

PROGRAMM AGGLOMERATIONSVERKEHR (PAV)

Verkehr und Siedlung in Agglomerationen: mit Weitsicht Zukunft planen

Ein Erfolgsinstrument der Schweizer
Verkehrspolitik kurz erklärt



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

IMPRESSUM

HERAUSGEBER UND AUFTRAGGEBER

Bundesamt für Raumentwicklung (ARE)

REDAKTIONELLE BEARBEITUNG UND GESTALTUNG

Ecoplan AG, Bern

Polyconsult AG, Bern

FOTOS

Titel- und Rückseite:

Getty Images

Porträts Innenseiten:

Adrian Moser, Biel

Luftaufnahme Thun:

Peter Burri, vistaplus

Bahnhofplatz La Chaux-de-Fonds:

Aline Henchoz, Ville de La Chaux-de-Fonds

PRODUKTION

Rudolf Menzi, Kommunikation ARE

BEZUGSQUELLEN

Vertrieb:

BBL, Bundespublikationen, 3003 Bern

Art.-Nr. 812.109.d

www.bundespublikationen.admin.ch

Download der elektronischen Version:

www.are.admin.ch

Erhältlich auch in französischer und
italienischer Sprache

Gedruckt auf FSC-Mix

1.2018



«Der Bund unterstützt diejenigen Agglomerationen, die in ihren Programmen überzeugend Verkehr und Siedlung aufeinander abstimmen und damit die Siedlungsentwicklung nach innen fördern.»

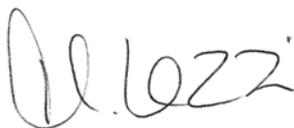
Liebe Leserinnen und Leser

Im Februar 2017 haben Volk und Stände dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) zugestimmt. Neben der Finanzierung der Nationalstrassen ist damit der gezielte Ausbau der Verkehrsinfrastrukturen in den Agglomerationen sichergestellt: Jährlich werden dafür 9 bis 12 Prozent der Fondsmittel im Rahmen der Agglomerationsprogramme zur Verfügung stehen.

Diese Programme dienen nicht nur der Finanzierung, sondern sind mittlerweile auch ein gut eingeführtes Planungs- und Kooperationsinstrument. Der Bund unterstützt Agglomerationen, die in ihren Programmen Verkehr und Siedlung aufeinander abstimmen und damit die Siedlungsentwicklung nach innen fördern, um den Landverbrauch zu drosseln. Die Agglomerationen sind zudem gefordert, Lösungen auszuarbeiten, die über die einzelnen Verkehrsträger hinausgehen.

Die vorliegende Broschüre zeigt auf leicht verständliche Weise auf, wie die Agglomerationsprogramme und das Programm Agglomerationsverkehr funktionieren. Beispiele aus der Vergangenheit illustrieren, dass geschickte Planungen bei Verkehr und Siedlungsentwicklung der Wirtschaft und der Bevölkerung zugute kommen. Bundesmittel werden im Wettbewerb unter den Agglomerationen und Städten sowie gemäss bester Wirkung der Massnahmen verteilt. So kann das Programm Agglomerationsverkehr auch anderen Politikbereichen als Vorbild dienen.

Deshalb empfehle ich nicht nur Fachleuten, sondern auch Interessierten aus Politik, Verbänden und der Bevölkerung die Lektüre der folgenden Seiten. Sie lohnt sich!



Dr. Maria Lezzi
Direktorin Bundesamt für Raumentwicklung (ARE)

A man with short dark hair and a beard, wearing a dark quilted jacket with brown accents and blue jeans, stands outdoors with mountains in the background. The jacket has a diamond-quilted pattern and two chest pockets with flaps. The background shows a clear blue sky and distant mountain ranges.

“

Kaum wurde der Bypass in Betrieb genommen, wurde es hier an der Schwäbisstrasse deutlich leiser.

Wir sahen auch weniger Autos im Quartier. Es fühlt sich an wie während der Ferienzeiten, wenn alle verreist sind.

**René Wüthrich, Anwohner Schwäbisstrasse in Steffisburg
Bypass Thun Nord**

”

Programm Agglomerationsverkehr – worum es geht

Im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr – nachfolgend PAV – beteiligt sich der Bund finanziell an Verkehrsprojekten von Städten und Agglomerationen. Von Bundesbeiträgen profitieren Agglomerationen, die mit ihren Agglomerationsprogrammen die Verkehrs- und die Siedlungsentwicklung wirkungsvoll aufeinander abstimmen.

VERKEHRS- UND SIEDLUNGSENTWICKLUNG IM EINKLANG

Das Verkehrssystem und die Siedlungsentwicklung sind eng miteinander verknüpft: Zum einen bewirken neue Verkehrsangebote zusätzliches Siedlungswachstum. Zum anderen entsteht durch die Siedlungsentwicklung ein höheres Verkehrsaufkommen, was zu einer Mehrbelastung der Verkehrsinfrastrukturen führt. Mit dem PAV fördert der Bund eine kohärente Verkehrs- und Siedlungsplanung in den Agglomerationen. Damit wird die Siedlungsentwicklung nach innen über kommunale, kantonale und nationale Grenzen hinweg gefördert und das Verkehrsangebot dort ausgebaut, wo tatsächlich Bedarf besteht.

DARUM BRAUCHT ES DAS PAV

Die meisten Staus und die höchste Auslastung im öffentlichen Verkehr sind bereits heute in den Agglomerationen zu verzeichnen. In Zukunft werden die Bevölkerung und die Anzahl der Arbeitsplätze in den urbanen Räumen überdurchschnittlich stark wachsen. Das führt zu einer weiteren Verkehrszunahme – zu überlasteten Zügen, Trams oder Bussen, zu zunehmend verstopften Strassen oder zu fehlendem Platz für Fuss- und Veloverkehr. Damit das Verkehrsaufkommen auch in Zukunft bewältigt werden kann, braucht es einerseits gezielte Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur der Agglomerationen und andererseits eine Siedlungsentwicklung nach innen, die möglichst wenig zusätzlichen Verkehr verursacht. Genau hier setzt das PAV an: Es trägt wesentlich dazu bei, dass das Verkehrsnetz in den Schweizer Ballungsräumen auch in Zukunft funktioniert.

EIN STARKES, LANGFRISTIG GESICHERTES PLANUNGSINSTRUMENT

Das PAV ermöglicht Städten und Agglomerationen, die grossen Herausforderungen des Verkehrs- und Siedlungswachstums zu meistern und zu finanzieren. Dank den klaren planerischen Vorgaben und den Mitfinanzierungen des PAV werden Projekte realisiert, die langfristig die beste Wirkung entfalten. Über 80 Prozent der Agglomerationen konnten in den letzten zehn Jahren mit Unterstützung des PAV die Leistungsfähigkeit ihrer Verkehrsnetze ausbauen. Das PAV hat sich als Erfolgsinstrument der Schweizer Verkehrspolitik mehrfach bewährt. Entsprechend konnte seine Finanzierung im Februar 2017 mit der Zustimmung von Volk und Ständen zur Schaffung des Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds langfristig gesichert werden.

Programm Agglomerationsverkehr

Mit dem PAV stellt der Bund die Mitfinanzierung von wirkungsvollen Agglomerationsprogrammen sicher. Die Höhe der Bundesbeiträge hängt davon ab, wie gut die Verkehrs- und die Siedlungsprojekte aufeinander abgestimmt sind.

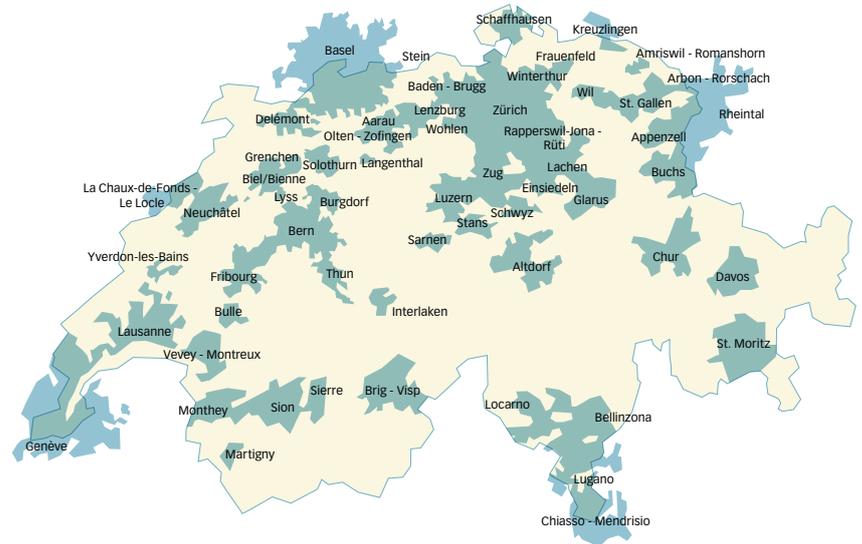
Agglomerationsprogramme

Mit ihren Agglomerationsprogrammen erarbeiten und gestalten Kantone, Städte und Gemeinden gemeinsam Lösungen zur zukünftigen Verkehrs- und Siedlungsentwicklung in ihrer Agglomeration.

Agglomerationen – die wirtschaftlichen Motoren der Schweiz

Drei Viertel der Schweizer Bevölkerung wohnen und vier von fünf Beschäftigten arbeiten in einer Agglomeration. Rund 84 Prozent der schweizerischen Wirtschaftsleistung werden in Agglomerationen erbracht. Diese Zahlen zeigen klar: Agglomerationen sind für die Wettbewerbsfähigkeit des ganzen Landes von entscheidender Bedeutung.

Bevölkerung und Anzahl der Arbeitsplätze in den Agglomerationen werden weiterhin überdurchschnittlich stark zunehmen. Diese erwünschte räumliche Konzentration des Wachstums verringert gesamtschweizerisch die Verkehrszunahme, führt aber in den Agglomerationen zu grossen Herausforderungen im Umgang mit dem Verkehr.

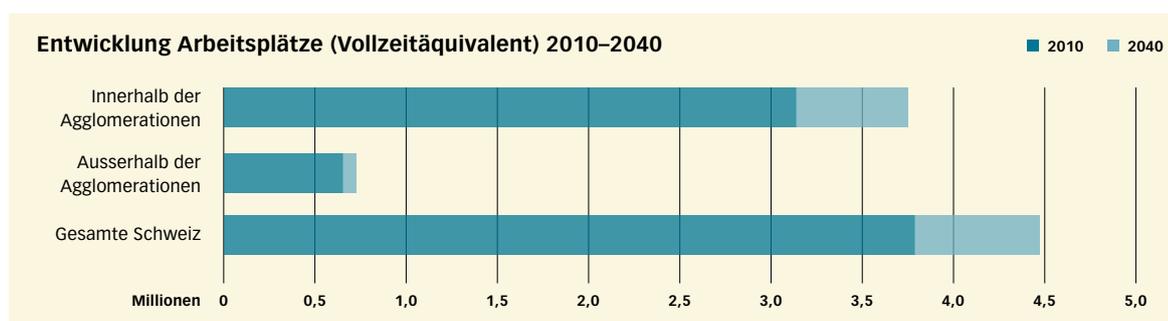


■ Agglomerationen der Schweiz

Stand: November 2017 | Quellen: INFOPLAN-ARE, GEOSTAT-BFS, swisstopo



Quelle: ARE (2016): Perspektiven des schweizerischen Personen- und Güterverkehrs bis 2040. Technischer Bericht. Bern.



Quelle: ARE (2016): Räumliche Entwicklung der Arbeitsplätze in der Schweiz. Entwicklung und Szenarien bis 2040. Im Auftrag des Bundesamtes für Raumentwicklung, Bern.

Das PAV überzeugt mit starken Vorteilen

1 Verkehr und Siedlung abstimmen

Das PAV unterstützt eine grenzübergreifend abgestimmte Verkehrs- und Siedlungsentwicklung. Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur werden nur gesprochen, wenn diese den Verkehr gezielt lenken und eine Siedlungsentwicklung nach innen fördern.

2 Verkehrsmittel effizient einsetzen

Das PAV entwickelt verkehrsträgerübergreifende Lösungen und ist dabei für technische Innovationen offen. Es gilt, eine optimale Kombination von flächeneffizienten Massnahmen für den öffentlichen und den individuellen Verkehr zu finden, damit der Verkehr auch in Zukunft funktioniert.

3 Siedlung nach innen entwickeln

Mit dem PAV wird eine flächensparende, qualitativ hochstehende Siedlungsentwicklung unterstützt. Entwicklungsschwerpunkte für Wohnen und Arbeiten tragen zur Siedlungskonzentration und zum haushälterischen Umgang mit dem knappen Boden bei.

4 Verkehrslösungen finanzieren

Das PAV ermöglicht dem Bund, auch in Zukunft wichtige Verkehrsprojekte in Agglomerationen mitzufinanzieren. Häufig können solche Projekte von Kantonen und Gemeinden nur schwer alleine finanziert werden. Zudem erhalten Kantone und Gemeinden so einen Anreiz, sich auf eine gemeinsame Finanzierungslösung zu einigen.

5 Siedlungs- und Landschaftsqualität erhöhen

Das PAV verbessert die Qualität öffentlicher Räume in urbanen Gebieten. Es trägt zu attraktiven Wohnumfeldern und zu Siedlungsstrukturen mit kurzen Wegen bei. Auch die angrenzenden Landschaftsräume werden aufgewertet.

6 Über die Grenzen zusammenarbeiten

Das PAV motiviert Kantone, Städte und Gemeinden sowie oftmals auch Gebiete im grenznahen Ausland zu einer besseren und verbindlicheren Zusammenarbeit. Dies fördert die Identifikation mit der «eigenen» Agglomeration und das gegenseitige Verständnis für mehrheitsfähige, wirkungsvolle Lösungen über die institutionellen Grenzen hinweg.

Finanzierung und Ablauf

ETAPPENWEISE PLANUNG UND UMSETZUNG IN GENERATIONEN

Bereits Ende 2006 hat der Bund besonders dringliche Verkehrsprojekte in Agglomerationen mit dem PAV mitfinanziert. Seit 2007 reichen die Agglomerationen alle vier Jahre Agglomerationsprogramme ein, die der Bund überprüft und gegebenenfalls mitfinanziert. Die Agglomerationsprogramme der ersten und zweiten Generation sind bereits in der Umsetzung, während die Realisierung der dritten Generation 2019 beginnt.

WER STELLT DIE GELDER FÜR DIE AGGLOMERATIONSPROJEKTE?

Die Beiträge des Bundes richten sich nach der Gesamtwirkung der einzelnen Agglomerationsprogramme. Die wirkungsvollsten und baureifen Verkehrsprojekte erhalten einen Bundesbeitrag in der Höhe von 30 bis 50 Prozent der Projektkosten. Der Bund leistet somit eine Anschubfinanzierung. Den Hauptteil finanzieren die für die Umsetzung zuständigen Kantone, Städte und Gemeinden.

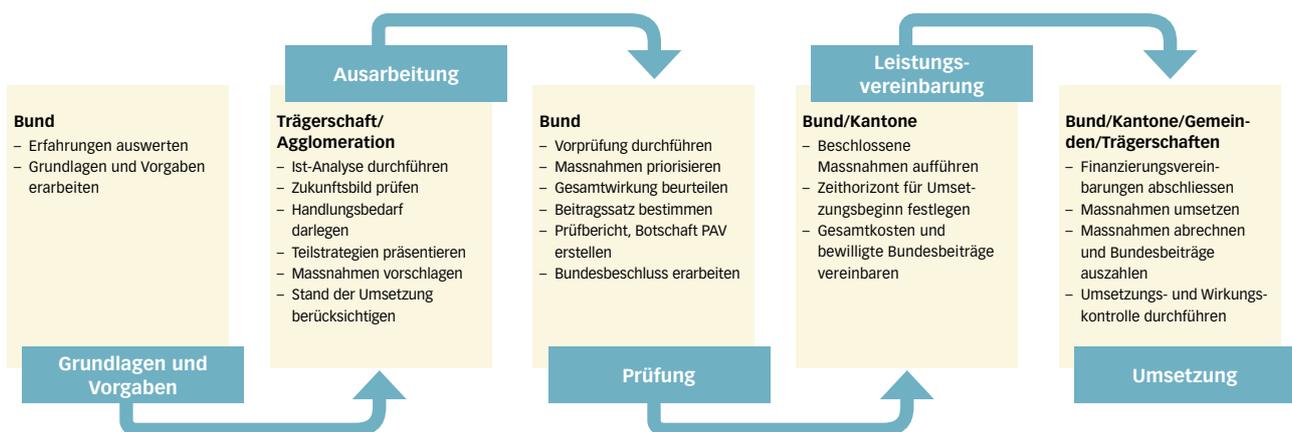
WIE WERDEN DIE BUNDESMITTEL VERTEILT?

Der Bund überprüft die Agglomerationsprogramme genau und priorisiert die Massnahmen, die zur Lösung der wichtigsten Verkehrsprobleme beitragen und dabei das beste Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweisen. So stellt der Bund sicher, dass nur die wirksamsten Projekte Beiträge erhalten.

WIE VIELE BUNDESGELDER STEHEN KÜNFTIG ZUR VERFÜGUNG?

Die rechtliche Grundlage des PAV bildet seit 1.1.2018 das Bundesgesetz über den Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr. Pro Jahr stehen 9 bis 12 Prozent der Fondsmittel für Agglomerationsprojekte zur Verfügung.

Der Prozess des PAV im Vierjahreszyklus

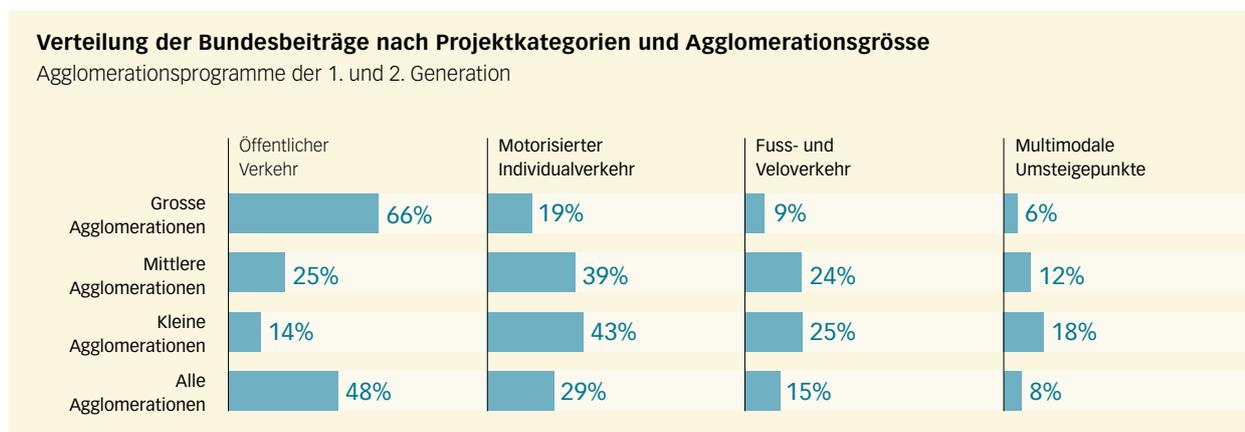


Alle vier Jahre werden Agglomerationsprogramme beim Bund eingereicht. Die dritte Generation Agglomerationsprogramme wurde Ende 2016 dem Bund zur Prüfung vorgelegt und die entsprechenden Mittel werden voraussichtlich 2019 vom Parlament freigegeben.

Zahlen und Fakten

In der ersten und zweiten Generation der Agglomerationsprogramme hat sich der Bund zu Beiträgen im Umfang von knapp drei Milliarden Franken verpflichtet. Davon profitieren kleine, mittlere und grosse Agglomerationen in allen Landesteilen.

In den grossen Agglomerationen fliessen die meisten Bundesgelder in den öffentlichen Verkehr, während in den mittleren und den kleinen Agglomerationen die effiziente Organisation des Strassenverkehrs am meisten Mittel bindet. Insgesamt sind bisher 15 Prozent der Bundesmittel für Verbesserungen der Fuss- und Velowege eingesetzt worden. Ebenfalls unterstützt wird die Einrichtung multimodaler Umsteigeknoten, die die kombinierte Nutzung aller Verkehrsmittel erleichtern.



Quelle: ARE

82%

der Agglomerationen haben in den letzten zehn Jahren Verkehrsprojekte mit finanzieller Unterstützung des Bundes umgesetzt.

Rund 500 CHF pro Kopf

der Agglomerationsbevölkerung hat der Bund im Durchschnitt im PAV bisher bewilligt.

90%

aller Strassenstaus entstehen in Agglomerationsräumen.

PROJEKTBEISPIEL

ENTLASTEND UND LENKEND

Bypass Thun Nord

KURZBESCHRIEB

Auf der Bernstrasse und in der Thuner Innenstadt stockte der Strassenverkehr seit Jahren. Als Lösung wurde der Bypass Thun Nord realisiert – mit der Alpenbrücke über die Aare als Herzstück. Die neue Strassenverbindung entlastet die Thuner Innenstadt und mehrere Hauptverkehrsachsen. Flankierend zum Bypass wurden bestehende Strassenabschnitte umgestaltet und Verbesserungen für den Fuss- und Veloverkehr und den öffentlichen Verkehr umgesetzt. Zudem verbessert der Bypass die Erschliessung des Entwicklungsschwerpunkts (ESP) Thun Nord und leistet so einen wichtigen Beitrag zur Siedlungsentwicklung nach innen.

PROJEKTZIELE

- **Innenstadt vom Durchgangsverkehr entlasten**
- **Stau auf der Bernstrasse abbauen**
- **Besseres Zirkulieren der Busse ermöglichen und mehr Platz für Fuss- und Veloverkehr schaffen**
- **ESP Thun Nord erschliessen**

MASSNAHMEN

- 1 Neue Verbindung Stockerstrasse**
- 2 Neue Aarequerung**
- 3 Kreisel Glättimühli**
- 4 Verknüpfung Autobahnzubringer–Bernstrasse**
- 5 Pförtner Mittelstrasse**
- 6 Anschluss ESP Thun Nord und Allmendstrasse**



MASSNAHMENTYP

Motorisierter Individualverkehr / Siedlung

INBETRIEBNAHME

2017

BUNDESBEITRAG

35 Mio. CHF
(Preise 2005, exkl. MWST)

AGGLOMERATIONSPROGRAMM

Thun, 1. Generation

INFORMATIONEN

www.bypassthunord.ch



“

Dank dem neuen Bypass Nord haben unsere Kunden, Mitarbeitenden und Lieferanten kürzere An- und Abfahrtswege und gewinnen wertvolle Zeit.

Das gilt für beide Richtungen – Bern und Interlaken.

**Thomas Aeschlimann, Geschäftsleiter Bürki Electric AG, Steffisburg
Bypass Thun Nord**

”

PROJEKTBEISPIEL

ATTRAKTIVER TRAMABSCHNITT

Cornavin–Georges-Favon

KURZBESCHRIEB

Der Westen Genfs wurde direkter mit dem Stadtzentrum verbunden – dadurch hat der Ballungsraum deutlich an Attraktivität gewonnen. Mit der neuen Tramstrecke Cornavin–Georges-Favon ist für den öffentlichen Verkehr eine zweite Querung über die Rhone entstanden. Der neue Abschnitt ist Teil der Linie 14 (Meyrin–Gravière–Cornavin–Onex–Bernex), die durch das Herz der Agglomeration Genf verläuft. Die neue Tramlinie ermöglicht es, von Bernex aus das Stadtzentrum in nur 21 Minuten zu erreichen, was zudem die Entwicklung von Bernex zu einem regionalen Zentrum fördert.

PROJEKTZIELE

- **ÖV-Erschliessung im westlichen Raum der Agglomeration Genf verbessern**
- **Siedlungsentwicklung im Westen Genfs fördern**
- **Strassenverkehr entlasten dank Umsteigeeffekt auf den ÖV und Umweltqualität verbessern**
- **Mehr Platz für Fuss- und Veloverkehr schaffen**

MASSNAHMENTYP

Tram

INBETRIEBNAHME

2011

BUNDESBEITRAG

31,93 Mio. CHF
(Preise 2005, exkl. MWST)

AGGLOMERATIONSPROGRAMM

Franco-valdo-genevois, 1. Generation

INFORMATIONEN

www.grand-geneve.org

<https://architectes.ch/fr/architectes/carouge/atelier-d-architecture-brodbeck-roulet-sa/tramway-cornavin-onex-bernex>



“

Mit dem Bau der Tramlinie Cornavin–Onex–Bernex konnten wir ein völlig neues ÖV-Angebot für die Agglomeration Grand Genève schaffen.

Das Projekt wurde vom Programm Agglomerationsverkehr des Bundes mitfinanziert und hat eine der Hauptverkehrsachsen in der Agglomeration stark aufgewertet: Sowohl das Tram als auch die Velofahrerinnen und Velofahrer haben eigene Fahrspuren erhalten. Gleichzeitig profitieren Onex, Lancy und Bernex von einer direkten Verbindung in das Stadtzentrum. Bald wird diese Linie bis nach Bernex-Vailly verlängert – dies im Rahmen eines Grossprojekts, das 2800 neue Wohneinheiten und 2600 neu Arbeitsplätze vorsieht.

Matthieu Baradel, Leiter Genf des Agglomerationsprogrammes Grand Genève, Tramlinie Cornavin–Onex–Bernex

”

UMSTEIGEKNOTEN

Bahnhof Stabio

KURZBESCHRIEB

Mit der Wiederinbetriebnahme der Bahnstrecke Stabio-Mendrisio 2014 erhält der neu gestaltete Bahnhof Stabio eine wichtige Funktion als Umsteigeknoten für die Region. Ganz einfach kann von einem Verkehrsmittel auf ein anderes umgestiegen werden. Mit dem Neubau des Bahnhofs entstand ein vielseitiger Umsteigeknoten mit Platz für Park+Ride und Bike+Ride, einen Busterminal für den Regionalbus sowie bessere Zugänge für den Fuss- und Veloverkehr. Dadurch konnten bedeutende Umsteigeeffekte auf die Bahn erzielt werden. Zusammen mit der durchgehenden Bahnlinie Mendrisio–Varese(–Malpensa) kann mit einer einhergehenden Entlastung des Strassenverkehrs und damit auch mit einer besseren Umweltqualität gerechnet werden.

PROJEKTZIELE

- **Zugang zum Bahnhof Stabio für alle Verkehrsteilnehmenden verbessern**
- **Zusammen mit der grenzüberschreitenden Bahnlinie Mendrisio–Varese(–Malpensa) eine deutliche Entlastung des Pendlerverkehrs auf der Strasse bewirken**

MASSNAHMENTYP

Intermodaler Umsteigepunkt

INBETRIEBNAHME

2014

BUNDESBEITRAG

640 000 CHF
(Preise 2005, exkl. MWST)

AGGLOMERATIONSPROGRAMM

Mendrisiotto, 1. Generation

INFORMATIONEN

[www.stabio.ch/il-comune/
nuova-linea-ferroviaria.html](http://www.stabio.ch/il-comune/nuova-linea-ferroviaria.html)

“

Dank dem neuen Bahnhof Stabio hat sich meine Reisezeit von der Arbeit nach Hause deutlich verkürzt.

Jetzt pendle ich mit Freunden und Kollegen, wir scherzen und diskutieren. Die flächendeckende Verkehrsinfrastruktur ist ein wichtiger Wachstumsfaktor für unser Land und trägt zu einem gesunden sozialen Zusammenhalt bei.

**Cihan Aydemir, Pendler aus Stabio
Umsteigeknoten Bahnhof Stabio**

”



PROJEKTBEISPIEL

FASZINIERENDE NEUGESTALTUNG DES BAHNHOFPLATZES

La Chaux-de-Fonds

KURZBESCHRIEB

Auf dem Bahnhofplatz in La Chaux-de-Fonds herrschte ein Durcheinander. Es war nicht klar, welcher Teil des Platzes für Fussgängerinnen und Fussgänger, welcher für den ÖV und welcher für die Autos reserviert ist. Mit der Neugestaltung ist der Raum nun klar definiert: Die Fussgängerzone befindet sich in der Mitte, links davon haben die ÖV-Haltestellen ihren Platz, rechts davon gibt es eine begrenzte Parkplatzfläche und zudem entstanden zwei grosszügige Erholungszone.

PROJEKTZIELE

- **Mit einer klaren Aufteilung des Raumes die Sicherheit der verschiedenen Nutzergruppen gewährleisten**
- **Bahnhofplatz zum attraktiven Aufenthaltsort aufwerten**
- **Bahnhofplatz als attraktive Eintrittspforte der drittgrössten Westschweizer Stadt etablieren**



© Aline Henchoz, Ville de La Chaux-de-Fonds

MASSNAHMENTYP

ÖV Bahnhofplatz / Siedlung

INBETRIEBNAHME

2015

BUNDESBEITRAG

1,89 Mio. CHF
(Preise 2005, exkl. MWST)

AGGLOMERATIONSPROGRAMM

Réseau urbain neuchâtelois,
1. Generation

INFORMATIONEN

[www.chaux-de-fonds.ch/
grands-projets/place-de-la-gare](http://www.chaux-de-fonds.ch/grands-projets/place-de-la-gare)



Als das Projekt vorgestellt wurde, hatte ich ästhetische Bedenken. Denn um die Busspuren zu bauen, musste ein Park mit wunderschönen Bäumen weichen.

Das Resultat hat mich jedoch ziemlich beeindruckt. Der Platz ist modern, aufgeräumt und es lässt sich gut leben hier. Alle können flüssig zirkulieren dank der klaren Einteilung in drei separate Zonen für Fussgänger und Fussgängerinnen, Busse und den restlichen Verkehr. Das genaue Gegenteil zum alten Platz, welcher chaotisch war und nicht zum Verweilen einlud.

Arnaud Santschi, Student, La Chaux-de-Fonds
Neugestaltung des Bahnhofplatzes La Chaux-de-Fonds

PROJEKTBEISPIEL

GELUNGENE AUFWERTUNGEN VON VELO- UND FUSSWEGEN

Promenade Rorschach

KURZBESCHRIEB

In der Agglomeration St. Gallen-Bodensee wird viel unternommen, um die Situation von Velo- und Fussverkehr zu verbessern. Beispielsweise ist untersucht worden, welche Abschnitte auf den agglomerationsrelevanten Verkehrsverbindungen gefährlich oder unattraktiv sind. Mit umfassenden Massnahmen werden diese Schwachstellen nun behoben. Bereits abgeschlossen ist die Verbreiterung und gestalterische Aufwertung der Rorschacher Seepromenade.

PROJEKTZIELE

- **Sicherheit im Langsamverkehr erhöhen**
- **Qualität des Systems für den Langsamverkehr insgesamt verbessern**
- **Erreichbarkeit zentralörtlicher Funktionen verbessern**
- **Qualität der öffentlichen Räume verbessern**

MASSNAHMENTYP

Langsamverkehr

INBETRIEBNAHME

Laufend, zeitlich gestaffelte Umsetzung der Teilmassnahmen «Aufwertung Radachsen direkt und sicher»

BUNDESBEITRAG

1,9 Mio. CHF
(Preise 2005, exkl. MWST)

AGGLOMERATIONSPROGRAMM

St. Gallen-Arbon-Rorschach,
2. Generation

INFORMATIONEN

www.clemo.ch



“

Jetzt macht uns das Velofahren hier so richtig Spass. Früher war der Veloweg schmal, mit Kieselsteinen bedeckt und für die Kinder schwierig zu befahren.

Darum sind sie oft auf den Fussweg ausgewichen, was zu Konflikten mit Fussgängern führte. Jetzt sind die Fuss- und Velowege klar getrennt und die Velowege wurden asphaltiert und verbreitert, sodass die Kinder dem Gegenverkehr sicher ausweichen können.

**Sandra Ulrich und ihre drei Töchter (12, 10 und 8 Jahre)
Aufwertung der Fuss- und Velowege in der Agglomeration
St. Gallen-Bodensee**

”

PROJEKTBEISPIEL

EINE STARKE ORGANISATION

Verein Agglo Basel

KURZBESCHRIEB

Gemeinsam haben es die vier Kantone BS, BL, AG und SO sowie das französische Südsass und das deutsche Südbaden mit der Gründung des Vereins Agglo Basel geschafft, partnerschaftliche und effiziente Zusammenarbeitsstrukturen zu institutionalisieren. Die Agglomeration Basel verfolgt länderübergreifende Strategien und Massnahmen in den Bereichen Verkehr, Siedlung und Landschaft. So wird beispielsweise das Tramnetz grenzüberschreitend geplant und ausgebaut. Ein Leuchtturmprojekt stellt die Verlängerung der Tramlinie 3 von Basel nach Saint-Louis in Frankreich dar.

PROJEKTZIELE

- **Trinationale Trägerschaft (CH, DE, FR) schaffen**
- **Gesamtverkehrssystem länder- und kantonsübergreifend abstimmen und weiterentwickeln**
- **Über Staats- und Kantonsgrenzen hinausgehende gemeinsame Pläne für Siedlungsentwicklung erarbeiten**

MASSNAHMENTYP

Institutionalisierte, grenzüberschreitende Zusammenarbeit

REALISIERUNG

Gründung Verein Agglo Basel 2014

AGGLOMERATIONSPROGRAMM

Basel, 2. Generation

LINKS

www.agglobasel.org
www.tram3.info

“

Die Tramlinie 3 wird die freundschaftliche Verbindung zwischen Basel und Saint-Louis noch weiter stärken.

**Jean-Marie Zoellé, Bürgermeister Saint-Louis, Frankreich
Grenzüberschreitende Zusammenarbeit
Verein Agglo Basel**

”



Das PAV wirkt langfristig

Das PAV wird auch in Zukunft wesentlich dazu beitragen, dass der Verkehr in den Agglomerationen gut funktioniert. Die Wirkung des PAV wird künftig regelmässig gemessen, mit dem Ziel, die Wirksamkeit des Bundesmitteleinsatzes sicherzustellen und zu optimieren.

ZUKÜNFTIGE ENTWICKLUNGEN IN DER MOBILITÄT ANTIZIPIEREN

Die Mobilität wird sich in Zukunft dynamisch weiterentwickeln. Gerade in Agglomerationen werden Entwicklungen wie das Fahrzeugsharing an Bedeutung gewinnen und neue Apps werden die kombinierte Nutzung von individuellem und öffentlichem Verkehr erleichtern. Das PAV ist ein langfristig aufgestelltes Instrument, das seine Schwerpunkte zielgerichtet an den sich verändernden Mobilitätsbedürfnissen ausrichtet.

DIGITALISIERUNG FÜHRT ZU EINER BREITEREN PROJEKTPALETTE

Neben den vom PAV bisher unterstützten Verkehrsinfrastrukturprojekten werden die Softwarelösungen für die effizientere Nutzung der Infrastruktur künftig immer mehr an Bedeutung gewinnen. Es wird deshalb zu prüfen sein, ob und wie das PAV in Zukunft Projekte im Bereich Steuerung des Verkehrs, Beratung und Information vermehrt unterstützen soll.

WEITERFÜHRENDE INFORMATIONEN

www.agglomerationsverkehr.ch
www.uvek.admin.ch/zukunft-mobilitaet

AUSGEREIFTE AGGLOMERATIONSPROGRAMME UND PROJEKTE FÖRDERN

Die mit dem PAV finanziell unterstützten Projekte müssen einen hohen Reifegrad aufweisen. Auch in Zukunft wird der Bund sich nur dann zu einem Bundesbeitrag verpflichten, wenn das entsprechende Projekt zeitnah umgesetzt werden kann.



“

Der neue Bahnhofplatz ist
sauber, grosszügig und sicher.

Die eineinhalbjährige Bauzeit hat unsere Geduld etwas strapaziert, aber es hat sich gelohnt. Früher hatten wir acht kleine Tische auf dem Trottoir. Nach dem Umbau konnten wir unser Restaurant mit einer sonnigen Terrasse vergrössern, welche heute ein beliebter Treffpunkt für Jung und Alt sowie Familien ist.

**Joanna und Mehmet Ali Oktay, Wirtepaar, Restaurant Dolce Vita
Neugestaltung des Bahnhofplatzes, La Chaux-de-Fonds**

”

www.aren.admin.ch

