

Herrn Staatsrat
Jean-Claude Mermoud
Präsident
Tripartite Agglomerationskonferenz (TAK)
c/o Konferenz der Kantonsregierungen (KdK)
Amthausgasse 3
Postfach 444
3000 Bern 7

Bern, 25. April 2008

Bericht „Möglichkeiten und Grenzen kantonaler Agglomerationspolitik“

Stellungnahme von strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS (vormals Schweizerischer Strassenverkehrsverband FRS – Fédération routière suisse FRS) ist die Dachorganisation der Automobilwirtschaft und des privaten Strassenverkehrs in der Schweiz. **strasseschweiz** umfasst rund 35 Verbände aus der Automobil- und Strassenwirtschaft sowie aus den zahlreichen helvetischen Strassenbenutzer- und Fahrlehrerorganisationen. Seine wichtigsten Trägerorganisationen sind: TCS (Touring Club Schweiz); auto-schweiz (Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure); AGVS, Autogewerbeverband der Schweiz; ACS (Automobil Club der Schweiz) und ASTAG (Schweizerischer Nutzfahrzeugverband).

Wir danken Ihnen für die Einladung, im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens zum Bericht „Möglichkeiten und Grenzen kantonaler Agglomerationspolitik“ Stellung nehmen zu können, und äussern uns wie folgt:

strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS hat den erwähnten Bericht, der verschiedene Ansätze in Richtung einer ganzheitlichen Agglomerationspolitik aufzeigt, zur Kenntnis genommen.

Wir haben daraus insbesondere die Erkenntnis gewonnen, dass es die ganzheitliche Agglomerationspolitik offensichtlich nicht gibt bzw. nicht geben kann und wird. Dies deshalb, weil die rund 50 Agglomerationen (gemäss Definition des Bundesamts für Statistik [BFS]) in der Schweiz zu unterschiedliche Voraussetzungen, Bedürfnisse und Probleme aufweisen, die ebenso unterschiedliche Lösungsansätze bedingen.

Daher sind für die jeweiligen Agglomerationen die ihren individuellen Bedürfnissen und Anforderungen entsprechenden Lösungsansätze zu suchen und umzusetzen. Diese müssen allerdings von der jeweiligen Bevölkerung und Wirtschaft grossmehrheitlich und vorbehaltlos akzeptiert werden können. Mit anderen Worten: Erfolgreiche Agglomerationspolitik muss u.E. einerseits auf einem Bottom-Up-Ansatz basieren und andererseits auf die jeweiligen Bedürfnisse zugeschnitten sein.

Es ist alles daran zu setzen, dass die Identifikation des Bürgers mit „seiner“ Gemeinde erhalten bleibt. Trotz notwendiger und wichtiger Regionalisierung von wesentlichen ausgewählten Aufgaben sollte der Bürger seine Heimat noch in seiner Gemeinde finden können. Eine solche Gewissheit des Bürgers erachten wir als entscheidend.

Eine hoheitlich gesteuerte, zentralisierte und schematisierte Agglomerationspolitik, die ohne das Vorhandensein einer solchen grundlegenden Verankerung auskommen will, ist nach unserem Dafürhalten von vornherein zum Scheitern verurteilt.

Die von Ihnen gestellten Fragen können wir wie folgt beantworten:

1. *Sind Sie mit der Schlussfolgerung einverstanden, dass Agglomerationspolitik mehr als die Politikbereiche Verkehr und Siedlungsentwicklung beinhaltet?*

Agglomerationspolitik ist ein Eingriff in die Zuständigkeitsordnung von Kanton und Gemeinden. Die kommunalen Zuständigkeiten (u.a. hoheitliche Aufgaben, Bereiche der Gemeindeautonomie) werden zugunsten eines regionalen Gremiums aufgegeben. Kantonale Aufgaben werden auf die regionalen Gremien übertragen. Es entsteht eine zusätzliche Staatsebene zwischen den Gemeinden und dem Kanton.

Dieses Konstrukt ist dort sinnvoll, wo eine Koordination von Gemeindeaufgaben in einem funktionalen Raum von allen partizipierenden Gemeinden angestrebt wird. Es findet seine Grenzen dort, wo die Kommunen keine Bereitschaft zur Übertragung der Gemeindeautonomie auf eine regionale Körperschaft bekunden.

Eine so verstandene Agglomerationspolitik kann mehr als die Politikbereiche Verkehr und Siedlungsentwicklung beinhalten.

2. *Welche weiteren Politikbereiche könnten aus Ihrer Sicht im Sinne einer ganzheitlichen Agglomerationspolitik relevant sein? Mit welchen konkreten Massnahmen könnten der Bund, die Kantone sowie die Städte und Gemeinden einen Beitrag zur Berücksichtigung dieser Politikbereiche leisten?*

Keine Bemerkungen.

3. *Sind Ihnen neben den im Bericht aufgezeigten Beispielen weitere konkrete Ansätze in Richtung einer ganzheitlichen Agglomerationspolitik bekannt?*

Keine Bemerkungen.

4. *Haben Sie weitere Bemerkungen zum Bericht oder zur Agglomerationspolitik allgemein?*

Im Bericht kommen die Grenzen und Hemmnisse bei der Konkretisierung einer ganzheitlichen Agglomerationspolitik wenig zum Ausdruck. Konkrete Beispiele:

- Die ganzheitliche Agglomerationspolitik, die auf eine Vernetzung aller agglomerationsrelevanten Politikbereiche abzielt, läuft Gefahr, dass individuelle bedarfsgerechte Lösungen der beteiligten Gemeinden unterdrückt und zugunsten regional einheitlicher Regelungen aufgegeben werden. Damit können unter Umständen die Motivation der beteiligten Behörden zum Engagement und deren Identifikation mit den Lösungen verloren gehen.

- Der Einbezug weiterer Politikbereiche von agglomerationspezifischer Relevanz unterstreicht die Bedeutung der Kernstädte für die ganze Agglomeration. Die Stadt ist die soziale, wirtschaftliche und kulturelle Mitte einer Region mit deren Gemeinden und Bevölkerung. Ihre Erreichbarkeit ist der wichtigste Standortfaktor für Handel, Gewerbe, Kultur, Bildung, Dienstleistungen und für die dort lebenden Menschen. Die bisherigen Bemühungen zur Formulierung und Umsetzung der Agglomerationspolitik konnten nicht verhindern, dass einige Kernstädte ihre Zugänge mit Massnahmen wie Road Pricing behindern oder unterbinden wollen.

Ein städtisches Road Pricing birgt die Gefahr in sich, die Aufgaben der Zentrumsgemeinden zu entwerten. Das ist konflikträchtig und geeignet, die Kluft zwischen Stadt und Land zu vergrössern und neue Aversionen der ländlichen Bevölkerung gegen die Metropolen zu schüren. Zudem muss ernsthaft befürchtet werden, dass die Einführung von Strassenzöllen für die Kernstädte die überregionale Zusammenarbeit (unter Einschluss der entsprechenden Finanzierung) wieder aufbrechen lässt. Der Wille der Gemeinden im Agglomerationsgürtel, Zentrumsaufgaben der Städte mitzufinanzieren, wird vermutlich schon heute nicht gerade gefestigt, wenn deren Erwerbstätige auf dem Weg zur Arbeit durch künstliche Staus und Behinderungen schikaniert und in Zukunft dafür sogar noch geschröpft werden.

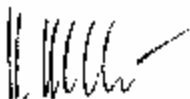
- Eine weitere Grenze ergibt sich aus der zeitlichen Beanspruchung und der fachlichen Zuständigkeit der Gemeindepolitiker im Nebenamt. Die Regionalkonferenz nach dem Berner Modell wird sich aus den Gemeindepräsidenten/innen der angeschlossenen Gemeinden zusammensetzen. Die meisten davon nehmen dieses Amt als Freizeitaufgabe wahr und verfügen somit über einen engen Zeitrahmen. Politikbereiche, die nicht dem Präsidents-Departement zugeordnet sind, jedoch im Rahmen der ganzheitlichen Agglomerationspolitik regional bearbeitet werden sollen, können somit schon aus zeitlichen (vermutlich aber auch aus fachlichen) Gründen von den Gemeindepräsidenten/innen nicht ohne weiteres zusätzlich bearbeitet werden.
- Aufgrund ihrer Grösse bzw. Einwohnerzahl verfügen viele Agglomerationsgemeinden über eigene kommunale Parlamente. Diesbezüglich ist unserer Meinung nach noch zu wenig erörtert worden, inwiefern Mitglieder von Legislativorganen einer politischen Gemeinde ihren Einfluss künftig in einer so genannt ganzheitlichen Agglomerationspolitik geltend machen können.

Da die Agglomerationen die Wachstumsmotoren der Schweiz darstellen, muss eine richtig verstandene Agglomerationspolitik gemäss Auffassung von **strasseschweiz** in erster Linie zur gezielten Stärkung des (kantonalen) Wirtschaftswachstums beitragen. Im Vordergrund stehen dabei Aufgaben, die die Gemeinden in Zukunft nicht mehr individuell erfüllen können, sondern die gemeindeübergreifend effizient und kostengünstig angegangen werden müssen.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme und versichern Sie, sehr geehrter Herr Präsident, sehr geehrte Damen und Herren, unserer vorzüglichen Hochachtung.

strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS

Der Generalsekretär



Hans Koller