Zeitschrift: Geomatik Schweiz : Geoinformation und Landmanagement = Géomatique Suisse : géoinformation et gestion du territoire = Geomatica Svizzera : geoinformazione e gestione del territorio

Herausgeber: geosuisse : Schweizerischer Verband für Geomatik und Landmanagement

Band: 110 (2012)

Heft: 10

Vorwort: Editorial

Autor: Glatthard, Thomas

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 09.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Weiter und schneller

Wie sollen sich unsere Städte entwickeln? Wie soll sich die Landschaft entwickeln? Wie viel Mobilität und Verkehr sind sinnvoll? Das schweizerische Raumplanungsgesetz (RPG) wird zurzeit in mehreren Etappen revidiert. Von zentraler Bedeutung für die Siedlungsentwicklung ist der indirekte Gegenvorschlag zur Landschaftsinitiative der Umweltverbände, gegen den der Schweizerische Gewerbeverband das Referendum ergriffen hat. Angekündigt ist zudem eine grössere (zweite) Etappe der RPG-Revision, die Themen wie das Planen in funktionalen Räumen, das Bauen ausserhalb der Bauzonen, die bessere Koordination von Raumplanung und Umweltschutz aufgreifen wird. Diese Themen wurden im September an einer Tagung der VLP-ASPAN in Bern aufgegriffen. Bundesrätin Doris Leuthard und Maria Lezzi, Direktorin des Bundesamtes für Raumentwicklung, gaben eine politische Einschätzung der heutigen Raumentwicklung und einen Überblick über die vom Bund eingeleiteten Massnahmen.

Die Stossrichtung ist klar: Kluge Siedlungsentwicklung am richtigen Ort bremst die Zersiedlung und schont Kulturland und Landschaft. Auf Stufe Kanton sind Richtplananpassungen notwendig. Hochwertige Siedlungsentwicklung nach innen, Nutzung von Brachen und Verdichtung sowie Siedlungserneuerung und die Abstimmung von Siedlung und Verkehr stehen im Zentrum. Auf Stufe Gemeinde bedeutet dies die konsequente Mobilisierung der inneren Nutzungsreserven, nachhaltiges Siedlungsflächenmanagement und den Ausbau des öffentlichen Verkehrs.

Unser Mobilitätsverhalten wird regelmässig im Mikrozensus Mobilität und Verkehr erhoben. Die neusten Zahlen belegen: Wir fahren immer weiter und kommen schneller ans Ziel. Wir legen pro Tag im Durchschnitt rund 38 Kilometer im Inland zurück und benötigen dafür knapp 90 Minuten. Die Freizeit ist der wichtigste Verkehrszweck, gefolgt von Arbeit und Einkauf. Zwei Drittel der Tagesdistanz entfallen auf den motorisierten Individualverkehr (MIV), ein Viertel auf den öffentlichen Verkehr (ÖV) und 10 Prozent auf den Langsamverkehr (LV) sowie die übrigen Verkehrsmittel. Gegenüber der letzten Erhebung im Jahr 2005 gewinnt der ÖV an Bedeutung (+5 Prozentpunkte). Werden die Verkehrsanteile an der Dauer und der Etappenzahl gemessen, ist der LV – insbesondere der Fussverkehr – bedeutender als der MIV und der ÖV. Insgesamt zeigen sich beim Modalsplit klare Stadt-Land-Unterschiede: In den ländlichen Regionen werden deutlich grössere Anteile der Tagesdistanzen im MIV bewältigt (rund 75%) als in der Stadt (rund 50%). Auch bei der Autoausstattung der Haushalte ergeben sich zunehmend Stadt-Land-Unterschiede: Während der Anteil der Haushalte ohne Auto in Stadt und Agglomeration zunimmt, geht er in den ländlichen Regionen zurück. Im Besitz eines Abonnements des öffentlichen Verkehrs sind rund 60 Prozent der Bevölkerung ab 16 Jahren. Gegenüber der Erhebung 2005 ist das eine Steigerung um mehr als 10 Prozentpunkte.

Die Diskussion um die Raumentwicklung Schweiz geht weiter.

Thomas Glatthard
Chefredaktor «Geomatik Schweiz»

Plus loin et plus vite

Comment nos villes doivent-elles se développer? Quel devrait être l'évolution du paysage? Combien de mobilité et de transports est-il judicieux d'avoir? La loi suisse sur l'aménagement du territoire (LAT) subit actuellement une révision en plusieures étapes. Le contre-projet indirect à l'initiative pour le paysage des organisations de protection de l'environnement, qui est d'importance capitale pour le développement de l'urbanisation est combattu par un référendum de l'Union suisse des arts et métiers. De plus, une grande (deuxième) étape de révision de la LAT est annoncée qui traitera de thèmes tels que planification dans les espaces fonctionnels, construire en dehors des zones de construction, meilleure coordination entre aménagement du territoire et protection de l'environnement. Ces thèmes ont été discutés en septembre lors de la journée VLP-ASPAN à Berne. La conseillère fédérale Doris Leuthard et Maria Lezzi, directrice de l'Office fédéral du développement territorial ont donné leur appréciation politique du développemet actuel du territoire et un aperçu des mesures prises par la Confédération. L'orientation globale est claire: un développement urbain judicieux au bon endroit freinera l'urbanisation dispersée et ménagera les terres cultivables et le paysage. Au niveau des cantons des adaptations des plans directeurs seront nécessaires. Il y aura lieu de mettre au centre des efforts le développement urbain intérieur de haute qualité, l'utilisation des friches et la densification ainsi que le renouvellement des sites bâtis et l'harmonisation de l'aire urbanisée avec les transports. Au niveau des communes ceci signifie la mobilisation logique des réserves d'affectation intérieures, la gestion durable des surfaces constructibles et la promotion des transports publiques. Nos comportements en matière de transports sont recensées régulièrement par le microrecensement mobilité et transports. Les nouveaux chiffres le prouvent: nos déplacemens sont toujours plus longs et nous arrivons toujours plus vite à destination. En moyenne journalière nous parcourons 38 km à l'intérieur du pays en un peu moins de 90 minutes. Les loisirs constituent la distance principale, suivis du travail et des courses d'achat. Environ deux tiers des distances sont parcourues avec l'auto. Deux tiers de la distance journalière incombent au trafic individuel motorisé (TIM), un quart aux transports publics (TP) et 10 pourcent à la mobilité douce et les autres moyens de transport. Par rapport au dernier recensement de 2005 les transports publics gagnent en importance (+5 points de pourcentage). Si l'on mesure les parts de transport en durée et nombre d'étapes la mobilité douce – notamment le trafic piétonnier – est plus importante que le TIM et les TP. Globalement les différences modales entre ville et campagne sont manifestes: dans les régions rurales une part nettement plus grande des distances journalières est parcourue en TIM (environ 75%) que dans les villes (environ 50%). En ce qui concerne le nombre de véhicules par ménage les différences ville – campagne sont entrain de changer: alors que la part des ménages sans auto augmente dans les villes et les agglomérations elle diminue dans les régions rurales. Environ 60% de la population endessus de 16 ans possède un abonnement des transports publics. Par rapport au recensement de 2005 cela représente une augmentation de plus de 10 points de pourcentage. La discussion concernant le développement territorial en Suisse continue.

Thomas Glatthard
Rédacteur en chef «Géomatique Suisse»