

**wirtschaft und raum**  
**der beitrag der wirtschaft**  
**zur zukünftigen**  
**raumpolitik der schweiz**

# Inhalt

<b>Vorwort</b>	<b>3</b>
<b>Zusammenfassung</b>	<b>4</b>
<b>Wo liegen die Herausforderungen in der Raumentwicklung der Schweiz?</b>	<b>6</b>
<b>Welche Strategien will die Wirtschaft verfolgen?</b>	<b>14</b>
<b>Wie will sich die Wirtschaft konkret einbringen?</b>	<b>29</b>
<b>Fazit</b>	<b>33</b>

# Ideen zur Raumpolitik. Illustriert an verschiedenen Beispielen.

4

ENTWICKLUNG DES PAPIERI-AREALS  
SEITE 18

2

DIE RÄUMLICHE VERNETZUNG  
DER WIRTSCHAFT

SEITE 12

CARGO SOUS TERRAIN  
SEITE 22

5

6

RAUMENTWICKLUNG UND  
DER SCHUTZ VOR NATURGEFAHREN  
SEITE 24



# 3

DAS NEUE STADTQUARTIER «URBAHN»  
AM BAHNHOF SCHAFFHAUSEN  
SEITE 16

# 1

STANDPUNKTE ZUR  
LUFTVERKEHRSINFRASTRUKTUR  
SEITE 8

# 7

OPTIMALE MOBILITÄT  
SEITE 26



# Raumpolitik konkret

## 1

### **Standpunkte zum Thema Luftverkehrsinfrastruktur**

Am Beispiel des Flughafens Zürich

8

## 2

### **Cluster Maschinenbauindustrie**

Wissensaustausch und räumliche Vernetzung

12

## 3

### **Von der Vision zum realisierten Projekt mit Vorbildcharakter**

Das neue Stadtquartier «Urbahn» am Bahnhof Schaffhausen

16

## 4

### **Ein Quartier entfaltet sich**

Entwicklung des Papieri-Areals

18

## 5

### **Menschen oberirdisch – Güter unterirdisch**

Cargo sous terrain

22

## 6

### **«Urban resilience» als Herausforderung**

Raumentwicklung und der Schutz vor Naturgefahren

24

## 7

### **Durch Technologie mehr Effizienz**

Optimale Mobilität durch den Einsatz von Informations- und Kommunikationstechnologien

26



# Vorwort

Wirtschaft und Raumplanung – es gibt unkompliziertere Beziehungen: Diese Publikation soll erklären, wo die Herausforderungen liegen, wo Chancen sind und wie sich die Wirtschaft künftig in der Raumpolitik engagieren will. Es ist ein Vorschlag für einen konstruktiven Dialog über die künftige Raumentwicklung der Schweiz mit der Wirtschaft als aktiven Partner. Dieses Ziel möchten wir gemeinsam und mit konkreten Massnahmen auf den unterschiedlichen Ebenen der Raumpolitik erreichen.

Die Bedürfnisse und Erwartungen zur künftigen Raumentwicklung stehen sich immer kompromissloser gegenüber. Die Wirtschaft hat sich bisher nur defensiv in der Raumpolitik und punktuell bei konkreten Fragen sowie Projekten eingebracht. Konsequenz dieser passiven Haltung ist, dass Raumplanung heute praktisch ohne Beteiligung der Wirtschaft statt-

findet. So überrascht es nicht, wenn Entwicklungsmöglichkeiten der Wirtschaft eingeschränkt wurden und ihre Interessen auf Ablehnung stiessen.

Die breit abgestützte Arbeitsgruppe Raumpolitik von *economiesuisse* hat Vorschläge ausgearbeitet, wo und wie sich die Wirtschaft zukünftig konstruktiv einbringen will. Illustriert mit Beispielen und Ideen. Die Forderungen richten sich nicht nur an Politik und Verwaltung, sondern auch an die Wirtschaft selbst. Zudem wurde ein Dialog über den Raum Schweiz zwischen Wirtschaft und Gesellschaft initiiert.

Im Zentrum steht ein frühzeitiges gesamtheitliches Engagement der Wirtschaft in der Raumpolitik mit der Bildung des «Netzwerks Raumpolitik». Auf Basis der Gesamtschau kann die Wirtschaft vor Ort, in der Raumplanung von Kantonen und Gemeinden, ihre Interessen einbringen. In der Publikation werden entsprechende Strategien und Schritte der Wirtschaft zur Raumpolitik und für den Dialog mit der Gesellschaft beschrieben.

Für die Unternehmen ist viel gewonnen, wenn die Bereitschaft für den Dialog erreicht und abgeholt werden kann, wenn künftig die wirtschaftlichen Interessen verstärkt eingebracht werden und wenn auch sichtbar wird, dass die Interessen der Wirtschaft eng mit öffentlichen Anliegen vernetzt sind.

Zürich, März 2015

---

Die Wirtschaft wird sich gesamtheitlich in der Raumpolitik und im Dialog mit der Gesellschaft engagieren.

---



**Heinz Karrer**  
Präsident



**Monika Rühl**  
Vorsitzende der  
Geschäftsleitung

# Zusammenfassung

Raumpolitik muss nicht neu erfunden, aber teils neu gedacht und umgesetzt werden. Komplexe und interdisziplinäre Herausforderungen sind zu meistern und die zukünftige Raumentwicklung durch Politik, Gesellschaft und Wirtschaft gesamthaft zu gestalten.

**Verschiedene Faktoren machen ein Umdenken nötig.**

Ein «Weiter so» genügt in der Planung und im Engagement der Wirtschaft zur zukünftigen Raumentwicklung nicht mehr. Entscheidende Faktoren sind:

- die Urbanisierung, die Entwicklung der Agglomeration und von Metropolitanräumen, Bevölkerungswachstum wie auch der Ansprüche an das Wohnen, das Arbeiten, die Freizeit und den Schutz der offenen Landschaft;
- die Umsetzung der Revision I des Raumplanungsgesetzes ist seit 2014 in vollem Gange, aber mit ungeklärten Fragen bei der Interessenabwägung, Bundesplanungen und Siedlungsentwicklung nach innen;
- die Veränderungen berühren die Wirtschaft genauso wie die Forderungen nach der Begrenzung der Siedlungsgebiete und der Verdichtung der baulichen Nutzungen. Betroffen sind insbesondere Anliegen nach Flexibilität, wie auch jene nach einem leistungsfähigen Personen- und Güterverkehr.

**Die Wirtschaft wird sich auf allen Stufen verstärkt in der Raumpolitik engagieren.**

Die Wirtschaft wird sich mit der aktuellen und der zukünftigen räumlichen Entwicklung des Landes stufengerecht befassen. Sie ist sich auch bewusst, wie sehr damit die politischen, wirtschaftlichen, gesellschaftlichen und auch ökologischen Dimensionen verbunden sind. Zu stark vereinfachende Rezepte werden daher in der Regel nicht taugen. Die Wirtschaft wird im weiteren Engagement auf die differenzierte Beurteilung achten, dabei die Grundsätze der Wirtschaftsfreiheit hochhalten und folgende Strategien verfolgen:

- ▶ Die Wirtschaft engagiert sich auf allen Ebenen der Raumordnung.
- ▶ Zusammen planen, um den Flächenbedarf erfolgreich zu managen.
- ▶ Wohnen und Arbeiten sind räumlich wieder näher zusammenzubringen.
- ▶ Statt drängender Enge und Wachstum in der Breite: die effektive Nutzung der dritten Dimension.
- ▶ Ausserhalb der Bauzonen sind die Interessen aus einer Gesamtschau abzuwägen.
- ▶ Siedlung und Verkehr sind über Planungsgrenzen hinweg abzustimmen, einschliesslich des Güterverkehrs und Logistik und für eine effizientere Nutzung der Infrastrukturen unter Einbezug der technischen Möglichkeiten.

Die konkrete Umsetzung erfordert ein Engagement der Wirtschaft im Dialog mit der Bevölkerung und bei der Planung. Der konstruktive Dialog zwischen Wirtschaft und Öffentlichkeit zur Raumentwicklung der Schweiz wird mit der Dialogplattform Nextsuisse geführt.

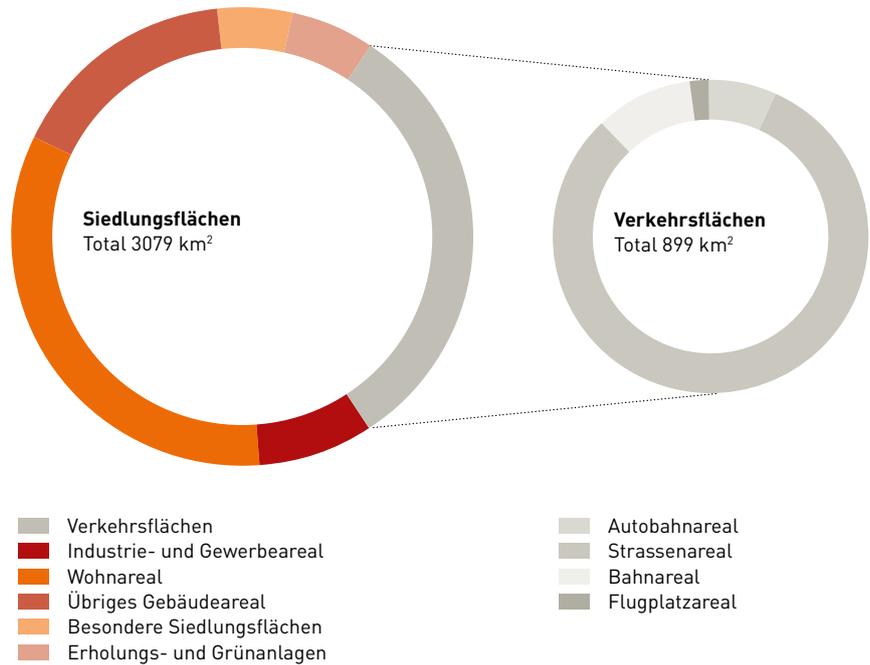
**Das Netzwerk Raumpolitik soll helfen, Fragen zu beantworten, Wirtschaftsinteressen abzustimmen und in die Planung einzubringen.**

Für flexible, effiziente und gleichzeitig langfristig tragbare Lösungen ist das frühzeitige Engagement in gemeinsamen Planungen erfolgsentscheidend. Mit einem Netzwerk Raumpolitik der Wirtschaft können dazu über allen Ebenen der Raumplanung der Beitrag und die Interessen der Wirtschaft zur Raumentwicklung formuliert und auch eingebracht werden. Die Raumpolitik ist gesamtheitlich zu denken, aber vor Ort und gemeinsam mit individuellen Lösungen umzusetzen.

**Abbildung 1**

Raumentwicklung im Spannungsfeld unterschiedlicher Nutzungen.

**Flächenverbrauch für Siedlung und Verkehrsinfrastruktur**



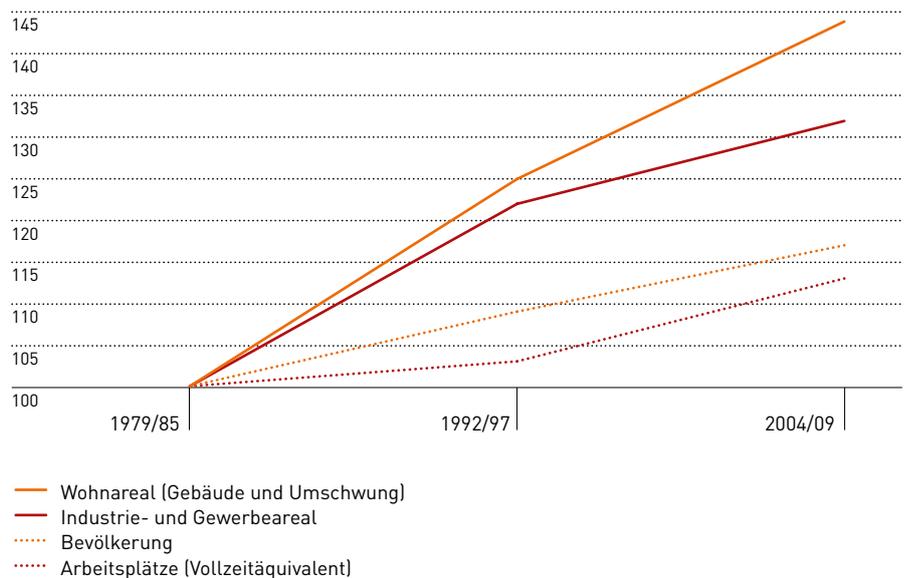
Quelle: Bundesamt für Statistik BFS, 2013: Mobilität und Verkehr.

**Abbildung 2**

Das Wohnareal wächst überproportional im Verhältnis zur Bevölkerung, dagegen ist die Zunahme des Industrie- und Gewerbeareals unter das Wachstum der Arbeitsplätze gesunken.

**Entwicklung des Wohnareals, des Industrie- und Gewerbeareals, der Bevölkerung und der Arbeitsplätze**

In Prozent, indiziert: 1979/85 = 100



Quelle: Bundesamt für Raumentwicklung ARE, 2014: Trends der Siedlungsflächenentwicklung in der Schweiz.

# Wo liegen die Herausforderungen in der Raumentwicklung der Schweiz? Planung von Siedlung und Infrastrukturen mit der Dynamik der Entwicklungen in Übereinstimmung zu bringen.

## Das Siedlungs- und Verkehrswachstum stösst an Grenzen

Die zukünftige Entwicklung der Siedlungsgebiete der Schweiz ist eine der wesentlichen Herausforderungen. Der Blick in die Arealstatistik des Bundes zeigt: Von Ende der 1980er- bis Ende der 2000er-Jahre hat sich die Siedlungsfläche in der Schweiz um rund 560 Quadratkilometer (23 Prozent) vergrössert und macht nun 7,5 Prozent der Bodennutzung der Schweiz aus. Fast um das Doppelte (1080 Quadratkilometer) sind in diesem Zeitraum Landwirtschaftsflächen verloren gegangen. Rund die Hälfte des Verlusts ist auf die Zunahme des Waldes und der unproduktiven Flächen zurückzuführen.

Die Siedlungsfläche nimmt weiter zu, das Wachstum ist aber gebremst.

Die grössere Dynamik dieser Entwicklung war in den 1990er-Jahren. In den letzten Jahren hat sich die Siedlungsfläche um 21 Quadratkilometer jährlich bzw. um 0,69 Quadratmeter pro Sekunde erhöht. Darin enthalten sind neben den Gebäuden die Verkehrsflächen und auch Erholungs- und Grünanlagen. Die Fläche der Bauzonen ist dabei jährlich um vier Quadratkilometer, also um 0,12 Quadratmeter pro Sekunde gewachsen. Eine Entwicklung, gegen die der Widerstand wächst und Initiativen mit absoluten Grenzen für die Siedlungsfläche diskutiert werden.

Vorhandene Siedlungsflächen werden intensiver genutzt.

Parallel dazu zeichnet sich ab, dass die von der Planung zum Bau vorgesehenen Flächen immer stärker genutzt werden. Allein in den Jahren zwischen 2007 und 2012 hat sich der Anteil der eingezonten, aber nicht überbauten Flächen um rund 30 Prozent reduziert. In einigen Kantonen sogar um bis zu 45 Prozent. Teil dieser Entwicklung ist, dass bereits heute in gut erreichbaren Lagen Flächen kaum noch verfügbar sind. Zudem geraten Unternehmensareale immer mehr unter Druck – deren Weiterentwicklung auf vorhandenen Flächen wird oft verunmöglicht. Dazu kommt, dass Arbeiten und Wohnen immer seltener nebeneinander akzeptiert werden.

Für jahrzehntealte Häuser und Fabrikhallen, die nicht mehr dem Bedarf der Nutzer oder den aktuellen Standards entsprechen, braucht es neue Ideen, um eine Weiterentwicklung zu ermöglichen. Oft führen aber die Verwaltung des Istzustands und eine grossflächige Abwehr von Veränderungen in den urbanen Gebieten zum Stillstand.

Noch immer sind die Fragen zum Ausbau der Verkehrsinfrastrukturen und zur stetigen Zunahme der Mobilität ungelöst.

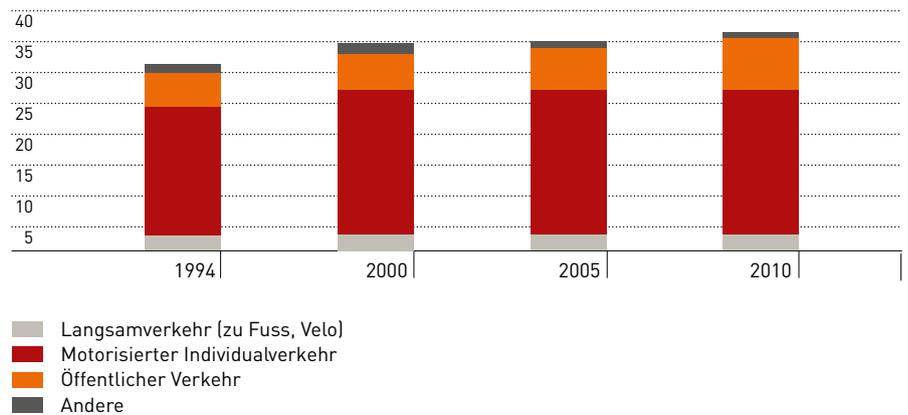
Auf der Seite der Mobilität ist eine grosse Dynamik zu verzeichnen. Der Ausbau der Verkehrserschliessung hat die Erreichbarkeit eines Grossteils der Schweiz auf ein nie dagewesenes Niveau geführt. Dieses Angebot wird auch genutzt. Die individuellen Tagesdistanzen steigen kontinuierlich, die Anzahl der Staustunden auf der Strasse nimmt überproportional zu.

### Abbildung 3

Die Menschen sind in der Schweiz immer längere Distanzen pro Tag unterwegs. Mit einer überproportionalen Zunahme im öffentlichen Verkehr.

### Tagesdistanzen 1994 bis 2010 nach Verkehrsmitteln

Kilometer pro Person und Tag im Inland



Quellen: Bundesamt für Statistik BfS, Bundesamt für Raumentwicklung ARE, 2012: Mobilität in der Schweiz – Wichtigste Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010.

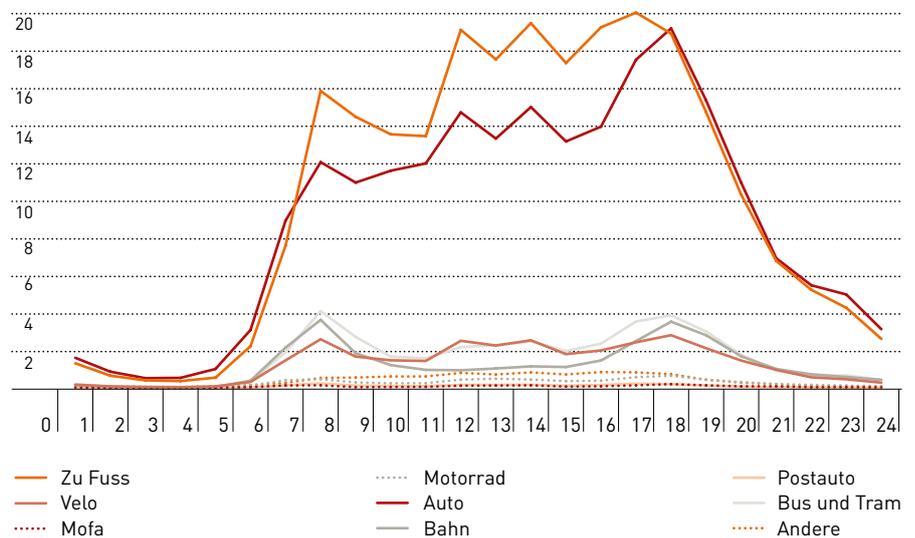
Der Ausbau im öffentlichen Verkehr hat nicht nur zu einer Verlagerung geführt. Während sich die Tagesdistanz pro Person beim motorisierten Individualverkehr von 1994 zu 2010 um zwölf Prozent erhöht hat, resultierte beim öffentlichen Verkehr eine Erhöhung der Distanz um 54 Prozent. Dabei ist die Konzentration auf die Spitzenstunden immer mehr ein Problem.

### Abbildung 4

Die Belastung von Schiene und Strasse in den Spitzenstunden wird immer mehr zum Problem.

### Verkehr im Tagesablauf nach Verkehrsmitteln

Anteil der Bevölkerung unterwegs in Prozent



Quellen: Bundesamt für Statistik BfS, Bundesamt für Raumentwicklung ARE, 2012: Mobilität in der Schweiz – Wichtigste Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010.

Es ist heute schon auf der wichtigen Ost-West-Achse in der Schweiz für den Personen- und Güterverkehr eng. Internationale Rankings zeigen eine sinkende Qualität der Verkehrsinfrastrukturen und des Logistikstandorts Schweiz. Für Investitionen bleibt aber aufgrund steigender Unterhaltskosten für die bestehende Infrastruktur immer weniger übrig. Leidtragende dieser Entwicklung sind alle.

# 1

## Standpunkte zum Thema Luftverkehrsinfrastruktur. Am Beispiel des Flughafens Zürich.



Weitere Informationen:  
Swiss International Airports Association (SIAA)  
[www.siaa.ch](http://www.siaa.ch)  
Zürcher Handelskammer  
[www.zhk.ch](http://www.zhk.ch)

1

### Übergeordneter Grundsatz

Flughäfen sind zentrale Infrastrukturen für einen attraktiven Wirtschaftsstandort. Die Raumplanung muss sicherstellen, dass sich die Schweizer Flughäfen nachfragegerecht entwickeln und ihre Infrastrukturen entsprechend anpassen können.

2

### Herausforderungen an die Raumplanung

Für jeden Flughafen der Schweiz gibt es ein Sachplan-Infrastruktur-Luftfahrt-(SIL)-Objektblatt. Zwischen der Sachplanung des Bundes und der Richtplanung der Kantone und Gemeinden bestehen aufgrund unterschiedlicher politischer Interessen teilweise erhebliche Differenzen. Alle Akteure der Raumplanung sollten sich jedoch dafür einsetzen, den Flughäfen eine nachfragegerechte Entwicklung zu ermöglichen. Zudem sollten die Verfahrenszeiten verkürzt werden.

3

### Optimale Erschliessung und Erreichbarkeit der Flughäfen sicherstellen

Die Erreichbarkeit der Flughäfen für Passagiere und Mitarbeitende muss – auch in den Spitzenstunden – durch eine optimale Verkehrserschliessung auf dem Landweg (Schiene, Strasse) sichergestellt sein. Zudem muss eine ausreichende Anzahl an Parkplätzen für den motorisierten Individualverkehr zur Verfügung gestellt werden.

4

#### Gleichbehandlung der Lärmquellen

Bei der Festsetzung von Lärmgrenzwerten und bei der Regelung der Folgen von Grenzwertüberschreitungen darf der Luftverkehr gegenüber anderen Lärmquellen nicht diskriminiert werden. Die unterschiedlichen Lärmquellen müssen in der Umweltschutzgesetzgebung gleichbehandelt werden.

5

#### Keine weitere Einschränkung der Betriebszeiten an Flughäfen

Flüge in Tagesrandstunden sind sehr wichtig für die Passagiere und die Fluggesellschaften, insbesondere für den Hub-Carrier. Nur so lässt sich ein leistungsfähiger Hub-Betrieb gewährleisten. Die derzeit geltenden Betriebszeiten der Schweizer Flughäfen dürfen nicht noch weiter eingeschränkt werden. Dies gilt auch für den Strassengüterverkehr (Luftfracht-ersatzverkehre). Die geltenden Nachtfahr- und Nachtflugverbote dürfen nicht weiter verschärft werden.

6

#### Verdichtung in Ballungsräumen

Es ist sinnvoll, Nutzungen in Ballungsräumen zu verdichten. In diesen Ballungsräumen muss jedoch auch die Akzeptanz für höhere Lärmbelastungen geschaffen werden. Die Konflikte zwischen der Nutzung von Flächen durch den Luftverkehr und der Nutzung von Flächen für Wohnen dürfen in den Ballungszentren nicht einseitig zulasten der Flughäfen gelöst werden.

7

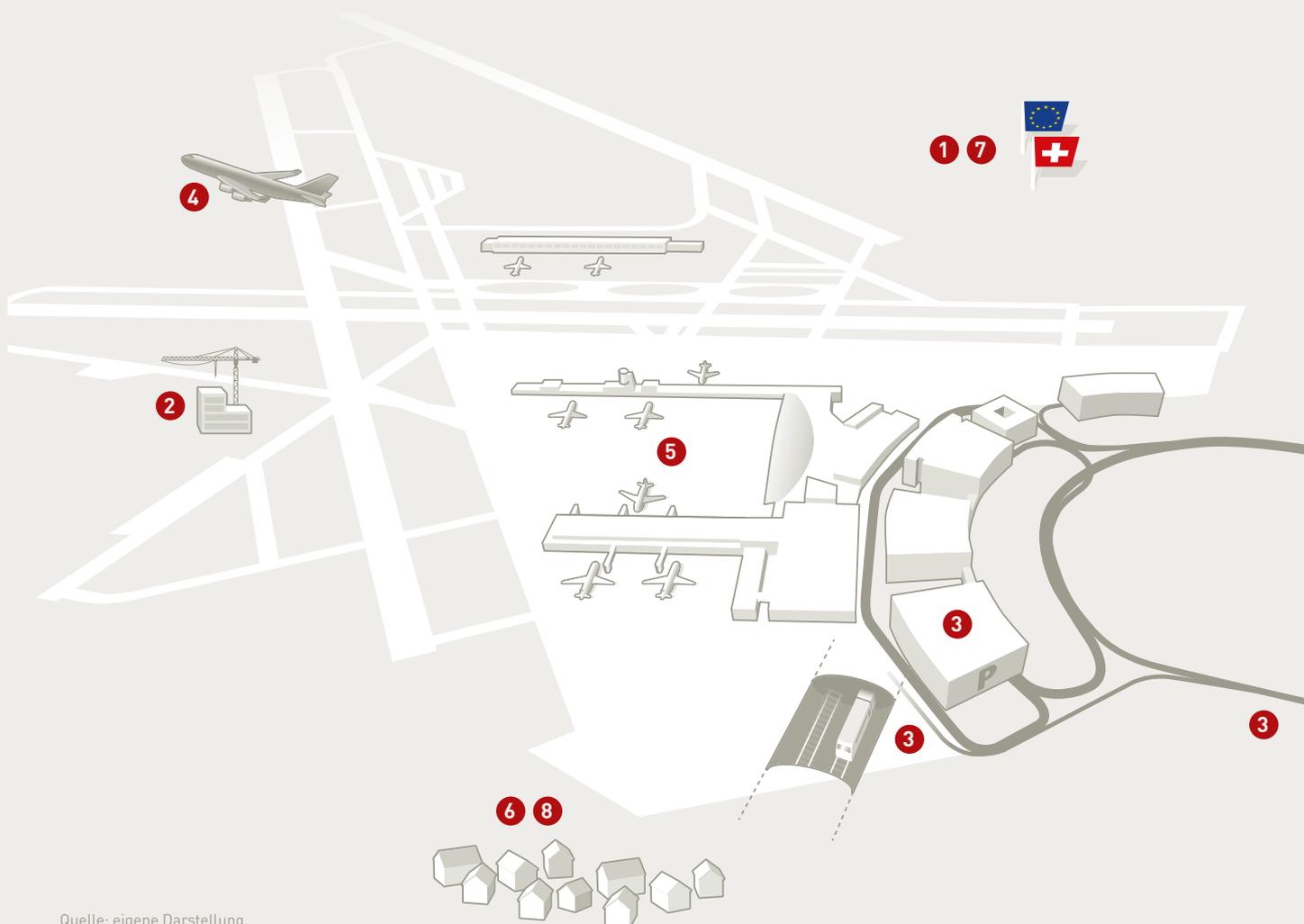
#### Keine Schweizer Sonderlösung

Die Schweiz sollte sich bei der Raumordnung und im Besonderen bei der Regulierung essenzieller Infrastrukturen am Ausland orientieren und keine schärferen Grenzwerte als die EU festlegen. Nur so bleibt die Schweiz im europäischen Umfeld konkurrenzfähig.

8

#### Keine Wohngebiete unter den An- und Abflugrouten

Es muss durch geeignete Instrumente sichergestellt werden, dass Gemeinden keine neuen Wohngebiete unter den An- und Abflugrouten an Flughäfen ausweisen.



Quelle: eigene Darstellung.

## Die Vernetzung der Räume schreitet voran

Staatliche Grenzen sind nicht mehr der Rahmen für die räumliche Entwicklung und damit eine Herausforderung für die öffentliche Planung.

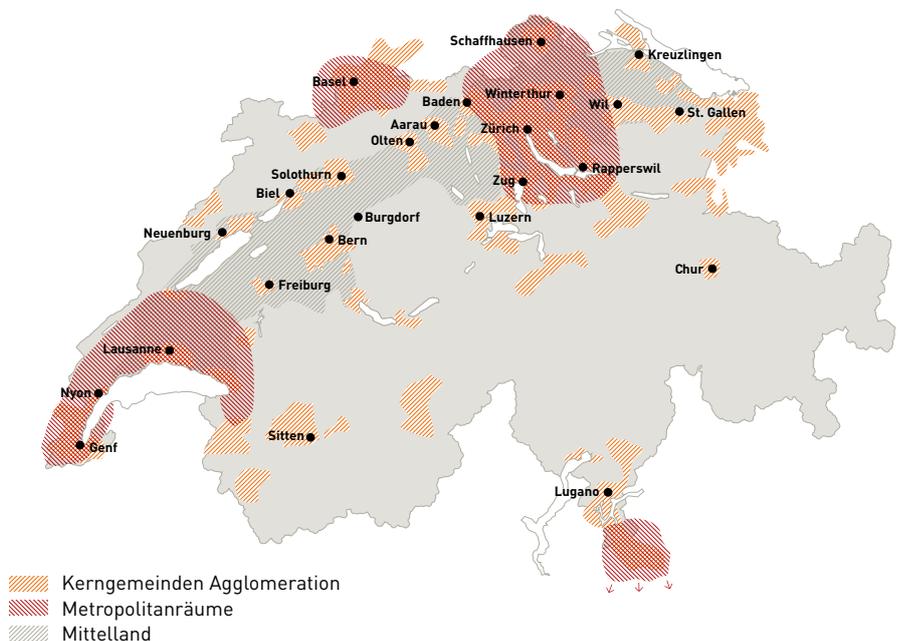
Die Agglomerationen wachsen über Gemeinde- und Kantonsgrenzen hinaus immer stärker zusammen, von Schaffhausen nach Genf fast durchgängig. Die Metropolitanräume entwickeln sich über die nationalen Grenzen hinweg. Die Planung von Verkehrsinfrastrukturen und der Siedlungsentwicklungen ohne den Blick über Kantons- und Gemeindegrenzen hinaus ist nicht mehr denkbar. Bei Standortentwicklungen werden umfangreiche Analysen von Verkehrsströmen, Raum und Umwelt verlangt. Dazu sind noch die Naturgefahren effizient in Planung und Bau der Siedlungsgebiete zu berücksichtigen. Zusätzliche Fragen stellen sich zu den vielfältigen und neuen Nutzungen des Untergrunds.

Metropol- und Flughafenregionen sowie die Güterverkehrsinfrastrukturen sind für die Wirtschaft prioritäre Themen in der Raumpolitik. Wirtschaft und Gesellschaft waren nie zuvor derart arbeitsteilig organisiert und international verflochten wie heute. Die Güterverkehrsentwicklung wird insbesondere durch die Globalisierung der Wirtschaft vorangetrieben. Die Personen-Luftverkehrsintensität ist in der Schweiz doppelt so hoch wie im EU-27-Durchschnitt. Die Hochgeschwindigkeitsnetze der Eisenbahn werden über die Grenzen hinaus ausgebaut.

### Abbildung 5

Funktional zusammenhängende Räume nehmen zu und überlagern sich.

### Agglomerationen und Metropolitanräume wachsen zusammen



Quelle: BFS, eigene Darstellung.

Märkte, Produktionsprozesse und damit die räumliche Vernetzung der Wirtschaft weiten sich national und international weiter aus. Diese Wertschöpfungsketten der Schweiz müssen effizient funktionieren und auch nachhaltig weiterentwickelt werden können.

**Die räumliche Vernetzung der  
Wirtschaft weitet sich national und  
international weiter aus.**

Das Risiko ist gross, dass die Anforderungen der Wirtschaft für diese wichtigen Verbindungen in der horizontalen und vertikalen Trennung der staatlichen Körperschaften verloren gehen. Eine gute nationale und internationale Erschliessung und Erreichbarkeit der Wirtschaftsstandorte ist aber fundamental für die Wirtschaft. Aufgabe der Wirtschaft ist es, ihre Perspektive der Raumpolitik über diese Grenzen hinweg einzubringen.

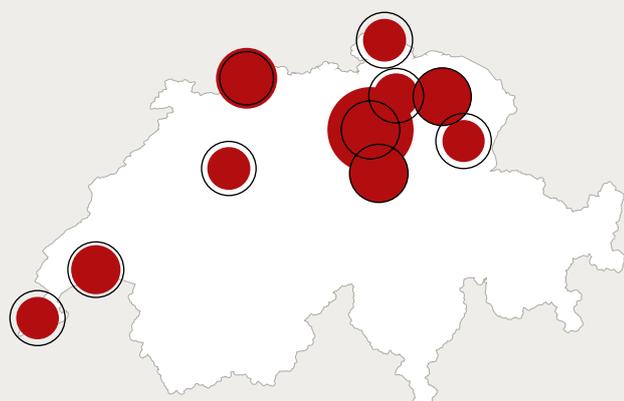
Über die Grenzen von Kantonen und Gemeinden hinweg ist zusätzlich noch die Planung in funktionalen Räumen gefordert. Die Abstimmung und Transparenz der Bundesplanung, insbesondere bei den Verkehrsinfrastrukturen, wäre dafür die Voraussetzung. Es ist nicht nachvollziehbar, warum diese 35 Jahre nach Inkraftsetzung des Raumplanungsgesetzes immer noch komplette Leerstellen aufweist.

Aus Sicht der Wirtschaft ist zu klären, wie und auf welcher Ebene die Planung zum Beispiel in funktionalen Räumen stattfinden soll, bevor neue regulatorische Fakten geschaffen werden.

# 2

## Die räumliche Vernetzung der Wirtschaft, veranschaulicht am Wissensaustausch und dem Beispiel Maschinenbauindustrie

### Die zehn internationalsten Maschinenbaustandorte der Schweiz



- Vernetzung zu Standorten ausserhalb der Schweiz
- Durchschnittliche internationale Vernetzung der Top-10-Standorte
- Deutlich überdurchschnittliche internationale Vernetzung

Quelle: eigene Darstellung nach BHP – Brugger & Partner AG.

Die heutige Wirtschaft hat ihre Wurzeln stärker und direkter als je zuvor in der Produktion, der Verteilung und der Anwendung von Wissen. Wissen wird zunehmend zum strategischen Wettbewerbsfaktor für Unternehmen und Wirtschaftsregionen.

Auf der einen Seite lassen sich Distanzen mit der neuen Informationstechnologie leicht überwinden. Auf der anderen Seite sind direkte Kontakte wichtiger denn je. Wissen wird erst im Austausch zwischen Menschen geschaffen, die sich sowohl räumlich als auch in Netzwerken nahe und vertraut sind.

Die Standortentscheidungen der Unternehmen hängen wesentlich von der Nähe zu Kunden und Partnern ab. Die Kontakte von Angesicht zu Angesicht sind unabdingbar, um Wissen und Erfahrungen weitergeben zu können. Für die Schaffung von Innovationen in Form von neuen Produkten, neuen Verfahren, neuen Märkten oder neuen Organisationsformen müssen die Unternehmen ihre Standortwahl laufend optimieren und sorgen so auch für Veränderungen in den unterschiedlichen Räumen. Dabei zeigt sich der Zielkonflikt zwischen räumlicher Kohäsion und wirtschaftlich wettbewerbsfähigen Agglomerationen.

### Standortnetzwerke von Unternehmen als Indikator für Vernetzung

Die Vernetzung der Schweizer Wirtschaft ist multidimensional. Die Wertschöpfung basiert auf einem komplexen System von nationalen und internationalen Standorten. Mit dem sogenannten «World-City-Network»-Ansatz lassen sich solche Vernetzungen aufzeigen. Dabei werden firmeninterne Standortnetzwerke von wissensintensiven Unternehmen als Näherungsgrösse für den potenziellen Wissensaustausch zwischen Wirtschaftsstandorten herangezogen.

Die Abbildung zeigt, wie intensiv die zehn grössten Agglomerationen der Schweiz auf internationaler Ebene vernetzt sind, basierend auf den firmeninternen Standortnetzwerken der 30 grössten Maschinenbauunternehmen der Schweiz. Die Analyse macht deutlich, dass sich die Standortnetzwerke der Maschinenbauindustrie zunehmend in polyzentrischen Metropolregionen konzentrieren. Regionale Innovationsnetzwerke und Cluster gewinnen an Bedeutung.



Weitere Informationen:  
[www.bruggerconsulting.ch](http://www.bruggerconsulting.ch)

## Der komplexe Ausgleich der Interessen

Der Raum der Schweiz beherbergt im Vergleich zu 1979 28 Prozent mehr Menschen, hat 23 Prozent mehr Siedlungsfläche und fünf Prozent weniger Landwirtschaftsfläche.

**Im punktuell konkretisierten Raumplanungsgesetz von 1979 fehlen die Antworten auf aktuelle Herausforderungen.**

Die Nutzungen und Anforderungen haben sich seit 1979 substantiell geändert, das Raumplanungsrecht hingegen kaum. Die am 1. Mai 2014 in Kraft getretene erste Teilrevision des Raumplanungsgesetzes präzisiert Aspekte, die bereits seit 1979 im Gesetz direkt und indirekt enthalten waren.

Auf verschiedene aktuelle Fragen fehlen jedoch Antworten: Die Veränderungen in der Wirtschaft, die Entwicklung der Agglomerationen und der Ausbau des öffentlichen Verkehrs haben die Planungen überholt. Wie soll zukünftig mit der Dynamik und den engen ökonomischen und sozialen Verknüpfungen innerhalb und ausserhalb der Schweiz umgegangen werden? Wie kann die Planung öffentliche und private Interessen abwägen, ohne an staatlichen Grenzen und den Differenzen zwischen Bau-, Umwelt-, Landschaftsschutz- und Raumplanungsrecht zu scheitern, und dennoch der wirtschaftlichen Entwicklung mit dem erwünschten Wachstum Platz schaffen?

Das Zusammenwachsen der Räume und die gleichzeitig immer schärferen Initiativen zur Raumentwicklung belegen die Herausforderungen. Der Raum ist begrenzt und die Zeit für die Lösungsfindung bei der Dynamik der Entwicklungen ist knapp.

Die Begrenzung der Bauzonen zur Eindämmung der Zersiedlung wird gefordert, aber nur in den Zentren befinden sich die Siedlungsflächen mehrheitlich (konkret zwischen 70 und 80 Prozent) in den eigentlich dafür vorgesehenen Bauzonen. In den ländlichen Gemeinden sind mehr als die Hälfte der Siedlungsflächen ausserhalb der Bauzonen. Für wirtschaftliche Nutzungen, die ausserhalb der Bauzonen stattfinden, ist zugleich heute kaum noch Handlungsspielraum für die sachlich gebotene Interessenabwägung vorhanden.

**Die fehlende Abstimmung des nominalen und des funktionalen Raumplanungsrechts blockiert den nötigen Handlungsspielraum der Planung.**

Die Raumentwicklung ist ein dynamischer und komplexer Prozess. Mit steigender Nachfrage und zunehmenden Bedürfnissen wachsen die Herausforderungen. Es scheint schwierig, rechtzeitig mit der Raumplanung auf Basis der aktuellen Gesetze zu reagieren. Umso wichtiger ist es aus Sicht der Wirtschaft, das nominale und funktionale Raumplanungsrecht aufeinander abzustimmen und wieder die Voraussetzungen zu schaffen, um die Herausforderungen angehen zu können. Das gilt insbesondere für den Zusammenhang von Bau- und Raumplanungsrecht. Um die Aufgaben gesamtheitlich lösen zu können, braucht es Handlungsspielraum.

**Der Interessenausgleich ist wieder als gemeinsamer Prozess zur Lösungsfindung und für eine bessere Planungssicherheit zu stärken.**

Es ist eine eindimensionale Forderung, dass eine öffentliche Raumplanung die komplexen Probleme mit einem Plan darstellt und löst. Somit wachsen die Anforderungen und der Umfang der Richtpläne der Kantone. Die gemeinsame Vorstellung über den eigentlich angestrebten Rahmen sowie den Prozess und die Beteiligung an der Lösungsfindung geraten dabei in den Hintergrund. Der Ausgleich der Schutz- und Entwicklungsinteressen von öffentlichen und privaten Akteuren gelingt dadurch immer seltener. Damit fehlt auch die Planungssicherheit für Projekte.

# Welche Strategien will die Wirtschaft verfolgen? Konkretes Engagement für die effizientere Nutzung des Raums und der Infrastrukturen.

Den räumlichen Bedürfnissen der Wirtschaft stehen heute unterschiedlichste Erwartungen zur Raumentwicklung gegenüber. Die Wirtschaft hat sich bisher nur defensiv in der Raumpolitik und punktuell bei konkreten Fragen sowie Projekten eingebracht. Auf nationaler Ebene hat Avenir Suisse aktiv in der Debatte zur Raumplanung mitgewirkt. Auf kantonaler Ebene haben insbesondere Handelskammern in ihren Publikationen Stellung bezogen.

## Engagement auf allen Ebenen der Raumordnung

Die Wirtschaft wird ihre Interessen zur zukünftigen Raumentwicklung stufengerecht und konstruktiv einbringen.

Die Interessenabwägung in der Raumplanung ist keine juristische Trockenübung nach Raumplanungsgesetz. Die unterschiedlichsten privaten und öffentlichen Interessen sind zu beachten, zu prüfen und immer wieder neu zu bewerten. Dafür sollen die staatlichen Akteure der Raumplanung und die Öffentlichkeit den räumlichen Bedarf und auch die funktionalen Beziehungen der Wirtschaft sowie die Bedürfnisse kennen und berücksichtigen.

Die Wirtschaft engagiert sich dafür auf allen Ebenen der Raumordnung. Die Ziele der Wirtschaft sind dabei:

- ▶ **Stärkung attraktiver Wirtschaftsstandorte und der Entwicklungsmöglichkeiten der Unternehmen.**
- ▶ **Verbesserung der Rahmenbedingungen für genügend und qualitativ wertvolle Räume für Arbeiten, Wohnen, Freizeit und Landschaft mit**
  - einer grösseren Flexibilität für unterschiedliche Nutzungen sowie
  - einem zielorientierten Umgang mit Nutzungskonflikten im Raum.
- ▶ **Bedarfsgerechte Weiterentwicklung der Infrastrukturen**
  - für eine sichere Versorgung sowie Erhalt der Leistungsfähigkeit;
  - für eine optimale verkehrliche Erreichbarkeit;
  - bei einer insgesamt effizienten Nutzung.
- ▶ **In der Planung**
  - eine umfassende, transparente Interessenabwägung und
  - eine lösungsorientierte, föderale Aufgabenteilung, die der unterschiedlichen Dynamik und Vernetzung in funktionalen Räumen gerecht wird.

## Zusammen planen, um den Flächenbedarf erfolgreich zu managen

**Mit den neuen Anforderungen zu den Arbeitszonen im revidierten Raumplanungsgesetz besteht Handlungsbedarf für die Wirtschaft.**

Der Ausgleich der öffentlichen und privaten Interessen wird vor dem Hintergrund steigender Nachfrage und Ansprüche immer wichtiger. Für die Wirtschaft sind in diesen Prozessen der Schutz des Eigentums und die Rechtssicherheit elementare Güter. Eine qualitativ hochwertige Weiterentwicklung des Siedlungsraums kann nur unter Einbezug der Eigentümer und der Betroffenen erfolgen.

Raumplanung und gesetzliche Grundlagen setzen dabei den Rahmen. Mit der Umsetzung der ersten Revision des Raumplanungsgesetzes wurde für die Kantone auch eine Arbeitszonenbewirtschaftung verpflichtend. Ziel ist das Führen eines regionalen Monitorings zu den Arbeitszonen und die aktive Steuerung der Nutzung der Arbeitszonen. Das ist auch die Voraussetzung für neue Arbeitszonen. Die Wirtschaft muss sich bei der Ausgestaltung der Arbeitszonenbewirtschaftung aktiv einbringen. Denn Unternehmen sind auf die Verfügbarkeit von Flächen angewiesen. Zeithorizont und Planungssicherheit sind dafür entscheidend.

Gemeindeübergreifende Planungen von Arbeitszonen sind mittlerweile unumgänglich. Zum einen schreibt Art. 15 des Raumplanungsgesetzes die Abstimmung der Lage und Grösse von Bauzonen über Gemeindegrenzen hinweg vor. Zum anderen sind die hohen Erschliessungs- und Infrastrukturkosten nur bei einer effizienten Nutzung der Flächen dauerhaft tragbar. Für Arbeitszonen ist die gemeindeübergreifende Nutzungsplanung mit einem Nutzen- und Lastenausgleich relativ einfach zu realisieren. Eigentümer und Interessenten aus der Wirtschaft sollten sich frühzeitig einbringen.

**Kooperative Verfahren bei öffentlichen Planungen als Chance für die Wirtschaft.**

Parallel dazu sind die kooperativen Verfahren bei öffentlichen Planungen stärker vonseiten der Wirtschaft einzufordern, zu unterstützen und aktiv zu nutzen. Um den Bedarf und die Chancen der Raumentwicklung vor Ort aufzuzeigen, bedarf es einer transparenten situationsbezogenen Analyse. Werden die Optionen für die Entwicklung und die dafür notwendigen Schritte professionell von Anfang an aufbereitet, lassen sich Fehler in den Verfahren und Verzögerungen rechtzeitig vermeiden.

Entscheidend für die anschliessende Planung ist genauso ein transparent geführter Interessenausgleich. Damit lassen sich die Akzeptanz und Qualität der Planung, aber auch die Standfestigkeit bei einer späteren Überprüfung durch Gerichte wesentlich erhöhen. Die entsprechende Planung muss stufengerecht und frühzeitig erfolgen. Raumplanung in funktional eng vernetzten Räumen braucht klar strukturierte Informationen zu den Interessen und Nutzungskonflikten und kann sich so auch Handlungsspielraum verschaffen.

Kooperative Planungsverfahren ermöglichen diese Aspekte, dürfen aber nicht nur zur Meinungsbildung von Behörden genutzt werden, sondern müssen am Ende auch eine entsprechende rechtsverbindliche Planungsgrundlage als Ergebnis haben oder die gegenseitigen Verpflichtungen in städtebaulichen Verträgen festlegen.

# 3

## Das neue Stadtquartier «Urbahn» am Bahnhof Schaffhausen. Von der Vision zum realisierten Projekt mit Vorbildcharakter

Lange suchte die Stadt Schaffhausen nach der passenden Nutzung für das Areal beim Bahnhof. Den Stein ins Rollen brachte schliesslich die Idee, den Busbahnhof zu verlegen. Im erfolgreichen Zusammenspiel der Beteiligten konnte eine attraktive, urbane Überbauung mit vielseitigen öffentlichen und privaten Nutzungen realisiert werden.

### Kooperative Planung als Grundstein

Entstanden ist das Projekt in enger Zusammenarbeit der Stadt Schaffhausen mit der kantonalen Wirtschaftsförderung, Politik, Behörden, Investor und dem Immobilienentwickler und Generalunternehmer Steiner AG. Der Entscheid, einen kombinierten Architektur- und Investorenwettbewerb auszuschreiben, legte den Grundstein für die erfolgreiche Entwicklung. Auf einer Fläche von rund 10000 Quadratmetern entwickelte der Generalunternehmer Steiner AG zusammen mit Pfister Schiess Tropeano & Partner ein baulich attraktives und zugleich wirtschaftlich sinnvolles Projekt.

Die mit einer hohen Dichte realisierte Überbauung kombiniert Wohnen, Gewerbe, Dienstleistungen und ein Kongresshotel an einer idealen Lage direkt am Bahnhof und mit Zugang zur Schaffhauser Altstadt. Das neue Stadtquartier ist gut in die Umgebung integriert. Das Verdienst dafür, dass es nicht städtebaulich isoliert entwickelt wurde, sondern auch in die Ortsplanung eingebunden war.

Fertiggestellt wurde «Urbahn» am 1. Oktober 2014. Das Projekt wurde von der Raumplanungsgruppe Nordostschweiz (RPG NO) in Anerkennung der erfolgreichen gemeinsamen Anstrengungen mit dem Preis für raumplanerische Arbeit mit besonderer Qualität und Vorzeigecharakter ausgezeichnet.



Weitere Informationen:  
[www.steiner.ch](http://www.steiner.ch)



Übersicht zu Urbahn und den Arealen Landhaus, Durachweg und Diana.

## Wohnen und Arbeiten wieder zusammenbringen

Arbeit und Wohnen wieder näher zusammenzubringen bietet die Chance, die unterschiedlichen Vorteile verschiedener Nutzungen an einem Ort zu haben. Grössere isolierte Monostrukturen für Wohnen sind keine dauerhaft stabile Basis. Den Konfliktpotenzialen steht eine langfristig höhere Qualität gegenüber. Auch weil sich mit dem technischen Fortschritt Immissionen weiter verringern oder vermeiden lassen.

**Für die Mischung von Wohnen und Arbeiten an einem Ort sind innovative Lösungen und ein stärkeres Engagement nötig.**

In der Raumplanung sollten daher verstärkt Gebiete für unterschiedliche Nutzungen vorgesehen werden. Statt Arbeit und Wohnen zu trennen, sind Mischzonen möglich. Das planungsrechtliche Instrument besteht. Die Herausforderung ist, geeignete Lösungen zu finden, sodass wirtschaftliche Nutzungen Teil der Lösung und nicht des Problems sind. Zu beachten sind die bundesrechtlichen Regelungen zum Immissionsschutz. Bei der Planung einer Mischzone ist mit der Wahl der Lärmempfindlichkeitsstufe der passende Rahmen für die Wohn- und Arbeitsnutzungen zu setzen.

Zu Projekten für Mischnutzungen oder solche, die Chancen für ein zukünftiges Nebeneinander ermöglichen, ist die Wirtschaft gefordert, sich aktiv einzubringen. Statt einer Verdrängung von Handel und Produktion können neue Lösungen für die Nähe der unterschiedlichen Nutzungen im Fokus stehen. Dies betrifft genauso die Berücksichtigung von Flächen für die Grundversorgung und den Detailhandel in den Zentren bzw. den Quartieren mit einer guten Erschliessung.

Entscheidend ist der Blick über das einzelne Projekt hinaus. Oft können erst Gesamtkonzepte für die Entwicklung eines grösseren Gebiets das volle Potenzial aufzeigen. Potenzial besteht für neue Projekte und insbesondere auch für Mischnutzungen bei der Transformation von Flächen, auch um bestehende Wirtschaftsstandorte nicht zu gefährden und Entwicklungsmöglichkeiten zu sichern.

**Statt mit der Raumplanung die Entwicklung zu zementieren, sind flexiblere und nachfragegerechte Lösungen zu suchen.**

Ziel ist es, mit der Flexibilität der Nutzung den Konflikt zwischen langfristiger Raumplanung (zehn bis 30 Jahre) und den zum Teil relativ kurzen Planungshorizonten der Unternehmen zu entschärfen. Bei geeigneten Flächen können so starre Zuteilungen vermieden werden und Nutzungen nachfragegerechter wechseln. Positive Beispiele sind erfolgreiche Projekte für Mischnutzungen und die Transformation von Industriearealen.

# 4

## Ein Quartier entfaltet sich. Entwicklung des Papieri-Areals

Im Juli 2012 erwarb HIAG Immobilien das Betriebsgelände der ehemaligen Papierfabrik in Biberist im Kanton Solothurn von der Sappi Fine Paper Europe. Das Areal mit rund 277 000 Quadratmetern Industriefläche diente gut 150 Jahre der Papierherstellung und ist entsprechend als Industriestandort in der Region verortet und grossräumig durch mehrere naheliegende Anschlüsse zum Nationalstrassennetz sowie den Schienenverkehr erschlossen.

### Umgang mit bestehender Substanz

Geprägt durch die historisch industrielle Einzelnutzung ist das Papieri-Areal ein in sich geschlossenes Gebiet. Langfristig strebt HIAG Immobilien als Eigentümerin und Entwicklerin jedoch eine gemischte Nutzung und eine Öffnung des Areals an. Dieser Öffnungsprozess findet bedingt durch die Grösse des Areals, den Abbau des grossen Maschinenparks, die Nachfrage des Marktes und die zu tätigen Investitionen in einer zeitlichen Staffelung statt. Diese schrittweise Entwicklung beginnt bereits heute mit der Ansiedlung von Unternehmen und geht dabei mit dem Ausbau der Infrastruktur einher. Das Papieri-Areal bietet mit rund zwei Millionen Kubikmeter umbautem Raum Flächen für verschiedene Nutzungen. Die kurz- und mittelfristige Wiederbelebung des Standorts ist ein entscheidender Bestandteil des Entwicklungsprozesses. Zielgruppen für die Vermietung der Papieri-Flächen sind in erster Linie KMU aus Logistik und Produktion.

### Perspektiven entwickeln

Um die langfristige Arealstrategie definieren zu können, bedarf es weitsichtiger Entwicklungsperspektiven und -strategien, gilt es doch, wirtschaftliche, ökologische und soziale Fragestellungen zugleich zu beantworten. HIAG Immobilien führte dafür einen städtebaulichen Studienauftrag mit fünf Architekturbüros unter dem Arbeitstitel «Vision 2033» durch.



Weitere Informationen:  
HIAG Immobilien  
[www.papieri-biberist.ch](http://www.papieri-biberist.ch)

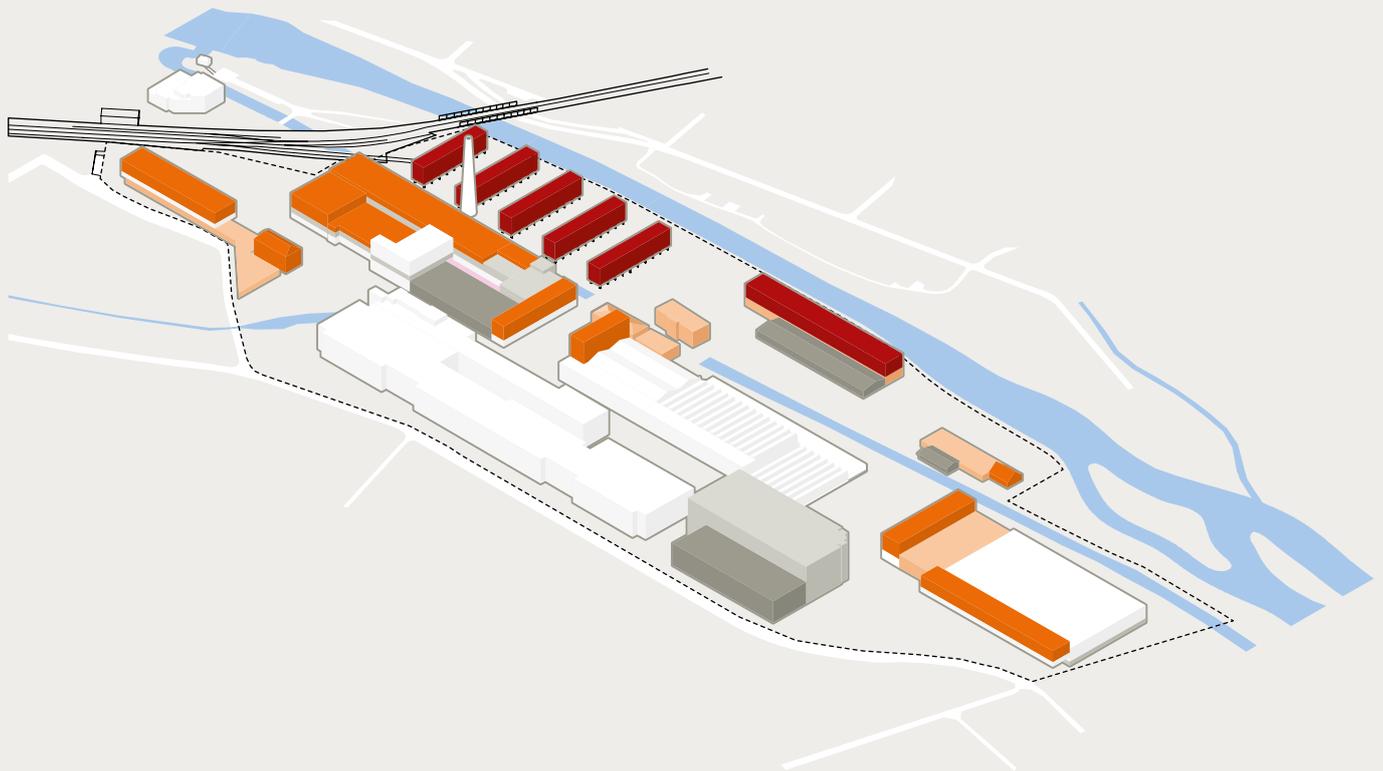
Ziel war es, eine Vision mit einem Zeithorizont von mindestens 20 Jahren für das Papieri-Areal zu entwickeln. Die Teilnehmenden sollten neben der weitgehend gewerblich-industriellen Nutzung auch Orte vorsehen, an denen Arbeit, Freizeit, Kunst, Kultur und Wohnen Platz finden können. Neben der Findung eines geeigneten Nutzungsmix waren Konzeptvorschläge für die Verkehrserschliessung und die Aussenraumgestaltung Bestandteile der Aufgabenstellung.

Die eingereichten Visionen machten unter anderem deutlich, dass die bestehenden prägnanten und grossmassstäblichen Hallen dem Areal bereits heute eine einmalige Identität verleihen. Auch aus ökonomischer Sicht gilt der Erhalt von Bauten als sinnvoll, denn deren Nutzung und massvolle Umnutzung ist wirtschaftlicher als ein Neubau. Die Industrienut-

zungen sollen sich vom östlichen Teil des Areals her entwickeln. In einem letzten Entwicklungsschritt wurde auch ein verhältnismässig kleiner und in Etappen zu realisierender Wohnanteil in Betracht gezogen. Dabei wird die Integration der Wohnnutzung als Schlussstein des Entwicklungsprozesses verstanden und zu einem Zeitpunkt realisiert, an dem die Kompatibilität mit der gewerblich-industriellen Nutzung garantiert werden kann.

Um die Transformation des Papieri-Areals erfolgreich vorantreiben zu können, bedarf es neben einer Entwicklungsstrategie der Dialogpflege mit den zuständigen Behörden, der Anwohnerschaft, der Presse, den Architekten und Planern. Die Studienergebnisse zur «Vision 2033» wurden im Mai 2014 öffentlich ausgestellt.

- Industrie und Gewerbe
- Lager
- Dienstleistung
- Freizeit
- Wohnen
- Parking



Quelle: HIAG Immobilien.

## Nutzung der dritten Dimension

Mit der Beschränkung des Siedlungswachstums an den Rändern und der Konzentration auf die Siedlungsentwicklung nach innen fehlen zukünftig Ausweichmöglichkeiten auf freien Flächen. Wirtschaft und Raumplanung sind gefordert, neue Optionen zu prüfen und den Raum im Untergrund oder in der Höhe zu nutzen.

Allgemein bieten höhere Gebäude Potenzial, aber es braucht passende Lösungen mit hoher Qualität.

Für die zukünftigen Diskussionen zur Siedlungsentwicklung ist aus Sicht der Wirtschaft immer auch der Bau von höheren Gebäuden einzubeziehen. Die neuen Hochhäuser in Basel und Zürich können auch in dieser Hinsicht als Leuchtturm bezeichnet werden. Es ist als gemeinsame Aufgabe anzusehen, nach neuen Lösungen zu suchen, die dieses Potenzial nutzen und auch ökonomisch nachhaltig sind. Und es ist eine Aufgabe, die nicht schematisch umzusetzen ist. Erst durch die Qualität der Lösungen im Kontext der bestehenden Siedlungen wird es auch umsetzbar sein.

Konkret bedeutet das, den Ruf nach höheren Bauten in den urbanen Gebieten auch mit der Frage zu verbinden, wie diese aussehen sollten, damit sie sich ins Stadtbild einfügen oder dieses ergänzen und auch weiterentwickeln. In den schon vorhandenen Spielräumen müssen mit Anreizen statt Auflagen die Möglichkeiten besser genutzt werden.

Dies bedingt längerfristige Prozesse. Daher ist auch die Wirtschaft gefordert, sich frühzeitig auf die Diskussionen mit Planern und Betroffenen einzulassen und so auch das gegenseitige Verständnis für diese unterschiedlichen Lösungen zu fördern.

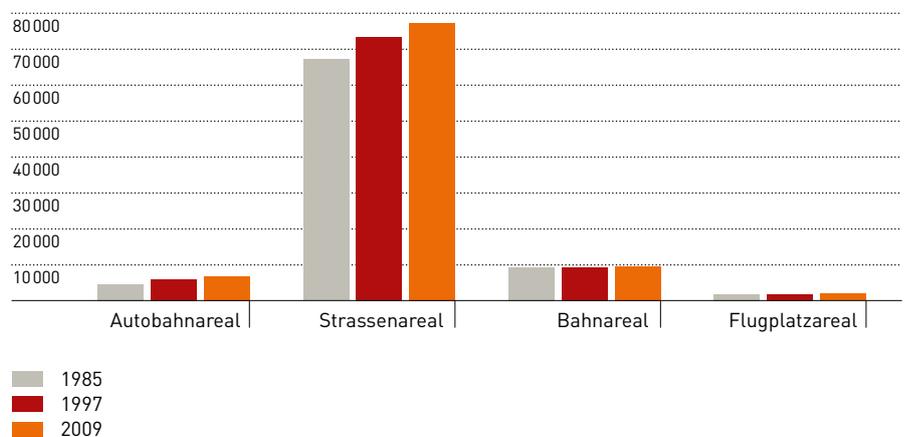
Verkehrsinfrastrukturen und deren Flächen sind ein wichtiger Bestandteil des Siedlungsgebiets, aber liegen zum Teil brach.

Ein anderer Aspekt ist die effiziente Nutzung der Räume von Verkehrsinfrastrukturen. Verkehrsinfrastrukturen stellen heute rund 30 Prozent der Siedlungsflächen dar. Sie haben auch im Vergleich zur restlichen Siedlungsfläche bereits einen hohen Grad an Versiegelung. Mit Blick auf das Potenzial der Flächen im Siedlungsgebiet und die Verbesserung der Siedlungsqualität fordert die Wirtschaft die Konkretisierung der planerischen Überlegungen für die Überbauung von Verkehrsinfrastrukturen an geeigneten Standorten mit entsprechender Nachfrage. Nutzungen wie Parkplätze, die kein Tageslicht brauchen, sind vermehrt im Untergrund vorzusehen, nicht nur in Städten.

### Abbildung 6

Die Zunahme zwischen 1985 und 2009 ist beim Autobahnareal 49 Prozent, bei Strassen 15 Prozent, bei der Bahn 3 Prozent und bei Flugplätzen 11 Prozent.

### Verkehrsflächen nach Nutzungsart 1985, 1997 und 2009 (in Hektaren)



Quelle: Bundesamt für Statistik BFS, 2013: Die Bodennutzung in der Schweiz – Resultate der Arealstatistik.

Dazu gehören auch Planungs- und Genehmigungsverfahren, die es Investoren ermöglichen, die Projekte in einem realistischen Zeitrahmen umzusetzen.

In der Nutzung der Räume über den Infrastrukturen oder der Verlegung der Infrastrukturen in den Untergrund steckt mehr Potenzial als bisher genutzt wurde. Aus einer gesamtwirtschaftlichen Perspektive können die höheren Investitionskosten zu Beginn langfristig sinnvoll und effizient sein.

# 5

## Cargo sous terrain: Menschen oberirdisch – Güter unterirdisch

Ein neuartiges Gütertransportsystem soll in Zukunft Logistik- und Produktionszentren mit Ballungsräumen in der Schweiz verbinden und das bestehende Strassen- und Schienennetz ergänzen und entlasten. Der Förderverein Cargo sous terrain arbeitet daran, die Machbarkeit eines eigenständigen Gütertransportsystems im Untergrund aufzuzeigen. Eine erste Teilstrecke im zentralen schweizerischen Mittelland könnte bis 2030 vom Raum Härkingen bis zur Zürcher City den Betrieb aufnehmen. Später ist ein unterirdisches Netz zwischen den Logistikzentren von Boden- und Genfersee bis Basel und Luzern geplant.

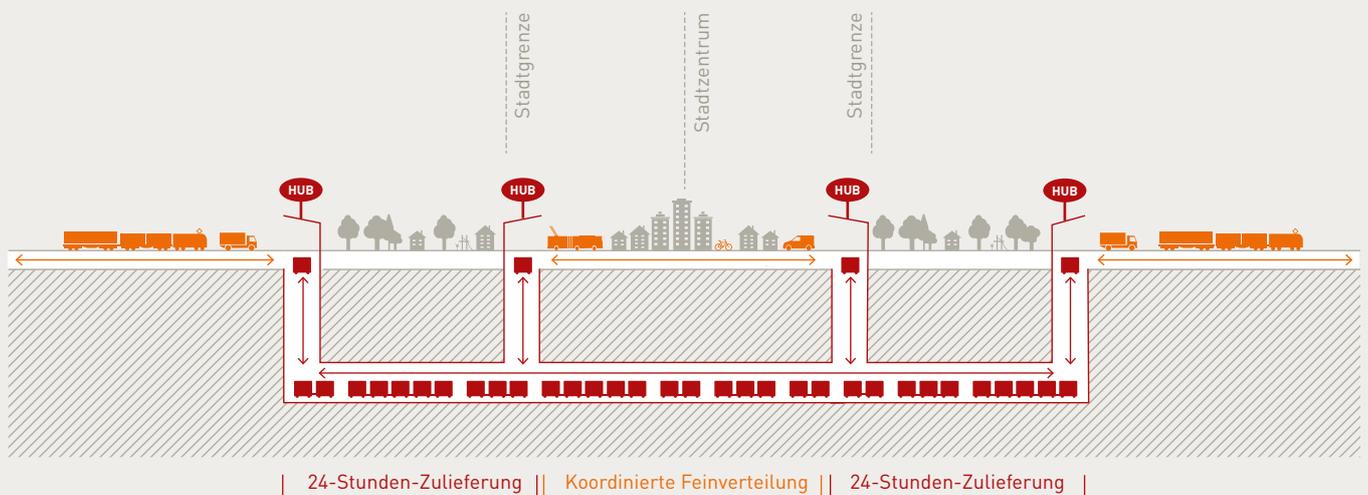
### Eine neue Art der Güterinfrastruktur im Untergrund

Als Teil eines umfassenden Logistikangebots befördern unbemannte Transportfahrzeuge in Tunnels rund um die Uhr Güter von der Rampe bis zum Bestimmungsort, inklusive einer stadtverträglichen, effizienten Feinverteilung in der City (City-Logistik). Erstmals wird eine Infrastruktur ausschliesslich für den Güterverkehr entstehen. Neue Kapazitäten entstehen dort, wo heute die Engpässe am grössten sind. An der Oberfläche bleiben dadurch wertvolle Flächen für andere Nutzungen frei. Dank «Just-in-time»-Belieferung mit Waren aller Art lassen sich auch Lagerflächen reduzieren.

Cargo sous terrain eignet sich sowohl für die Versorgung mit Lebensmitteln und Gütern aller Art wie auch für die Entsorgung von Abfällen und das Recycling. Aus einer gesamtgesellschaftlichen und ökonomischen Perspektive kann Cargo sous terrain ein wichtiges Element einer nachhaltigen Güterversorgung sein, Infrastrukturkosten senken und Konflikte bei der Erweiterung der oberirdischen Infrastrukturen vermeiden helfen. An der Oberfläche reduzieren sich Lärm- und andere Immissionen, Landverbrauch sowie CO<sub>2</sub>-Ausstoss.



Weitere Informationen:  
[www.cargosousterrain.ch](http://www.cargosousterrain.ch)



- Oberirdisch
- Unterirdisch
- Unbemannte Transportfahrzeuge

Quelle: Förderverein Cargo sous terrain.

## Ausserhalb der Bauzonen sind die Interessen aus einer Gesamtschau abzuwägen

Die Trennung von Baugebiet und Nichtbaugebiet ist ein wichtiger Grundsatz der Raumplanung. Einzelne zum Beispiel touristische Nutzungen können aber nur ausserhalb der Bauzonen stattfinden. Die Lösungsfindung bei unterschiedlichen Zielen und Grundsätzen ist Aufgabe der raumplanerischen Interessenabwägung. Dafür werden Beurteilungs- und Entscheidungsspielräume benötigt.

**Der raumplanerische Handlungsspielraum ist verbaut mit den zahlreichen und teils sich widersprechenden Gesetzen auf nationaler Ebene.**

Heute existieren aber zahlreiche und sich kumulierende eidgenössische Gesetze zur Umsetzung von Schutzanliegen für Wald, Gewässer, Moore, Fruchtfolgeflächen, Biodiversität, Objekte von nationaler Bedeutung, Natur und Heimat usw. Die Abwägung zwischen den Schutzinteressen und wichtigen Nutzungen ist damit praktisch verunmöglicht. Bewilligungsverfahren werden so zu einem Orientierungslauf mit kreiselndem Kompass.

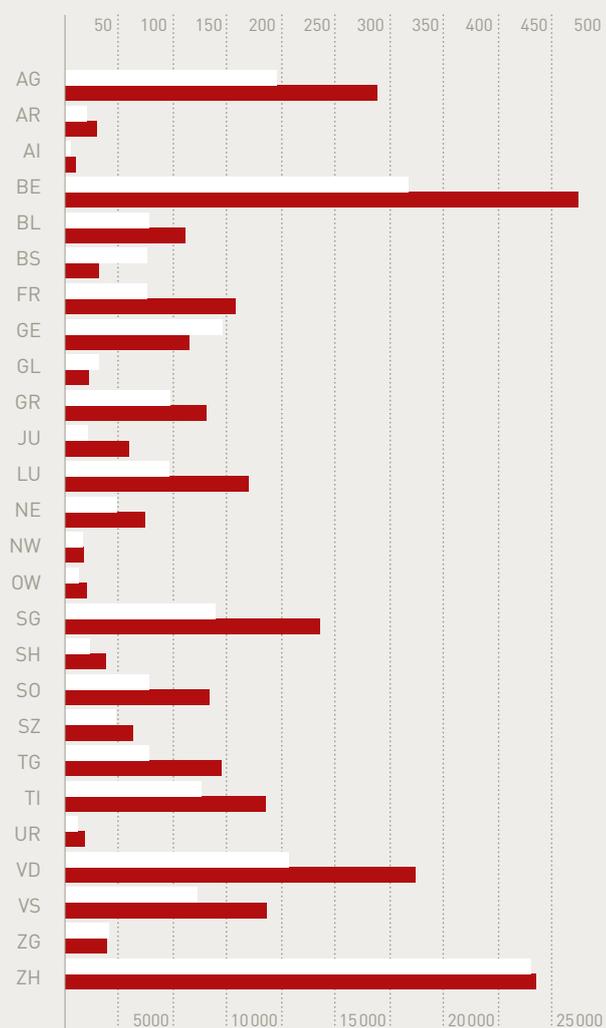
Die isolierte Berücksichtigung eines Interesses widerspricht jedoch dem Zweck und der Aufgabe des Abwägens durch die Raumplanung. Dazu kommt eine kaum noch überblickbare Anzahl an Ausnahmeregelungen zum Bauen ausserhalb der Bauzonen. Eine umfassende Interessenabwägung für die Nutzung des Bodens sollte aber in der Raumplanung der Kantone erfolgen.

**Zur Interessenabwägung sind konsistente Gesetze nötig, um sie stringent umsetzen zu können und Verfahren zu vereinfachen.**

Es ist die Aufgabe des Bundes, sich für eine kohärente Gesetzgebung auf nationaler Ebene einzusetzen und dafür zu sorgen, dass die koordinierende Funktion der raumplanerischen Interessenabwägung gewährleistet bleibt. Auf diese Weise kann sichergestellt werden, dass auch ausserhalb der Bauzonen eine umfassende Abwägung zwischen Schutz- und Nutzungsinteressen möglich wird. Aus Sicht der Wirtschaft ist mehr Klarheit bei den heutigen Regelungen nötig und die Umsetzung in den Verfahren zu vereinfachen und zu beschleunigen.

# 6

## Raumentwicklung und der Schutz vor Naturgefahren: «Urban resilience» – die zukünftige Herausforderung



Gebäudeversicherungswert (obere Skala, in Milliarden CHF)  
 Gebäudeareal mit Industrie- und Gewerbeareal (untere Skala, in Hektaren)

Ein Überblick zum Verhältnis der Flächen der Gebäude zu den Versicherungswerten. Die Daten stammen aus der Arealstatistik des BFS, von den kantonalen Gebäudeversicherungen und aus der Studie des HEV Schweiz «Die volkswirtschaftliche Bedeutung der Immobilienwirtschaft der Schweiz», welche die gewichtige Bedeutung für die Schweizer Wirtschaftsleistung aufzeigt. Quelle: eigene Darstellung.

In der Zukunft werden wir aufgrund klimatischer Veränderungen vermehrt mit extremen und kritischen Wettersituationen konfrontiert werden. Von Starkniederschlägen, intensiven Hagelschlägen bis hin zu Trockenperioden werden sich die Auswirkungen nachhaltig auf Hochwasser und Überschwemmungen auswirken. Durch die stete Verbauung von Grund und Boden nimmt die Risikoexposition weiter zu.

Die öffentliche Hand ist sich dessen bewusst. Das Bundesamt für Umwelt (BAFU) hat in den letzten Jahren grundlegende Studien zu diesem Thema verfasst und ein umfassendes integrales Risikomanagement erstellt. Dies schlägt sich in einem Bericht an den Bundesrat nieder und wird unter dem Thema «Naturgefahren Schweiz» voraussichtlich 2015 dem Bundesrat unterbreitet.

Die zukünftige Raumplanung muss diesem Umstand Rechnung tragen. Der Schutz gegen Naturgefahren ist besser zu berücksichtigen. Für Überschwemmungen beginnt er mit dem Perimeterschutz. Für die einzelnen Immobilien können zusätzlich vorsorgliche bauliche Massnahmen verfügt werden.

### Berücksichtigung der Gefahren in der Planung

Die Gefahrenkarten geben bereits Hinweise für den korrekten Umgang in der Raumplanung. Dies ist eine wichtige Grundlage für die Beurteilung von zukünftigen Raumbewirtschaftungen. In diesem Zusammenhang überarbeitet der Schweizerische Ingenieur- und Architektenverein (SIA) die Norm 112 mit der Absicht, naturgefahrengerechtes Bauen zu definieren. Es geht einerseits um den Personenschutz und andererseits um den Schutz der Gebäudesubstanz. Die Integration bestehender Infrastrukturen muss in die Planung zwingend aufgenommen werden. Diese Massnahmen, Überlegungen und Normen sind bei der Raumplanung unbedingt zu berücksichtigen.

### Versicherungen als Partner

Die Versicherbarkeit der Gebäude muss in der Schweiz sichergestellt werden. Im Jahr 2013 versicherten kantonale Gebäudeversicherer und die Privatassekuranz einen Gebäudewert von über 2500 Milliarden Franken. Sie sind dadurch ein wichtiger Pfeiler in Krisenfällen. Als Grundlage für diese Dienstleistung dient eine vorausschauende, diesen Risiken Rechnung tragende Planung.



**Weitere Informationen:**  
 Schweizerischer Versicherungsverband SVV  
[www.svv.ch/de/naturgefahren](http://www.svv.ch/de/naturgefahren)

## Siedlung und Verkehr abstimmen

Die Abstimmung von Siedlung und Verkehr ist ein zentrales Thema der Raumentwicklung. Aufgrund der Dynamik in der Mobilität sowie der Verkehrs- und Siedlungsentwicklung sind zweckmässige Rahmenbedingungen gefordert.

**Siedlungs- und Verkehrsentwicklung sowie die Weiterentwicklung der Infrastruktur sind besser aufeinander abzustimmen.**

Die Weiterentwicklung der Infrastrukturen für eine sichere Versorgung sowie den Erhalt der Leistungsfähigkeit, eine optimale verkehrliche Erreichbarkeit und eine insgesamt effizientere Nutzung ist auch mit der Siedlungsentwicklung abzustimmen. Eine bessere Abstimmung von Bund, Kantonen und Gemeinden auch über die politischen Grenzen hinaus ist dafür notwendig. Die Schwierigkeit besteht bei der Planung in funktionalen Räumen und in der konkreten Umsetzung.

Es gibt auf der Ebene der Kantone funktionierende Ansätze wie beispielsweise die Planung von Entwicklungsschwerpunkten. Bedingung sind die Zusammenarbeit von Staat und Unternehmen mit dem stufengerechten Einsatz der Planungsinstrumente sowie von Wettbewerben, um eine grosse Dichte und einen Mix von Nutzungen an gut erreichbaren Standorten zu ermöglichen.

Im Zusammenspiel von Bund und Kantonen könnten auch die Agglomerationsprogramme «Verkehr und Siedlung» einen wichtigen Beitrag leisten.

**Das Konzept «Mobility Pricing» kann eine Chance sein, die Herausforderungen anzugehen. Die Zukunft liegt jedoch im Verständnis von «Mobility as a Service».**

Am Ende reicht dies aber nicht, um die anstehenden Herausforderungen zu bewältigen. Die Abstimmung von Siedlung und Verkehr ist eine wichtige Daueraufgabe von Bund und Kantonen, die mit grösseren gemeinsamen Anstrengungen verbunden sein muss als bisher. Die Erarbeitung eines Konzepts zu «Mobility Pricing» zuhanden des Bundesrats, des Parlaments und der Kantone im 2015 ist eine Chance, das zukünftige Zusammenspiel von Siedlung und Verkehr weiterzudenken. Um die nötige Akzeptanz dafür zu schaffen, muss die Diskussion über das «Pricing» hinaus zum «Mobility as a Service» der Zukunft in der Schweiz geführt werden.

Die Wirtschaft wird sich zur zukünftigen Abstimmung von Siedlung und Verkehr in der Raumpolitik mit diesen Fragen auseinandersetzen.

# 7

**Optimale Mobilität** durch den Einsatz von Informations- und Kommunikationstechnologien (ICT)

Die omnipräsenten Smartphones sind ein deutlicher Hinweis auf die rasche Digitalisierung der Schweiz. Immer mehr Geräte, Maschinen und Fahrzeuge sind mit dem Internet verbunden und die von unzähligen Sensoren generierten Bewegungsdaten können zur Optimierung der Mobilität verwendet werden. Werden Strasse und Schiene gleichermaßen «internettauglich» gemacht, erlaubt dies eine neue Qualität im Mobilitätsmanagement. Gestützt auf in Echtzeit verfügbare Verkehrsdaten können Reiseroute und Reisemittel individuell optimiert und damit eine wirtschaftlichere und gleichmässige Auslastung der Verkehrsträger unterstützt werden. Neben einer gezielten Raumplanung und Raumentwicklung ist daher eine smarte Verkehrsinfrastruktur ein Schlüsselfaktor für eine nachhaltige Mobilität.

## **Sicherer und effizienter Verkehr dank dem Einsatz intelligenter Verkehrssysteme**

Verkehrsleitsysteme sind bereits heute fester Bestandteil der modernen Verkehrsinfrastruktur. Ergänzend werden die Vernetzung der Verkehrsträger und der Verkehrsteilnehmenden mit Echtzeitverkehrsdaten über das Internet dazu beitragen, dass der Verkehr sicherer, effizienter und umweltfreundlicher wird und das Gesamtverkehrssystem signifikant entlastet werden kann. Die aktuellen Verkehrsdaten von verschiedenen Datenquellen werden konsolidiert, zeitnah analysiert und aufbereitet und den Verkehrsteilnehmenden umgehend zur individuellen Reiseplanung zur Verfügung gestellt. Dadurch können Verkehrsspitzen reduziert und die Infrastrukturen besser und gleichmässiger ausgelastet werden. Dank Fahrzeitprognosen in Echtzeit (zum Beispiel mittels Rail-Control-Systemen und Messungen der Strassenverkehrsichte) können im Bahn- sowie im Strassenverkehr die Verkehrsteilnehmenden noch besser informiert und unterstützt werden.



Weitere Informationen:  
Schweizerischer Verband der Telekommunikation asut  
[www.asut.ch](http://www.asut.ch)

### Vernetzte Angebote und Mobilitätsmanagement über alle Verkehrsträger und Verkehrssysteme

Im Zusammenspiel zwischen öffentlichem und privatem Verkehr und Carsharing bzw. Mobilitätsdienstleistern wie «Mobility» kann das Potenzial von verschiedenen Verkehrsträgern durch Integration von Verkehrsdaten aus multiplen Quellen optimal genutzt werden. Dem Verkehrsteilnehmenden wird die beste Reisevariante zur besten Zeit geboten. Hierzu sind die Angebots- und Informationsstrategien der Verkehrsunternehmen vermehrt auf Mobilitätsdienstleistungen als Gesamtangebot auszurichten, und nicht bloss auf einzelne Verkehrsangebote.

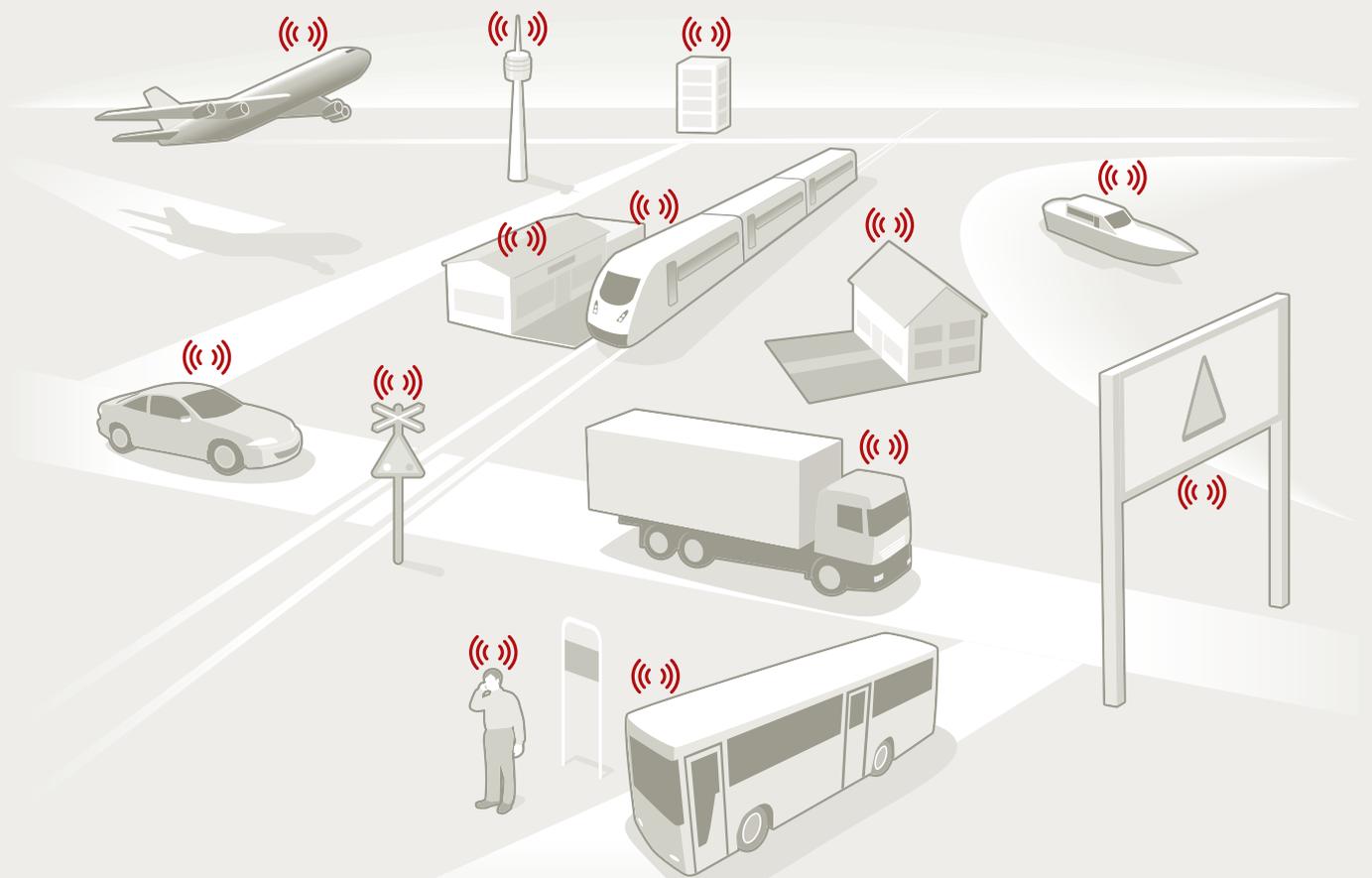
### Transparente Mobilitätskosten und deren verursachergerechte Zurechnung unter Berücksichtigung der Verkehrsauslastung über alle Verkehrsträger

Ein einfaches Bezahlungssystem und fahrleistungsabhängige und nachfrageabhängige Verkehrspreise über alle Verkehrsträger (Strasse und Schiene) führen zur Reduktion der Verkehrsspitzen und unterstützen eine bessere und gleichmässige Auslastung der Verkehrsinfrastrukturen. Für LKWs wird das verursachergerechte Mobility Pricing bereits heute ansatzweise umgesetzt und im öffentlichen Verkehr gibt es erste Pilotprojekte in der Schweiz (zum Beispiel Projekt BIBO «be in be out» der Zugerland Verkehrsbetriebe mit der SBB).

### Verringerung / Umverteilung Pendlerverkehr dank flexiblen Arbeitsmodellen

Mobile ICT ermöglicht in vielen Bereichen zeitunabhängiges und ortsungebundenes Arbeiten. Es entstehen neue Arbeitsmodelle. Viele Aufgaben können im Home Office, in Smart-Work-Centern oder unterwegs erledigt werden. Der durch die ICT unterstützte moderne Lebensstil mit räumlicher und zeitlicher Flexibilität bei Arbeit und Freizeit ermöglicht auch eine gleichmässige Auslastung der Verkehrsinfrastrukturen. Spitzenbelastungen und zurückgelegte Wegstrecken können reduziert, Transportmittel und Verkehrswege entlastet werden.

Die Optimierung der Mobilität kann nur gelingen, wenn beim Bau und Unterhalt der Verkehrsinfrastruktur das Potenzial der Netzwerktechnologie erkannt und berücksichtigt wird. Übergreifende und gesamtheitliche ICT-Lösungen müssen integrierender Bestandteil der Strassenbau- und Strassenunterhaltsprogramme und der Aus- und Umbauprojekte der Bahnen sein. Eine frühzeitige Einbindung von ICT-Lösungen in die Planung von Mobilitätsprojekten ist für eine nachhaltige Raum- und Umweltpolitik unabdingbar.



Quelle: ETSI European Telecommunications Standards Institute, eigene Darstellung.

## Welche Strategien will die Wirtschaft verfolgen?

Beim Thema Güterverkehr und Logistik bestehen zwei besondere Konfliktfelder. Zum einen erschweren zunehmende Kapazitätsengpässe der Verkehrsträger einen effizienten Güterverkehr. Und zum anderen werden in der aktuellen Siedlungsentwicklung Güterverkehrs- und Logistikaktivitäten immer weiter räumlich verdrängt. Die Publikation «Güterverkehr und Logistik – Lösungsansätze der Wirtschaft für eine starke und vernetzte Schweiz» (economiesuisse, 2015) vertieft diese Thematik.

**Infrastrukturkapazitäten für Güterverkehr sind knapp und nicht auf den steigenden Bedarf ausgerichtet.**

Güterverkehrs- und Logistikaktivitäten sind stark von infrastrukturell, betrieblich oder regulatorisch bedingten Kapazitätsengpässen der Verkehrsträger Schiene, Strasse, Luft und Wasser betroffen. Es zeigt sich auch, dass die bestehenden Güterverkehrsinfrastrukturen und Logistikflächen nicht auf das künftig zu erwartende Güterverkehrsaufkommen ausgerichtet sind. Zur effizienten Bereitstellung von nachfragegerechten Güterverkehrsinfrastrukturen ist es notwendig, dass der Bund eine verkehrsträgerübergreifende Gesamtschau für den Güterverkehr ausarbeitet. Die Weiterentwicklung der Güterverkehrsinfrastruktur und der Logistikstandorte ist mit den Bedürfnissen des Güterverkehrs abzustimmen und zwischen der Bundesplanung, den kantonalen Richt- und kommunalen Nutzungsplänen zu koordinieren.

Die fortschreitende Ausdehnung der Wohngebiete ist eine Herausforderung für Güterverkehrs- und Logistikaktivitäten. Dadurch zeichnen sich bei bestehenden und geplanten Infrastrukturen und Standorten Nutzungskonflikte ab, die meist zu Lasten des Güterverkehrs entschieden werden. Ebenso sind die steigenden Beschränkungen für die urbane Logistik und die Umwandlung von Logistikflächen in Wohnflächen vielerorts zu hinterfragen. Die Wirtschaft ist auf die Logistik innerhalb und in der Nähe der urbanen Zentren angewiesen. Für Logistikstandorte, die einer anderen Nutzung zugeführt werden sollen, sind geeignete alternative Standorte zu suchen und planerisch zu sichern.

**Die Interessen von Güterverkehr und Logistik sind frühzeitig in die Planungen zu integrieren.**

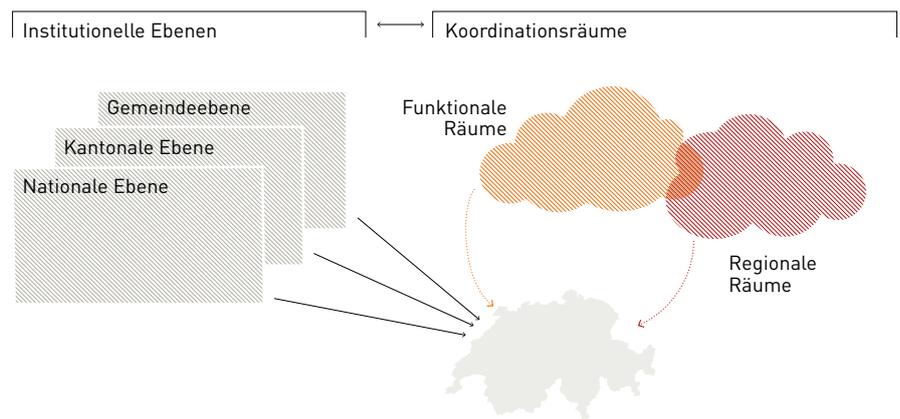
Das Ziel ist, dass die Siedlungsentwicklung und Güterverkehr sowie Logistikstandorte abgestimmt werden. Dazu braucht es einen institutionalisierten, kooperativen Planungsprozess mit dem frühzeitigen Einbezug der betroffenen Wirtschaftsakteure und der Anliegen des urbanen Güterverkehrs. Die Wirtschaft ist bereit, den Dialog mit den zuständigen Planungsinstitutionen zu führen und ihre Bedürfnisse stärker in die Planungsprozesse auf allen Staatsebenen einzubringen.

# Wie will sich die Wirtschaft konkret einbringen? Ein frühzeitiges Engagement der Wirtschaft im Dialog mit der Bevölkerung und bei der Planung.

Es braucht zu den Forderungen der Wirtschaft an die Raumpolitik und -planung auch Ansprechpartner. Das «Netzwerk Raumpolitik» ist ein Zusammenschluss von Verbänden und Unternehmen zu einem offenen gemeinsamen Netzwerk, das helfen soll, nach Bedarf Fragen aufzunehmen, zu beantworten, Interessen abzustimmen und auf allen Ebenen der Raumplanung einzubringen.

**Abbildung 7**  
Planung und Zusammenarbeit in der Raumplanung.

## Ebenen der Raumpolitik



Quelle: eigene Darstellung.

Auf lokaler Ebene bedeutet es die zunehmende Auseinandersetzung mit der «Siedlungsentwicklung nach innen» und der Suche nach passenden Lösungen. Dafür ist das gemeinsame und frühzeitige Engagement der Wirtschaft in Planungen gefragt.

Das Engagement der Wirtschaft zur zukünftigen Raumentwicklung der Schweiz soll dabei keine Einbahnstrasse darstellen. Die Raumpolitik der Wirtschaft wird in einem nationalen Dialog mit der Bevölkerung diskutiert und soll so auch weiterentwickelt und mit Beispielen unterlegt werden.

## Netzwerk Raumpolitik der Wirtschaft

Über das «Netzwerk Raumpolitik» der Wirtschaft können auf allen Ebenen der Raumplanung der Beitrag und die Interessen der Wirtschaft konkret eingebracht werden. Das Netzwerk Raumpolitik soll:

- Ressourcen bündeln und den Informationsaustausch innerhalb der Wirtschaft erleichtern,
- bei Bedarf unkompliziert Know-how und Ansprechpartner zur Verfügung stellen und
- sicherstellen, dass die formulierten Wirtschaftsinteressen stufengerecht in die Planungsprozesse eingebracht werden.

Das «Netzwerk Raumpolitik» dient dazu, den Beitrag und die Interessen der Wirtschaft zur Raumentwicklung zu formulieren und über allen Ebenen der Raumplanung einzubringen.

Die Herausforderung besteht darin, die Bedürfnisse der Wirtschaft über die Breite der Ebenen und Instrumente stufengerecht und konkret einzubringen. Gemeinsam können im Netzwerk Informationen ausgetauscht, erarbeitet sowie Kontakte zur Verfügung gestellt werden. Die Partner des Netzwerks bringen mit ihren Mitgliedern eigenverantwortlich ihre Interessen auf den unterschiedlichen Planungsebenen ein. Die kantonalen und nationalen Organisationen können auf Basis dieses Austausches ihr Engagement auf die konkreten Bedürfnisse der Wirtschaft ausrichten.

Relevant sind die Planung und andere unterschiedlich verbindliche Aktivitäten von Bund, Kantonen und Gemeinden.

### Abbildung 8

Die Herausforderung besteht im komplexen Gefüge der Ebenen und Instrumente in der Raumplanung.

### Instrumente der Raumplanung

BUND	KANTON	GEMEINDE
<b>Strategien, Grundlagen</b> – Konzepte – Strategien	<b>Strategien, Grundlagen</b> – Raumentwicklungsstrategien	<b>Strategien, Grundlagen</b> – Leitbild – Studien – Testplanungen
<b>Behördenverbindlich</b> – Sachpläne – Umweltverträglichkeitsprüfung – Regulierungsfolgen	<b>Behördenverbindlich</b> – Kantonaler Richtplan – Baugesetze	<b>Behördenverbindlich</b> – Kommunaler Richtplan
<b>Eigentümergebunden</b> – Gesetze (RPG, USG, Beschwerderechte)	<b>Eigentümergebunden</b> – Nutzungszonen	<b>Eigentümergebunden</b> – Nutzungsplanung – Bau- und Zonenordnung

Quelle: eigene Darstellung.

In den nächsten Jahren stellt insbesondere die Umsetzung der ersten Revision des Raumplanungsgesetzes auf kantonaler und lokaler Ebene eine wesentliche Herausforderung dar. Das «Netzwerk Raumpolitik» der Wirtschaft soll eine wichtige Unterstützung für die Berücksichtigung der Interessen der Wirtschaft leisten.

Durch das konkrete Engagement der Wirtschaft soll es gelingen, Wege zu verkürzen und zu vereinfachen sowie ein reaktionsfähiges Netzwerk der Wirtschaft mit Ansprechpartnern zu haben, um die Interessenabwägung der Planung zu erleichtern sowie zu verbessern und damit auch Verfahren zu beschleunigen.

## Frühzeitige gemeinsame Planungen

**Planungen sollen stärker von der Wirtschaft unterstützt und genutzt werden.**

Raumplanung und Wirtschaft sind aufgefordert, frühzeitig im gemeinsamen Dialog effiziente und qualitativ wertvolle Lösungen für die zukünftige Siedlungsentwicklung zu finden. Planungen sollen stärker von der Wirtschaft unterstützt und genutzt werden. Zum einen, um geeignete Räume und Standorte für die Wirtschaft in den kantonalen Richtplänen zu definieren und offenzuhalten. Zum anderen, um auf der lokalen Ebene bei Projekten Rechtsunsicherheit und Planungsverzögerungen durch Einsprachen und Beschwerden möglichst zu vermeiden.

**Kooperative Verfahren und Positivplanung als Chance.**

Neben der Positivplanung sind kooperative Verfahren ein Instrument für die frühzeitige gemeinsame Planung. Sie können vor der rechtlich verbindlichen planerischen Festlegung stattfinden und sind nicht formalisierte Planungsverfahren, die auf eine gemeinsame Problemlösung zwischen Staat und Privaten abzielen. Der Vorteil besteht in der Möglichkeit, massgeschneiderte Prozesse für individuelle Projekte und unterschiedliche Perimeter durchzuführen. Die Unternehmen können gemeinsam mit den anderen Betroffenen rechtzeitig ihre Interessen in die Planung einbringen und abstimmen. Auch der Planungsprozess an sich kann gemeinsam konkretisiert werden, sodass er besser auf die Bedürfnisse zum Vorgehen, Einsatz von Planungsinstrumenten, Grad der Professionalisierung und Form der Ergebnisse abgestimmt ist. Durch ein geeignetes Finanzierungs- oder Wettbewerbsmodell können sich auch interessierte Firmen wie Projektentwickler an den Planungen beteiligen.

Mit der gemeinsamen Planung sollen die Rechts- und Planungssicherheit der Firmen und die Berücksichtigung der Interessen der Wirtschaft in der Raumplanung deutlich verbessert werden.

## Schweizweiter Debattenraum und Impulsgeber für die Raumentwicklung

economiesuisse hat 2014 einen nationalen Debattenraum und Impulsgeber für die Raumentwicklung der Schweiz gestiftet: Nextsuisse. Das Ziel von Nextsuisse ist es, Bevölkerung und Wirtschaft zusammenzubringen, um gemeinsam Thesen und Szenarien für die Schweiz von morgen zu entwickeln.

Abbildung 9

Online und offline werden über mehrere Schritte Lösungen erarbeitet.

### Der Nextsuisse-Prozess



Quelle: Next Network.

Die Einwohnerinnen und Einwohner der Schweiz sollen Debatten anstossen und die gemeinsame Gestaltung der zukünftigen Raumentwicklung inspirieren. Nextsuisse ist am 8. September 2014 gestartet und wird organisiert vom Thinktank «Next Network».

Nextsuisse baut auf dem Ansatz der «Co-Kreation» auf. Es geht darum, dass Bürgerinnen und Bürger in mehreren Themenrunden gemeinsam mit Akteuren der Wirtschaft Lösungen zu zentralen Fragen des Wo und Wie der Schweizer Raumentwicklung entwickeln. Der Ansatz der Co-Kreation geht davon aus, die Bürgerinnen und Bürger bei der Entwicklung von Programmen und Projekten von Anfang an gestaltend mit einzubeziehen. Die Fragen und Aufgaben, die sich bei der Erarbeitung stellen, werden gemeinsam angegangen.

Die Ergebnisse in Form des «Nextsuisse Zukunftsatlas» werden in der Wirtschaft diskutiert und in die weitere Umsetzung der Raumpolitik eingebracht.

# **Fazit.** Raumpolitik jetzt gesamt- heitlich denken sowie vor Ort und gemeinsam mit individuellen Lösungen umsetzen.

## **Konstruktives Engagement**

Die Wirtschaft ist Teil der Raumpolitik. Nicht als Gegensatz und nicht nur als passiv Betroffener. Das konstruktive Engagement der Wirtschaft bei Bund, Kantonen und Gemeinden soll verstärkt und wo möglich so organisiert werden, dass es frühzeitig und auf der entsprechenden Ebene in der Raumplanung auch Wirkung zeigt.

## **Interdisziplinäre Lösungen**

Die Herausforderungen und Unsicherheiten bei der Ausgestaltung der Rahmenbedingungen für die künftige Raumentwicklung der Schweiz dürfen nicht eine isolierte Problemlösung zur Folge haben oder in allgemeiner Kritik enden. Die Vernetzung und Kompetenzen der Wirtschaft können einen wichtigen Beitrag leisten für die interdisziplinäre und gesamtheitliche Lösungsfindung.

## **Kompetente Ansprechpartner**

Um die komplexen Aufgaben in der Raumplanung auch bewältigen zu können, braucht es neben der kritischen Auseinandersetzung und dem Bewusstsein für die Unwägbarkeiten die Stärkung durch die Beteiligung der Wirtschaft. Mit dem «Netzwerk Raumpolitik» wird ein Ansprechpartner für Wirtschaft und Behörden geschaffen, der helfen kann, diese Beteiligung zu organisieren.

## **Differenzierte Beurteilung**

Einigkeit besteht darin, dass die anstehenden Herausforderungen in der Regel nicht mit vereinfachenden Rezepten zu erledigen sind. Die unterschiedlichen Dimensionen und Ansprüche, die zu beachten sind, benötigen eine differenzierte Beurteilung. Die Wirtschaft wird sich dafür einsetzen und ihre Interessen einbringen.

## **Gemeinsame Aufgabe**

Dazu sind die Ziele der Wirtschaft der Orientierungsrahmen und die Strategien die Themenschwerpunkte. Die zu konkretisieren und in den Projekten vor Ort bzw. auf der richtigen Ebene einzubringen ist die Aufgabe der Wirtschaft. Dazu braucht es die Gesprächsbereitschaft auf allen Seiten: Politik, Verwaltung, Wirtschaft und Gesellschaft müssen Wege finden für konstruktive Diskussionen über die zukünftige Raumentwicklung.





**Hans Werder, Swisscom AG**  
Leiter der Arbeitsgruppe Raumpolitik

Wir danken den Mitgliedern der Arbeitsgruppe Raumpolitik für ihre Mitarbeit an der vorliegenden Publikation.

**Laurens Abu-Talib**, Schweizerische Vereinigung Beratender Ingenieurunternehmungen usic  
**Omar Ateya**, Handelskammer beider Basel  
**Peter Brunner**, Schweizerischer Versicherungsverband SVV  
**Christian Coppey**, Maus Frères SA  
**Frédéric Dovat**, Union suisse des professionnels de l'immobilier (USPI Suisse)  
**Marco Ettisberger**, Handelskammer und Arbeitgeberverband Graubünden  
**Robin Eymann**, Chambre vaudoise du commerce et de l'industrie (CVCI)  
**Lukas Fehr**, HIAG Immobilien  
**Thomas Frick**, Ingenieur-Geometer-Schweiz (IGS)  
**Frank Furrer**, Verbandes der verladenden Wirtschaft (VAP)  
**Christian Grasser**, Schweizerischer Verband der Telekommunikation asut  
**Lukas Hetzel**, Schweizerische Bankiervereinigung  
**Elke Köhler**, Swiss International Airports Association (SIAA)  
**Nico Lalli**, Flughafen Zürich AG  
**Michael Landolt**, Hauseigentümergeverband Schweiz  
**Martin Lendi**, ETH Zürich  
**Josef Lötscher**, fenaco Genossenschaft  
**Peter Lüscher**, Aargauische Industrie- und Handelskammer (AIHK)  
**Silvan Müggler**, Schweizerische Baumeisterverband (SBV)  
**Robert Pontius**, Aldi Suisse AG  
**René Rohrer**, Accenture AG  
**Michele Rossi**, Camera di commercio, dell'industria, dell'artigianato e dei servizi del Cantone Ticino (Cc-Ti)  
**Thomas Schaumberg**, Verband der Immobilien-Investoren (VII)  
**Michael Schmid**, Verband der Schweizerischen Gasindustrie (VSG)  
**Sandra Schürmann**, hotelleriesuisse  
**Mario Senn**, Zürcher Handelskammer  
**Peter Somaglia**, IG Air Cargo Switzerland  
**Peter Steiner**, Peter Steiner Holding AG  
**Martina Stocker**, Chambre de commerce et d'industrie Fribourg (CCIF)  
**Benjamin Wittwer**, bauenschweiz

#### Impressum

Diese Publikation erscheint in Deutsch, Französisch und Italienisch.  
Projektleitung: Thomas Teichmüller, Projektleiter Raumpolitik  
Redaktion: Adrian Michel, economiesuisse  
Gestaltung und Produktion: Wernlis, grafische Gestalter, Zürich und Basel  
3D-Illustration: Sandro Isler, nougat GmbH, Basel  
Korrektorat: Alain Vannod, St. Gallen  
Druck: DAZ Druckerei Albisrieden AG, Zürich  
Herausgabe: März 2015  
© economiesuisse 2015

**economiesuisse**  
**Verband der Schweizer Unternehmen**  
**Hegibachstrasse 47**  
**Postfach**  
**CH-8032 Zürich**

**economiesuisse**  
**Fédération des entreprises suisses**  
**Carrefour de Rive 1**  
**Case postale 3684**  
**CH-1211 Genève 3**

**economiesuisse**  
**Verband der Schweizer Unternehmen**  
**Spitalgasse 4**  
**Postfach**  
**CH-3001 Bern**

**economiesuisse**  
**Federazione delle imprese svizzere**  
**Corso Elvezia 16**  
**Casella postale 5563**  
**CH-6901 Lugano**

**economiesuisse**  
**Swiss Business Federation**  
**Avenue de Cortenbergh 168**  
**B-1000 Bruxelles**

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