein Augenmerk liegt auf der Förderung von älteren Arbeitnehmenden und Menschen mit schlechten Berufsqualifikationen. Dies erleichtert nicht nur ihre Arbeitsmarktintegration, sondern bietet auch Gelegenheit, steigende Sozialhilfekosten zu bekämpfen und einen konkreten Schritt zur Armutsprävention zu machen. Der Ständerat hat entschieden, den Kredit um 188 Millionen Franken auf insgesamt 28,1 Milliarden Franken aufzustocken. Die Kredite für die Weiterbildung und Förderung von Grundkompetenzen werden dadurch erhöht, was der Städteverband begrüsst.

### Neu: Vorschau des Städteverbandes

In einer Sessionsvorschau informiert der Städteverband neu über seine Position zu ausgewählten politischen Geschäften. Die Vorschau kann abonniert werden unter:

[www.staedteverband.ch/sessionsvorschau](http://www.staedteverband.ch/sessionsvorschau)

## Vernehmlassungen

### Revision Energiegesetz

Der Städteverband begrüsst die Absicht des Bundesrates, mit einer Revision des Energiegesetzes (EnG) die Erzeugung von erneuerbaren Energien im Inland zu stärken, um so die Ziele der Energiestrategie 2050 und das Klimaziel Netto-Null zu erreichen. Das Energiegesetz bietet die passende Basis, um eine technologieneutrale und sektorübergreifende Förderung zu definieren. Die bisherigen Zielvorgaben, welche sich lediglich auf den Sektor Strom beziehen, sind dementsprechend um Zielvorgaben zur Produktion von erneuerbaren Gasen und erneuerbarer Wärme zu ergänzen. Unverständlich ist die (vorgesehene) Streichung der Förde-

rung bei Kehrlichtverbrennungs- und Abwasserreinigungsanlagen. Ohne diese können die Potenziale in den ARA und KVA zur Produktion von Strom nicht ausgeschöpft werden.

### Veloweggesetz

Der Städteverband bringt in der Vernehmlassung zum Veloweggesetz insbesondere zwei Anpassungsvorschläge ein: Erstens soll die Sicherheit von Velofahrenden auf stark befahrenen Strassen innerorts nicht nur durch separate Velowege geschaffen werden können, sondern auch durch eine Senkung der Höchstgeschwindigkeiten. Wenn sich alle Verkehrsteilnehmenden im Strassenraum geschwindigkeitsmässig auf Augenhöhe bewe-

gen, kann den knappen Platzverhältnissen in den Städten Rechnung getragen werden. Zweitens schlägt der Städteverband vor, dass der Bund sein finanzielles Engagement zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs verstärkt. Konkret empfiehlt er, den Anteil der Mittel aus dem Fonds für Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr für Agglomerationsprogramme zu erhöhen. Schliesslich erachtet der Städteverband auch den Namen des Gesetzes als suboptimal: der Begriff Velonetzgesetz würde dessen Zielsetzung besser entsprechen.

Weitere Vernehmlassungen unter:

[www.staedteverband.ch](http://www.staedteverband.ch)

## AKTUELL

## Städteverband im Fokus


**Wädenswiler Stadtpräsident Philipp Kutter neu im Vorstand des Städteverbandes**

 Nationalrat Philipp Kutter ist neues Vorstandsmitglied des Schweizerischen Städteverbandes. Die Generalversammlung wählte ihn zum Nachfolger von Cyrill Wiget, der als Stadtpräsident von Kriens zurückgetreten ist und damit aus dem Gremium ausschied. Philipp Kutter ist seit 2006 Stadtrat und seit 2010 Stadtpräsident von Wädenswil. Seit 2018 vertritt er zudem die CVP im Nationalrat, mit Einsitz in den Kommissionen für Wissenschaft, Bildung und Forschung (WBK-N) sowie für Verkehr und Fernmeldewesen (KVF-N). Von 2017 bis 2018 war Kutter Mitglied des Zürcher Kantonsrats und Fraktionspräsident. Der 45-Jährige ist verheiratet und Vater von zwei schulpflichtigen Kindern.

**Sion, Horgen und Mendrisio als «Gesunde Stadt» ausgezeichnet**

 Durch eine aktive Gestaltung gesunder Lebensbedingungen gewinnen Gemeinden und Städte an Attraktivität. Darum wurde dieses Jahr der nationale Preis «Gesunde Gemeinde - gesunde Stadt» zum vierten Mal vergeben. Ausgezeichnet wurden mit Sion, Mendrisio, Horgen sowie der Region Engiadina Bassa Vertreter aus sämtlichen Sprachregionen der Schweiz. Ziel des Preises der Stiftung RADIX ist es, beispielhafte und multiplizierbare kommunale Gesundheitsförderung und Prävention national bekannt zu machen und damit andere Gemeinden und Städte für Gesundheitsförderung zu motivieren. Der Städteverband gehört zur Trägerschaft des Preises und gratuliert allen Preisträgern.

**Horgen** wurde für seine Kinder- und Jugendsessionen berücksichtigt. Diese haben bereits zu konkreten Ergebnissen wie Grillstellen am Seeufer oder einem Teenie-Treff

in der Zivilschutzanlage geführt.

In **Mendrisio** stiess das Jugendförderungsprojekt DIXIT auf Anklang. Mittels Peerforschung wurde von Jugendlichen eine Bedürfniserhebung durchgeführt, worauf zum Beispiel ein Skatepark geschaffen wurde.

**Sitten** verfügt über einen Plan für nachhaltige Stadtentwicklung, um die Lebensqualität der Bevölkerung trotz der Klimaerwärmung zu erhalten. Im Rahmen dieses Planes schuf die Stadt einen grossen Stadtpark.

[www.radix.ch](http://www.radix.ch)

**Fachtagung zum Umgang mit Krisen in Städten und Gemeinden in Biel**

 Die Leistungen kommunaler Infrastrukturbetriebe sind auch in Krisenzeiten gefragt, dies hat die COVID-19-Situation im Frühling klar gezeigt. Krisensituationen können aber ganz unterschiedlich sein. Die Tagung «Umgang mit Krisen - wie fit sind die Städte/Gemeinden und ihre Infrastrukturbetriebe?» am 27. Oktober in Biel liefert Anregungen für die stetige Optimierung des kommunalen Krisenmanagements, mit Fokus auf den Wirkungsbereich der infrastrukturbezogenen Leistungen einer Gemeinde oder ihrer Betriebe. Durchgeführt wird der Anlass vom Schweizerischen Verband Kommunale Infrastruktur, einer Sektion des Städteverbandes.

[www.kommunale-infrastruktur.ch](http://www.kommunale-infrastruktur.ch)

**Die NEXPO lanciert die neue Umfrage zur Schweiz von morgen**

 «NEXPO - die neue Expo» geht auf Pulsföhlung mit der Bevölkerung und hat dafür den NEXPLORER lanciert. Die neuartige Online-Umfrage zeigt, was uns als Gesellschaft bewegt und welche Themen die nächste Landesausstellung prägen sollen: Welche Zukunft wünschen wir uns und kommenden Generationen? Wie sehen unsere Wahrzeichen aus? Was bedeutet Freiheit? Und was ein «Goldvreneli»? Mit dem NEXPLORER wollen die Initiantinnen und Initianten der NEXPO herausfinden, was die Menschen in der Schweiz bewegt, welche Gemeinsamkeiten sie pflegen, was sie als Individuen und Gesellschaft prägt, was sie glücklich macht - und was nicht. Allen Teilnehmenden winkt dabei ein eigenes, wertebasiertes Schweizerkreuz.

[www.nexpo.ch](http://www.nexpo.ch)

## Kurzmeldungen

**Mobilitätsarena**

Am 15. und 16. September findet in Bern die diesjährige Mobilitätsarena der Mobilitätsakademie des TCS statt. Der Treffpunkt für Entscheidungsträgerinnen und -träger, Innovatoren und Interessierte ist den Themen Elektromobilität, Klimafreundlichkeit, Automatisierung und Vernetzung gewidmet. Nähere Informationen und Anmeldung unter:

[www.mobilitaetsarena.ch](http://www.mobilitaetsarena.ch)

**Plattform «mobil sein & bleiben»**

Mobilität und Gesundheit gewinnen für eine Selbständigkeit bis ins hohe Alter an Bedeutung. Bund, Kantone und Gemeinden sehen sich deshalb mit neuen Aufgaben konfrontiert. Die nationale Plattform «mobil sein & bleiben» von rundum mobil und der Migros unterstützt Städte und Gemeinden bei den Herausforderungen einer altersgerechten Mobilität.

[www.mobilsein.ch](http://www.mobilsein.ch)

**Kinderfreundliche Lebensräume**

Zusammen mit der Vereinigung Schweizerischer Stadtgärtnereien und Gartenbauämter lädt UNICEF Schweiz am 19. Oktober zur Tagung «Kinderfreundliche Lebensräume (be)greifen» in Solothurn ein. Zudem hat die Organisation das Handbuch «Planung und Gestaltung von kinderfreundlichen Lebensräumen» veröffentlicht. Es zeigt Interessierten und Fachpersonen, wie Kinderfreundlichkeit in der Praxis angegangen werden kann.

[www.unicef.ch](http://www.unicef.ch) (Tagung)

[www.unicef.ch](http://www.unicef.ch) (Handbuch)

**Grenchner Wohntage**

Die 25. Grenchner Wohntage finden mit vier Anlässen und einer Ausstellung zwischen dem 5. und 12. November statt. Die Fachtagung geht der Frage «Wohnen und Arbeiten - Hand in Hand?» nach und beschäftigt sich mit aktuellen Entwicklungen im Verhältnis zwischen Erwerbsarbeit und häuslichem Leben sowie ihren möglichen Folgen für die Wohnraumversorgung. Sie thematisiert damit verbundene gesellschaftliche Chancen und Risiken und reflektiert diese auch im Licht der Erfahrungen aus der Corona-Krise.

[www.grenchnerwohntage.ch](http://www.grenchnerwohntage.ch)

# Agenda

## Schweizerischer Städteverband SSV

- 14. September 2020** **SSV Info «Mehr als Pandemieplanung: Integrale Gefährdungsanalysen für sichere Städte»** in Bern  
Information: Barbara Brechbühl, Telefon 031 356 32 32, info@staedteverband.ch
- 26.-27. August 2021** **Städtetag 2021** in Thun  
Information: Christina Grab, Telefon 031 356 32 32, info@staedteverband.ch

## Sektionen und Arbeitsgruppen des Schweizerischen Städteverbandes

- 4. September 2020** **18. Kongress zur urbanen Sicherheit «Städte sicher bauen, gestalten und nutzen»** in Bern  
Information: Christoph Lienhard, Telefon 044 411 70 17, info@kssd.ch
- 8. September 2020** **Netzwerk Lebendige Quartiere vor Ort: «Vernetzung, Vermittlung und Verstetigung: Wie gelingt erfolgreiche Quartierarbeit?»** in Suhr  
Information: Dominic Blumenthal, Telefon 031 356 32 32, netzwerk@lebendige-quartiere.ch
- 18. September 2020** **Fachveranstaltung der Konferenz der städtischen Finanzdirektorinnen und -direktoren: «Nachhaltige und klimafreundliche Anlagestrategien»** in Bern  
Information: Michael Felber, Telefon 031 356 32 32, info@ksfd.ch
- 3. November 2020** **Herbstseminar Netzwerk Lebendige Quartiere «Das richtige Mass für eine nachhaltige Entwicklung: Suffizienz im Quartier fördern»** in Bern  
Information: Dominic Blumenthal, Telefon 031 356 32 32, netzwerk@lebendige-quartiere.ch
- 23. November 2020** **Herbstforum der Städtekonferenz Mobilität** in Bern  
Information: Paul Schneeberger, Telefon 031 356 32 32, info@skm-cvm.ch

## Weitere Organisationen

- 15. September 2020** **Städte und Gemeinden auf dem Weg zur Netto-Null-Mobilität** in Biel (Patronat: SSV)  
Information: www.pusch.ch
- 15./16. September 2020** **Mobilitätsarena 2020** in Bern (Patronat: SSV)  
Information: www.mobilitätsarena.ch
- 20. Oktober 2020** **Informationsveranstaltung ÖREB-Kataster 2020** in Bern  
Information: www.cadastre.ch
- 27./28. Oktober 2020** **Partizipative Prozesse erfolgreich gestalten** in Winterthur und Lichtensteig (Patronat: SSV)  
Information: www.sanu.ch
- 2. November 2020** **Luzerner Management Forum für die öffentliche Verwaltung** Online (Patronat: SSV)  
Information: www.hslu.ch
- 5./9./12. November 2020** **Grenchner Wohntage 2020**  
Informationen: www.bwo.admin.ch
- 19. November 2020** **Öffentliche Beschaffung nachhaltig und rechtskonform gestalten** in Zürich (Patronat: SSV)  
Information: www.pusch.ch

### Impressum

Herausgeber: Schweizerischer Städteverband SSV, Monbijoustrasse 8, Postfach, 3001 Bern  
Redaktion: Renate Amstutz, Dominic Blumenthal, Barbara Brechbühl, Michael Felber, Martin Flügel, Marlene Iseli, Olivier Keller, Carol Mauerhofer, Maja Münstermann, Paul Schneeberger;  
Übersetzungen: proverb; Bildnachweise: Foto Seite 1: Rolf Siegenthaler; Porträt Seite 1: zvg; Foto Seite 2: zvg; Foto Seite 3: zvg; Foto Seite 5: zvg.  
Telefon 031 356 32 32, www.staedteverband.ch  
Newsletter abonnieren: info@staedteverband.ch