

**Zeitschrift:** Collage : Zeitschrift für Raumentwicklung = périodique du développement territorial = periodico di sviluppo territoriale

**Herausgeber:** Fédération suisse des urbanistes = Fachverband Schweizer Raumplaner

**Band:** - (2001)

**Heft:** 2

**Rubrik:** Aktuell

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 20.05.2025

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

## reaktionen/réactions

Sehr geehrte Damen und Herren  
Ich möchte mich äussern zu einem Bericht den ich in der Ausgabe 1/01 der Zeitschrift *collage* Seite 6 gelesen habe. Es geht dabei um den FSU-Diplompreis Hochschule Rapperswil, Abteilung Raumplanung. Im Bericht der Jury wurde erwähnt, dass es in diesem Jahr keinen Preis zu verleihen gibt, da die Qualität der Arbeiten nicht zu überzeugen mögen (Obwohl zwei Arbeiten mit der Note 6 ausgezeichnet wurden!). Diese Auffassung möchte ich persönlich nicht weiter kommentieren, da ich als Raumplanungsstudent an eben dieser Schule mich nicht auf eine Diskussion über die Qualität von den Diplomarbeiten einlassen möchte. Was ich jedoch sehr in Frage stelle, ist die Begründung der Fachjury. Im Bericht hagelt es nur so von Gegensätzlichkeiten.

Als Beispiel:

1. Es wird bemängelt, dass die Ausstellung zu textlastig sei. Auf der anderen Seite wird angekreidet, dass das Problem des Fluglärms nicht erwähnt wird. Obwohl genau diese Problematik in jedem Bericht auf den ersten Seiten erwähnt wird, und zudem bei einem allfälligen Nachfragen sofort geklärt werden könnte.
2. Als Grundlage der Beurteilung dient nur die Ausstellung. Die Ausstellung ist aber eine Ergänzung und nicht der Hauptteil der Arbeit. Ich finde es hiermit äusserst fragwürdig, einen Preis des Verbandes der Raumplanerinnen und Raumplaner nur aufgrund von Annahmen und Interpretationen aus den Plänen abzuleiten!
3. Der Hinweis, dass einzelne Arbeiten nicht über den Perimeterrand hinausragen ist verständlich, zeugt jedoch davon, dass die Jury absolut keine Ahnung hat, wie die Aufgabestellung lautete, bzw. zustande kommt.

4. Zwei Arbeiten erhalten trotzdem eine Würdigung, da sie sich laut der Jury inhaltlich wie formell von den anderen Arbeiten abheben. Warum die Prüfungskommission jedoch auf eine völlig andere Meinung kommt, lässt sehr viel Raum zur Interpretation über das Zustandekommen des FSU-Juryberichtes offen.
5. Wir sind ein Verein der Raumplanerinnen und Raumplaner, aber der Inhalt wird nicht bewertet !! Ich schlage deshalb vor den Titel des Preises in «Auszeichnung für die beste Darstellung eines raumplanerischen Themas» umzuwandeln, oder gleich abzuschaffen!

Ich stelle den Antrag:

1. Einsetzung einer Kommission zur Ausarbeitung neuer Richtlinien zur Bewertung der Diplomarbeiten an der Hochschule Rapperswil Fachrichtung Raumplanung.
2. Umbenennung des Preises in «Auszeichnung für die Beste Darstellung eines raumplanerischen Themas».
3. Falls Punkt 1 oder 2 nicht angenommen werden, beantrage ich die Abschaffung des FSU-Preises per sofort.

Dieses Papier muss natürlich nicht an der Generalversammlung behandelt werden, ich bitte jedoch mein Anliegen eingehend an einer geeigneten Vorstandssitzung zu prüfen!

*Mit bestem Dank und freundlichen Grüssen  
Jules Lukas Gut, Student Raumplanung  
Hochschule Rapperswil,*

*Aufgrund der aufgetretenen Schwierigkeiten hat die Geschäftsstelle des FSU sowohl die FHS wie auch die Jury-Präsidentin gebeten, ihre Vorstellungen dazu zu formulieren. Der Vorstand wird an der Sitzung vom Juni das Geschäft behandeln und dabei auch den Antrag beantworten. FSU-Geschäftsleitung*

## FSU Jahresrechnung

In der Jahresrechnung 2001 des FSU wird in fetter Schrift darauf hingewiesen, dass das *collage*-abo inbegriffen ist. Diese besondere Hervorhebung des *collage*-abos könnte bei einigen Mitgliedern Stirnrünzeln im Zusammenhang mit dem erhöhten Mitgliederbeitrag verursacht haben. Als Mitglied der Redaktionskommission möchte ich darum folgendes klarstellen:

Die Erhöhung des Mitgliederbeitrages für ehemalige BVS und VRN Mitglieder wird nicht durch höhere *collage*-Kosten verursacht – im Gegenteil! Der FSU senkt seine Beitragszahlungen an die *collage* um mehr als 40% (gemäss Budget 2001)!

*Lionel Leuenberger, Basel  
Redaktionsmitglied collage*

## wettbewerb/concours

### Wettbewerbsverfahren

**Anlässlich der mit GATT/WTO umstritten geführten Diskussion rund um Architektur- und Ingenieurwettbewerbe äussert sich die SIA-**

**Wettbewerbskommission im tec21 Nr. 8, 12, 16/17 zu Schlüsselfragen des Wettbewerbswesens.**

*collage* weist auf diese Artikel hin, weil dem Wettbewerbswesen bei der Umsetzung der Raumplanung eine grosse Bedeutung zukommt. Neue Grundlagen seitens des Bundes und des SIA sowie der Auftragsrückgang im Bau- und Planungswesen beeinflussen die Wettbewerbsverfahren. Eine Auseinandersetzung mit der heutigen Situation tut not. Der erste Beitrag befasst sich mit dem seit kurzem in Mode gekommenen Vorauswahlverfahren, insbesondere mit der Frage, unter welchen Bedingungen die Anwendung von Vorauswahlverfahren angebracht sei und welche Kriterien dabei zu berücksichtigen seien.

Der zweite Beitrag befasst sich mit dem Gesamtleistungswettbewerb. Am Beispiel des von der Kommission geprüften Gesamtleistungswettbewerbs für die Erweiterung des Spitals Zofingen beschreiben die Autoren ihre ersten Erfahrungen mit dem für sie neuen Instrument.

Der dritte Beitrag befasst sich mit den Qualitätsstandards bei der Vorbereitung und der Betreuung von Wettbewerben, insbesondere mit der Bedeutung des professionellen Coachings von Entscheidungsträgern und der kritischen Moderation von Entscheidungsprozessen für die Qualität des Resultats und die Fairness des Verfahrens.

*Zum Thema Wettbewerbe siehe auch «anthos» Nr. 1-01*

## bund, kantone/ confédération, cantons

### Bund, Kantone, Städte und Gemeinden gehen Agglomerationsprobleme gemeinsam an

**Bund, Kantone, Städte und Gemeinden haben am 28.02.2001 die gemeinsame «Tripartite Agglomerationskonferenz (TAK)» gegründet. Die TAK ist eine Plattform zur Förderung der vertikalen Zusammenarbeit Bund – Kantone – Städte/Gemeinden und zur Entwicklung einer gemeinsamen Agglomerationspolitik. Die Partner sind überzeugt, dass die TAK einen wesentlichen Beitrag zur Lösung der Agglomerationsprobleme leisten kann. Sie wollen damit auch der Bedeutung der Städte und Agglomerationen als Lebensraum und Wirtschaftsstandort vermehrt gerecht werden.**

### Dazu sagte Bundesrat Leuenberger an der Medienkonferenz:

Noch vor 50 Jahren war die Schweiz mehrheitlich ländlich. Heute aber wohnen zwei Drittel der Bevölkerung der Schweiz in Städten oder Agglomerationen. Das heisst, dass die Mehrheit der Bevölkerung in einem städtischen Umfeld lebt und arbeitet. Noch ausgeprägter konzentrieren sich die wirtschaft-

lichen Tätigkeiten in Städten und Agglomerationen. Die Städte sind die wirtschaftlichen Motoren der Schweiz und seit jeher Brennpunkte des gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Wandels.

Ohne Städte hätte die Schweiz nicht unseren heutigen Lebensstandard. Ohne Städte gäbe es den starken Wirtschaftsstandort Schweiz nicht. Die Verstädterung unseres Lebensumfeldes kann man für gut oder schlecht halten; sie ist aber eine unumkehrbare Tatsache. Tatsache ist aber auch, dass die Städte und Agglomerationen mit wachsenden Problemen konfrontiert sind. Das Siedlungswachstum der Stadt hat die politischen Grenzen längst überschritten. Die Kehrseite urbaner Dichte und Dynamik ist heute eine zunehmend schwindende Lebensqualität für die Bevölkerung. Auch die Standortattraktivität für die Wirtschaft leidet.

Die Städte können viele Probleme nicht mehr selber lösen. Es fehlt ihnen dafür der eigene Handlungsspielraum: Sei es, weil der Bund oder die Kantone zuständig sind, sei es, weil sich die Probleme nicht ohne Zusammenarbeit der Agglomerationsgemeinden lösen lassen. Und schliesslich hat sich ihr finanzieller Handlungsspielraum verkleinert, weil die Kernstädte für die Nachbargemeinden oder die Region viele Leistungen erbringen, die bisher nur ungenügend abgegolten wurden. Die Beachtung, die man den Städten und ihren Problemen von Seiten Bund und Kantonen schenkte, stand und steht immer noch in keinem Verhältnis zur Bedeutung, die sie für das wirtschaftliche und kulturelle Wohl unseres Landes haben.

Das benachbarte Ausland hat diese Problematik schon länger erkannt. Die Regierungen unserer Nachbarländer fördern und initiieren verschiedenste Formen der Zusammenarbeit auf Agglomerationsebene und unterstützen diese aktiv bei der Bewältigung ihrer Probleme.

Der Bund beeinflusst mit vielen seiner Tätigkeiten auch die Entwicklung unserer Städte. Ich denke da z.B. an die Verkehrspolitik: Ob und wie er den öffentlichen Agglomerationsverkehr (z.B. Tramausbauten) finanziell unterstützt oder nicht, ist für die Städte entscheidend. Wie er die Anbindung der Schweiz an das Schienen-Hochgeschwindigkeitsnetz Europas organisiert, entscheidet wesentlich über die Attraktivität und Konkurrenzfähigkeit unserer Städte.

Der Bundesrat hat in seinem Bericht über die Kernstädte von 1999 die Bedeutung der Städte und Agglomerationen für eine nachhaltige Entwicklung unseres Landes anerkannt. Er schliesst daraus, dass es eine aktivere Agglomerationspolitik des Bundes braucht. Wegleitend dabei sind die Grundzüge der Raumordnung Schweiz, die der Bundesrat 1996 genehmigt hat. Das Anliegen der Erneuerung und Stärkung der Städte nimmt darin einen zentralen Platz ein.

Eine Agglomerationspolitik des Bundes ist in unserem föderalistischen Staatssystem nur möglich, wenn der Bund gemeinsam mit den Kantonen und mit den Städten handelt. Deshalb haben heute der Bund, die Kantone, die Städte und Gemeinden die Tripartite Agglomerationskonferenz konstituiert. Erstmals

steht damit eine Plattform zur Verfügung, wo die drei Ebenen des Bundesstaates gemeinsame Probleme angehen können und gemeinsame Lösungswege finden können.

Wir wollen damit eine Plattform nicht nur für die Reparatur, sondern auch für gemeinsam getragene Perspektiven der urbanen Schweiz schaffen.

#### **Auskünfte:**

*Regierungsrat Dr. Paul Huber, Justiz-, Gemeinde- und Kulturdepartement LU, Präsident TAK, Tel. 041/228 57 81*

*Prof. Pierre-Alain Rumley, Direktor ARE Bundesamt für Raumentwicklung, Tel. 031/322 40 61*

*Dr. Barbara Rigassi, Botschafterin, seco Staatssekretariat für Wirtschaft, Tel. 031/322 29 59*

*Dr. André Baltensberger, Sekretär KdK, Tel. 032/625 26 70*

*Dr. Urs Geissmann, Direktor SSV, Tel. 031/356 32 32*

*Sigisbert Lutz, Generalsekretär SGV, Tel. 031/858 31 16*

### **La Confédération, les cantons, les villes et les communes ont décidé d'aborder ensemble les problèmes des agglomérations**

**La Confédération, les cantons, les villes et les communes ont créé aujourd'hui la «Conférence tripartite sur les agglomérations (CTA)». Il s'agit d'une plate-forme destinée à promouvoir la collaboration entre la Confédération, les cantons, les villes et les communes et à définir une politique des agglomérations commune. Les différents partenaires sont convaincus que la CTA contribuera largement à résoudre les problèmes dans ce domaine. Ils entendent également renforcer le rôle des villes et des agglomérations en tant que cadre de vie et pôle économique.**

**A ce sujet, le discours du conseiller fédéral Leuenberger lors de la conférence de presse:** S'il y a encore une cinquantaine d'années la Suisse était essentiellement rurale, la donne est aujourd'hui radicalement différente puisque les villes ou agglomérations concentrent à elles seules les deux tiers de la population. Cadre de vie ou de travail de la majorité des Suisses, elles drainent aussi l'essentiel des activités économiques. Les villes sont donc le moteur de notre économie, elles constituent le pivot de l'évolution sociale et économique.

Sans elles, notre niveau de vie ne serait pas ce qu'il est. Sans elles, la Suisse ne pourrait pas davantage prétendre au rôle économique qui est aujourd'hui le sien. On peut certes approuver ou déplorer l'urbanisation; il n'en demeure pas moins que ce processus est désormais un fait accompli.

Une chose est sûre toutefois, les villes et les agglomérations sont sans cesse confrontées à de nouveaux problèmes qu'elles ne sont plus en mesure de résoudre seules. L'extension des villes et la dynamique qu'elle induit a aussi son revers: les habitants y perdent en

qualité de vie et la Suisse en attractivité sur le plan économique.

Or, à elles seules, les villes n'ont pas les moyens de résoudre ces problèmes. Soit parce que ces derniers sortent de leur champ de compétence et sont du ressort de la Confédération ou du canton, soit parce qu'ils impliquent une collaboration entre agglomérations. En outre, leur marge de manœuvre sur le plan financier s'est considérablement réduite étant donné que les centres urbains assurent nombre de prestations qui profitent aux communes voisines ou à la région sans bénéficier pour autant d'une compensation appropriée.

Aujourd'hui, l'attention que l'on accorde aux villes ne reflète pas l'importance qu'elles revêtent sur les plans économique et culturel. Il en va autrement dans les pays voisins qui s'emploient à favoriser la collaboration entre les agglomérations et les soutiennent activement lorsqu'il s'agit de trouver des solutions à leurs problèmes.

La Berne fédérale joue également un rôle dans l'évolution que connaissent nos villes. Prenons, par exemple, la politique des transports: que la Confédération décide ou refuse de soutenir financièrement les transports publics d'agglomération (aménagement de lignes de tram) n'est évidemment pas sans conséquence pour les villes. Par ailleurs, l'attractivité et la compétitivité de ces dernières dépendent largement des choix effectués par la Confédération en ce qui concerne le raccordement de la Suisse au réseau ferroviaire européen à grande vitesse.

Dans son rapport sur les centres urbains de 1999, le Conseil fédéral a mis en exergue le fait que les villes et les agglomérations jouaient un rôle déterminant pour le développement durable de notre pays. Fort de ce constat, il a fait valoir qu'il convenait de mettre en œuvre une véritable politique d'agglomération à l'échelle de la confédération. Les grandes lignes de l'organisation du territoire suisse, adoptées par le Conseil fédéral en 1996, s'inscrivent d'ailleurs dans cette logique puisqu'elles mettent l'accent sur la nécessité de rénover et de revitaliser les villes. Or, dans un système comme le nôtre, il n'est possible de mener à bien une politique d'agglomération à l'échelle de la confédération que si cette dernière, les cantons et les communes travaillent ensemble. C'est précisément dans cette optique que tous ces acteurs ont décidé aujourd'hui de mettre sur pied la Conférence tripartite sur les agglomérations, qui constitue d'ailleurs une première. Réunissant des représentants des trois niveaux constitutifs de l'État fédéral, cet organe aura donc vocation à promouvoir une approche globale des problèmes et à permettre l'émergence de solutions communes.

Pour autant, nous n'entendons pas nous limiter à intervenir a posteriori sur les problèmes inhérents à l'urbanisation. Nous souhaitons également entretenir ensemble des perspectives.

#### **Renseignements:**

*Conseiller d'Etat, Dr. Paul Huber, Département de la justice et de la culture LU, Président CTA, tél. 041/228 57 81*

Prof. Pierre-Alain Rumley, Directeur ODT, Office fédéral du développement territorial, tél. 031/322 40 61

Dr. Barbara Rigassi, Ambassadrice, Secrétaire d'Etat à l'économie, tél. 031/322 29 59

Dr. André Baltensberger, Secrétaire CdC, tél. 032/625 26 70

Dr. Urs Geissmann, Directeur UVS, tél. 031/356 32 32

Sigisbert Lutz, Secrétaire général ACS, tél. 031/858 31 16

## Vielfältige Landschaft steht auf dem Spiel

Innerhalb einer Generation von 1972 bis 1995 wurde zusätzlich eine Fläche so gross wie der Genfersee durch Siedlungen, Anlagen und Strassen beansprucht. Jede Sekunde bekommen 4m<sup>2</sup> Land ein neues Gesicht. Zwar hat der zusätzliche Flächenverbrauch seit den 70er Jahren abgenommen. Die jährlich neu beanspruchten Flächen für Siedlungen und Verkehr bleiben aber dennoch hoch. Dies ist aus der neuen Studie «Landschaft unter Druck – 2. Fortschreibung» des Bundesamts für Umwelt, Wald und Landschaft (BUWAL) und des Bundesamts für Raumentwicklung (ARE) ersichtlich.

Die Studie «Landschaft unter Druck – 2. Fortschreibung» des Bundesamts für Umwelt, Wald und Landschaft und des Bundesamts für Raumentwicklung kann zum Preis von Fr. 6.20 inkl. MWST beim BBL/EDMZ, 3003 Bern (Bestell-Nr. 412.681.2d), schriftlich oder online über [www.admin.ch/edmoz](http://www.admin.ch/edmoz) bestellt werden.

### Auskünfte:

Walter Zeh, Abteilung Natur und Landschaft Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft, Tel. 031/322 93 73, [walter.zeh@buwal.admin.ch](mailto:walter.zeh@buwal.admin.ch)

Heinz Meier, Bundesamt für Raumentwicklung, Tel. 031/322 40 72, [heinz.meier@are.admin.ch](mailto:heinz.meier@are.admin.ch)

Rudolf Menzi, Informationsdienst Bundesamt für Raumentwicklung, Tel. 079/6 477 444, [rudolf.menzi@are.admin.ch](mailto:rudolf.menzi@are.admin.ch)



## La diversité du paysage est en jeu

Entre 1972 et 1995, soit en l'espace d'une génération, une surface supplémentaire équivalente à celle du lac Léman a fait place à l'urbanisation, aux constructions, aux installations et aux routes. Chaque seconde, 4 m<sup>2</sup> de terrain changent d'aspect. Certes, depuis les années 70, la consommation annuelle de terrains a diminué. Mais les surfaces nouvellement occupées chaque année par l'extension de l'urbanisation et par le trafic

restent importantes, comme le montre la nouvelle étude «Le paysage sous pression – Suite 2», publiée par l'Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage (OFEFP) et par l'Office fédéral du développement territorial (ODT).

L'étude «Le paysage sous pression – Suite 2» publiée par l'Office fédéral du développement territorial et par l'Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage peut être commandée par écrit à l'OCFIM, 3003 Berne (no de commande 412.681.2f) au prix de 6.20 francs, TVA incl., ou en ligne par le site web [www.admin.ch/edmoz](http://www.admin.ch/edmoz).

### Renseignements:

Walter Zeh, Division Nature et paysage, Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage, tél. 031/322 93 73, [walter.zeh@buwal.admin.ch](mailto:walter.zeh@buwal.admin.ch)

Heinz Meier, Office fédéral du développement territorial, tél. 031/322 40 72, [heinz.meier@are.admin.ch](mailto:heinz.meier@are.admin.ch)

Rudolf Menzi, Service d'information, Office fédéral du développement territorial, tél. 079/647 74 44, [rudolf.menzi@are.admin.ch](mailto:rudolf.menzi@are.admin.ch)

## Von der Autobeachtung zur Nachhaltigkeit

Von der Autobeachtung zur Nachhaltigkeit. Unter diesem Titel zeichnet eine soeben erschienene Broschüre des Amtes für Raumentwicklung (ARE) die Geschichte der schweizerischen Verkehrspolitik seit den 70er Jahren nach. Damit wird gleichzeitig eine Lücke in der schweizerischen Geschichtsschreibung geschlossen, existierte doch bis heute keine historische Arbeit über die letzten drei Jahrzehnte der schweizerischen Verkehrspolitik.

Der Bericht «Entwicklungen in der schweizerischen Verkehrspolitik seit den 70er Jahren – Von der Autobeachtung zur Nachhaltigkeit» des Bundesamts für Raumentwicklung kann zum Preis von Fr. 12.00 inkl. MWST beim BBL/EDMZ, 3003 Bern (Artikel-Nr.: 801.585.d), schriftlich oder online über [www.admin.ch/edmoz](http://www.admin.ch/edmoz) bestellt werden.

## De l'euphorie automobile à la durabilité

Sous le titre allemand «Von der Autobeachtung zur Nachhaltigkeit», l'Office du développement territorial (ODT) vient de publier une brochure consacrée à l'évolution de la politique suisse des transports depuis les années septante. Celle-ci comble ainsi une lacune dans l'historiographie suisse contemporaine car, jusqu'ici, il n'existait pas de chronique relatant les développements de ces trente dernières années.

Le rapport «Entwicklungen in der schweizerischen Verkehrspolitik seit den 70er Jahren – Von der Autobeachtung zur Nachhaltigkeit» publié par l'Office fédéral du développement territorial peut être commandée par écrit à l'OCFIM, 3003 Berne (no de commande 801.585.d) au prix de 12.00 francs, TVA incl.,

ou en ligne par le site web [www.admin.ch/edmoz](http://www.admin.ch/edmoz).

## Repubblica e Cantone del Ticino

Il 10 aprile scorso, con effetto retroattivo al 1° aprile 2001, il Consiglio di Stato ha nominato il dott. Moreno Celio quale nuovo Capo della Sezione pianificazione urbanistica in sostituzione dell'ing. Davide Pedrolì, al quale sono stati assegnati nuovi compiti presso il Dipartimento del territorio.

## ausland, grenzregionen/étranger, régions limitrophes

## 4<sup>th</sup> Biennial of Town Planners in Europe, 20, 21 and 22 of September 2001 in Rotterdam

The theme of the Biennial is «Cultures of Cities – Transformations generating New Opportunities». The Fourth Biennial will review the links between contemporary cultural developments and modern approaches to urban planning and design in Europe.

## ISOCaRP Congress 16. – 20. September 2001 in Utrecht (NL)

Der Jahreskongress der Internationalen Gesellschaft der Stadt- und Regionalplaner (IGS-RP) findet dieses Jahr vom 16. – 20. September 2001 in Utrecht (NL) statt.

Der Titel «Honey, I shrunk the space – Planning in the Information Age» zeigt, worum es gehen soll; Informationstechnologie, Globalisierung und Deregulierung und die dadurch bewirkte Kompression von Zeit und Raum trifft den Beruf des Raumplaners / der Raumplanerin in seinen Kerntätigkeiten; dem Management der räumlichen Entwicklung und von Abläufen.

Der Kongress wird mit Inputs namhafter Referenten wie beispielsweise Richard Sennett (Der flexible Mensch) und William J. Mitchell (City of Bits, e-Topia) starten. Und in 3 Parallel-Sessions werden anschliessend die Fa-



cetten der Thematik in Theorieblöcken, Fallbeispielen und Exkursionen vertieft. Daraus sollen erste Schlussfolgerungen auf den Planerberuf gezogen werden.

#### Information

Suzanne Mulder, Martijn Vos  
Projectorganisation 4<sup>th</sup> Biennial of Towns and  
Town Planners in Europe  
tel. +31(0)70 302 8484, fax. 70 361 7422  
www.isocarp.org/2001  
www.biennaltownplanning.org

## ausbildung/ formation

### PIT – Internationales PlanerInnen Treffen;

#### Ein Bericht von fünf Studenten der HSR Rapperswil

Als wir vor einigen Wochen zufälligerweise ein PIT-Flyer in die Hand bekamen, verstanden wir nur Bahnhof. In der ersten Aprilwoche waren wir nun zum ersten Mal als Schweizer-Vertretung am PIT. Bis vor wenigen Wochen hatten wir keine Ahnung, was im deutschsprachigen Raum im Bereich der Raumplanung alles so abläuft. Irgendwie hatten wir auch ein wenig das Gefühl, dass es dies ja in den anderen Ländern gar nicht wirklich gibt ...

Doch wir haben uns getäuscht, und wie! Während einer Woche waren wir zu fünf in Wien und haben uns durch den europäischen Raumplanungsdschungel geschlagen. Unsere erste Erkenntnis: Nicht nur in der Schweiz gibt es grosse Probleme mit dem Raumplanungs-Nachwuchs. Auch in Deutschland und Österreich kämpfen die Unis um jeden neuen Studenten. Doch gegen den Studentenmangel wird etwas unternommen. Alle deutschsprachigen Unis haben sich zusammengeschlossen und produzieren gemeinsam einen Flyer, welcher bei den Berufsberatern aufliegt. Zudem wird eine gemeinsame Homepage betrieben.

Durch die vielen Workshops, Exkursionen und Vorlesungen, die während der einwöchigen Raumplanungs-Festwoche abgehalten wurden, konnten wir überprüfen, ob unser Wissensstand dem europäischen Niveau entspricht. Unser Resultat: Wir brauchen uns keineswegs zu verkriechen! Obwohl «nur» auf FH-Niveau, war unser Know-how sicher auf der gleichen Stufe, wenn nicht sogar besser! Was wir jedoch feststellen konnten, war die europäische Vernetzung, welche leider völlig an uns vorbei geht. Während praktisch alle Studenten mindestens ein Semester an einer ausländischen Uni absolviert haben, sieht diese Bilanz bei uns schon ein wenig mager aus. Eigentlich nur logisch, dass alle Teilnehmer sehr erstaunt waren, dass man in der Schweiz nicht nur in Zürich Raumplanung studiert!

Dass es in der Schweiz nur ein Vollzeitstudium an der Hochschule Rapperswil gibt, war den auch für alle sehr überraschend. Nun, wir haben während einer Woche versucht, die

Raumplanung Schweiz auch in Europa bekannt zu machen. Jedenfalls hat man uns regelmässig zu später Stunde noch im «Beisl» am debattieren angetroffen! Wir hoffen, dass die Fachhochschule Rapperswil, Abteilung Raumplanung auch am nächsten PIT (im November in Kaiserslautern) wieder dabei sein wird. Es lohnt sich!

Hugo, Marco, Remy, Simon und Jules,  
Klasse R6

<http://www.planungsstudium.net>  
<http://www.festwoche-raumplanung.com>  
[http://welcome.to/pit\\_wien](http://welcome.to/pit_wien)

### HSR Hochschule Rapperswil, Abteilung Raumplanung

#### Diplomarbeiten 2000/01

Sämtliche 18 Diplomantinnen und Diplomanden haben ihr Studium erfolgreich abgeschlossen. Auch dieses Jahr konnten erfreulicherweise wieder drei Preise für besonders gute Diplomarbeiten vergeben werden. Die Arbeiten folgender AbsolventInnen wurden ausgezeichnet (Preisstifter in Klammern):  
*Nathalie Mil:* «Wege zur Umnutzung oder Neugestaltung des Kasernenareals der Stadt Zürich» (Feddersen & Klostermann, Zürich)  
*Lukas Ostermayr:* Siedlungsentwicklung und Verkehrsmassnahmen im Einklang, Rontal (asa, Rapperswil)  
*Daniel Rudin:* Dorf Siebnen: Verkehrskonzept 2000 (Metron Verkehrsplanung AG, Brugg)  
Eine Zusammenfassung sämtlicher Arbeiten kann auf der HSR-Homepage eingesehen werden (s. unten).

#### Studienjahr 2001/02: Grundstudium und Weiterbildungsangebot

Die Frist für die Anmeldung zum Studium an der HSR ist zwar am 30. April 2001 offiziell abgelaufen. Studieninteressierte, welche die nötigen Voraussetzungen erfüllen, sind jedoch immer noch herzlich willkommen. Es sei daran erinnert, dass das Grundstudium Raumplanung auch berufsbegleitend absolviert werden kann (Dauer: 4 bis 5 Jahre, an 2 bis 3 Tagen pro Woche). Die beiden Vertiefungsrichtungen «Stadtplanung/Städtebau» und «Integrierte Verkehrsplanung» sowie weitere Einzelmodule können auch als Fachhörer/-in besucht werden (siehe auch Inserat in dieser *collage*).

#### Peer-Review: Die Abteilung wird unter die Lupe genommen

Am 22. und 23. März 2001 wurde auch an der Abteilung Raumplanung der HSR eine sog. Peer-Review durchgeführt. Das Instrument der Peer-Review ist ein weltweit eingesetztes Standardverfahren zur Qualitätsüberprüfung von Hochschulen – sowohl von Fachhochschulen wie auch von universitären Hochschulen.

Die 1998 vom Bundesrat für die Aufbauphase 1996–2003 erteilten Genehmigungen zum Führen der sieben regionalen Fachhochschulen sind bis ins Jahr 2003 befristet. Sie sind mit Auflagen verbunden und sehen eine Reihe von Überprüfungen vor. Dazu gehört auch die Überprüfung der wissenschaftlichen Qualität,

die im Auftrag der Eidgenössischen Fachhochschulkommission (EFHK) und des Bundesamtes für Berufsbildung und Technologie (BBT) durch die Peer-Review wahrgenommen wird. Die Peer-Review ist eines von mehreren Elementen, mit denen der Bund den im Fachhochschulgesetz formulierten politischen Auftrag zum Aufbau qualitativ hochstehender Fachhochschulen umsetzt.

Über die Ergebnisse der Vor-Ort-Begutachtung und die Evaluation soll in einer späteren Ausgabe der *collage* berichtet werden.

#### Titelumwandlung HTL / FH

Alle bisherigen Absolventinnen und Absolventen des Studienganges Siedlungsplanung/Raumplanung finden unter der folgenden Adresse Informationen zu den verlangten Voraussetzungen für eine Umwandlung des Titels Siedlungsplaner/-in HTL in dipl. Ing. FH, Raumplaner/-in:

<http://www.gsbhvw.ch/titelumwandlung.html>

#### Informationen und Auskünfte zur Abteilung Raumplanung

Assistenz Raumplanung, Frau Karin Bättig  
Tel. 055 222 49 41, E-Mail: [kbaettig@hsr.ch](mailto:kbaettig@hsr.ch)  
<http://www.r.hsr.ch>

Thomas R. Matta

## nachrichten/ nouvelles

### wisst ihr dass ... / savez-vous que ...

... die Kosten für den privaten Personenverkehr auch in den letzten 6 Jahren weniger stark angestiegen sind als die Konsumausgaben der privaten Haushalte? Hingegen lag die Teuerung beim öffentlichen Verkehr fast 9% über der allgemeinen Teuerung. Damit hat sich die Tendenz der letzten 24 Jahre fortgesetzt. (Informationsdienst des Bundesamtes für Raumordnung, Bericht «Preisentwicklung im Personenverkehr 1994-1999» BBL/EDMZ, 3003 Bern, Bestell-Nr. 801.568)

... Carl Fingerhut von der technischen Universität Darmstadt – Fachbereich Architektur – zum Honorarprofessor ernannt wurde?

... es vom 21. – 23. September 2001 einen «Clean-Up-Switzerland-Day» geben wird? Dafür sorgt im Rahmen der Kampagne «Trash ist Kultur» die Stiftung praktischer Umweltschutz Schweiz (pusch).

... Bund und Kantone Empfehlungen für eine verbesserte Koordination von Baubewilligung von Antennenanlagen herausgegeben haben?

(Homepage Bundesamt für Kommunikation: [http://www.bakom.ch/ger/subpage/?category\\_110.html](http://www.bakom.ch/ger/subpage/?category_110.html))

... es in England eine Menge von Ausbildungsmöglichkeiten in Raumplanung gibt? In einer Beilage zur Fachzeitschrift «Planning», dem offiziellen Organ des Royal Town Planning Institute UK «Courses Directory 2001» sind sie aufgelistet.

## publikationen/ publications

### Autofreier Tourismus im Alpenraum

Dipl. Geograph Markus Rebstock hat in der Fallstudie Braunwald, Kanton Glarus, die Wechselwirkung zwischen Tourismus und Verkehr untersucht. Weitere Informationen zu dieser Arbeit unter der homepage <http://markus-rebstock.de>.

Zu beziehen bei: Dipl. Geogr. Markus Rebstock, Leanderstrasse 20a, D-54295 Trier.

### «New city spaces» de Jan Gehl et Lars Gemzoe, The Danish Architectural Press, janvier 2001.

Après ses deux remarquables ouvrages précédents (Public spaces public life, Copenhagen 1996; Life between buildings, Copenhagen 1971), centrés sur des réalisations danoises de rues et espaces pour les piétons, les deux auteurs se lancent à la conquête de l'Europe et des États-Unis.

Le premier ouvrage «Life between buildings», publié en 1971, est devenu un classique pour les étudiants en architecture et en urbanisme. C'était une des premières fois après Camillo Sitte, qu'un architecte développait un discours sur l'espace public, sur l'espace non bâti. Dans son deuxième ouvrage «Public spaces public life», il faisait un bilan de la politique danoise en faveur des piétons de 1992 à 1996 à Copenhague. Il est étonnant, au premier abord, que dans un pays au long et rigoureux hiver, les espaces publics aient une telle importance. Mais justement du fait de la brièveté du printemps et de l'été, ils n'en sont que plus importants. Le moindre rayon de soleil est prétexte à se délasser sur les escaliers, les bancs, les pelouses, tout en discutant avec ses voisins. Plus que la sensibilité écologique très développée dans le nord de l'Europe, c'est certainement de plaisir qu'il s'agit ici. Ce nouvel ouvrage ouvre la réflexion et la comparaison à 39 places dans 17 pays. Si les exemples de Lyon et de Barcelone sont très connus, il y en a d'autres qui sont inédits. Les plus étonnants sont certainement celui de Riyadh en Arabie Saoudite, qui retrouve les grandes compositions classiques des places de Samarcande ou des jardins de Lahore et celui de Tsukuba au Japon qui re-interprète librement la place du Capitole à Rome.

Le livre est divisé en trois parties : «Regagner de l'espace public» décrit les éléments clés du développement de l'espace public dans les 25 dernières années. Le chapitre «Neuf villes- neuf stratégies pour l'espace public» donne des exemples de villes qui ont tout particulièrement développé un ensemble de réalisations. La troisième partie «39 rues et places» présente des exemples de réalisations du monde entier.

L'ouvrage est richement illustré de très belles photos. Chaque exemple, brièvement décrit, est accompagné d'un plan de situation et d'un relevé du projet.

Alain Viaro, urbaniste  
Service d'urbanisme de la ville de Genève

### Flughafenausbau verschärft Staus auf den Strassen

Mit dem Ausbau der 5. Etappe des Flughafens wird auch der landseitige Verkehr stark zunehmen. Die RZU rechnet bis 2019 mit 40% zusätzlichem Strassenverkehr. Staus auf der Flughafenautobahn sind programmiert.



Diese Strassenverkehrszunahme ist laut einer Mitteilung der Regionalplanung Zürich und Umgebung (RZU) zu erwarten, auch wenn der Anteil des öffentlichen Verkehrs, wie angestrebt, von 34% auf 42 % erhöht werden kann. Vor allem die Passagiere und Angestellten sollen dazu gebracht werden, vermehrt mit dem öffentlichen Verkehrsmittel anzureisen. Die Voraussetzungen dazu sind aber heute noch nicht gegeben. Nur von 19 Gemeinden kann man heute den Flughafen mit dem öffentlichen Verkehr direkt, ohne Umsteigen, im Halbstundentakt erreichen. Das Auto wird mit einem Verkehrsanteil von 58% auch in Zukunft das Hauptverkehrsmittel bleiben. Die RZU schätzt für 2010 den Parkplatzbedarf am Flughafenkopf auf 18 300 Plätze, was eine Erhöhung von 60% bedeutet, nicht eingerechnet die Nutzungen wie Casino, Businesscenter oder ein Flughafenhotel.

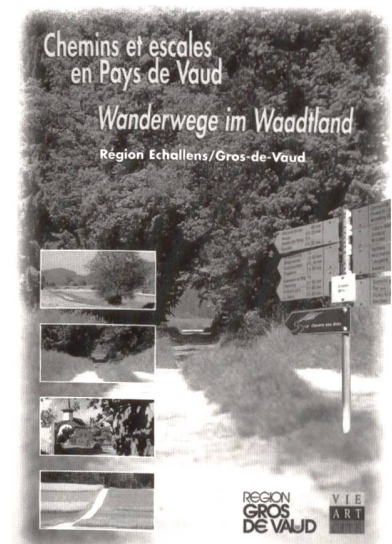
Kritisch wird in Zukunft die Belastung der Flughafenautobahn A51, die heute noch eine Leistungsreserve von 17% hat. Der Anteil des Flughafenverkehrs am Gesamtverkehr beträgt heute noch 42%. Im Jahre 2010 wird gemäss RZU jedes zweite Fahrzeug zum Flughafen fahren oder von dort kommen. Die Gesamtbelastung der A51 wird auf fast 100 000 Fahrzeuge pro Tag steigen. Dies ist mehr, als heute der Baregg Tunnel aufweist, der wegen den Staus derzeit von 4 auf 7 Spuren ausgebaut wird. Es ist aus der Sicht der RZU zu befürchten, dass Fluggäste künftig während mehreren Stunden am Morgen und Abend damit rechnen müssen, bei einer Fahrt im Stau stecken zu bleiben. Damit besteht die Gefahr, dass die Autofahrer frühzeitig auf das lokale Strassennetz ausweichen werden.

Verkehrsauswirkungen des Flughafens Zürich», Regionalplanung Zürich und Umgebung (RZU), Seefeldstrasse 329, 8008 Zürich, Tel. 01 381 36 36

### «Chemins et escales en pays de Vaud»

Ce guide de tourisme pédestre a vu le jour grâce à une heureuse concordance d'intentions. Il était souhaité depuis plusieurs années car, jusqu'ici, il n'en existait pas pour cette large région du moyen-pays vaudois. Les 52 itinéraires d'excursions, aisées pour la plupart, à travers prés, cultures, forêts ou le long de lits de rivières souvent peu connues, dévoilent des lieux pittoresques et inattendus. Ces trajets partent ou atteignent, en priorité, des bourgs et villages du Gros-de-Vaud, mais rayonnent bien au-delà, jusqu'à Chavornay, Moudon, Lausanne, Yverdon-les-Bains et Yvonnand. Arrivées, départs et fréquemment points intermédiaires correspondent à des arrêts de transports publics, dont, pour bon nombre, sont des stations de la ligne ferroviaire Lausanne-Echallens-Bercher. Des croquis précis permettent de se repérer facilement sur la carte annexée. Les textes d'accompagnement signalent les particularités et les curiosités. Ils sont illustrés de photos, en couleur pour la plupart et sont assortis de pictogrammes pour les informations pratiques. En fin d'ouvrage, quelques pages consacrées au «Chemin des Blés», un itinéraire en boucle d'Echallens à Granges-près-Marnand et retour, proposent de nombreuses possibilités de contacts avec la vie paysanne.

Ce guide pratique, de format agréable, laissant place à l'initiative et à la découverte personnelle est disponible en librairie et chez les éditeurs.



«Chemins et escales en pays de Vaud»  
Edité conjointement par l'Association de la Région de Gros de Vaud, Echallens et les éditions Vie Art Cité, Lausanne (français/allemand), juillet 2000.

Minon Meyer