

<b>Zeitschrift:</b>	Vermessung, Photogrammetrie, Kulturtechnik : VPK = Mensuration, photogrammétrie, génie rural
<b>Herausgeber:</b>	Schweizerischer Verein für Vermessung und Kulturtechnik (SVVK) = Société suisse des mensurations et améliorations foncières (SSMAF)
<b>Band:</b>	93 (1995)
<b>Heft:</b>	9
<b>Artikel:</b>	Stadt und Verkehr : wie weiter? : Nationales Forschungsprogramm "Stadt und Verkehr" abgeschlossen
<b>Autor:</b>	Frey, R. / Geissmann, U. / Oetterli, J.
<b>DOI:</b>	<a href="https://doi.org/10.5169/seals-235184">https://doi.org/10.5169/seals-235184</a>

### 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:** 22.02.2026

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

## Stadt und Verkehr: wie weiter?

### Nationales Forschungsprogramm «Stadt und Verkehr» abgeschlossen

R. Frey, U. Geissmann, J. Oetterli

**Das Nationale Forschungsprogramm «Stadt und Verkehr» ist abgeschlossen. Die rund siebzig Forschungsprojekte und acht Teilsynthesen des NFP «Stadt und Verkehr» befassen sich mit der Erneuerung und Stärkung der Städte. Sie zeigen Gewinn- und Verlustseiten der bisherigen Entwicklung auf und formulieren Vorschläge zur Lösung der Probleme. Besondere Beachtung finden die Prozesse, die zu mehr Lebensqualität und erhöhter Funktionstüchtigkeit führen. Der Synthesebericht erscheint Ende 1995.**

*Le Programme National de Recherche «Ville et Transport» est terminé. Les quelques soixante-dix projets de recherche et huit synthèses partielles du PNR «Ville et Transport» s'intéressent au renouvellement et au renforcement des villes. Ils font un bilan des pertes et profits du passé et proposent des solutions aux problèmes. Ils se concentrent en particulier sur les processus promettant une meilleure qualité de vie et une meilleure capacité des villes à fonctionner. La synthèse globale sortira fin année 1995.*

**Il Programma nazionale di ricerca (PNR) «Città e trasporto» è ormai concluso. Quest'ultimo comprende circa settanta progetti di ricerca e otto sintesi parziali, relativi al rinnovo e al rafforzamento delle città. Il loro intento risiede nel trarre un bilancio delle perdite e dei profitti del passato e di formulare delle proposte per risolvere i problemi. Il PNR «Città e trasporto» si concentra in particolare sui processi che portano a una migliore qualità di vita e a una maggiore funzionalità. Il rapporto di sintesi sarà pubblicato alla fine del 1995.**

### Zum Abschluss des Programmes

R. Frey

1987 beauftragte der Bundesrat den Schweizerischen Nationalfonds, ein NFP «Stadt und Verkehr» durchzuführen. Die Expertengruppe konkretisierte den Auftrag in drei Grundanliegen:

1. Förderung der Lebensqualität und Schonung der natürlichen Umwelt,
2. Sicherstellung der Funktionsfähigkeit der Städte im nationalen und internationalen Rahmen und
3. Bewältigung der Verkehrsmobilität unter Berücksichtigung der ökologischen, wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Anforderungen der Zukunft.

Dieser Leitsatz hat sich auch im Nachhinein als zweckmäßig für Auswahl, Koordination, Durchführung und Auswertung der einzelnen Forschungsarbeiten erwiesen. Etwas gewandelt hat sich jedoch die Thematik. Ende der 80er Jahre befand sich die Schweiz in einer Wachstumsphase; es ging darum, den Verstädterungsprozess unter Kontrolle zu bekommen. Heute sind

die Rahmenbedingungen anders: Wegen des europäischen Binnenmarkts und der weltweiten Liberalisierung im Rahmen des GATT hat sich nicht nur der Wettbewerb zwischen den Firmen, sondern auch der Wettbewerb zwischen den Standorten verschärft. Die Erhaltung und Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der Städte spielt vor allem angesichts des Trends zur Dienstleistungsgesellschaft eine grössere Rolle (Punkt 2 des Leitsatzes). Dabei kommt der Wohn- und Umweltqualität der Städte (Punkt 1) nicht nur für sich allein, sondern auch als Standortfaktor für Unternehmen Bedeutung zu. Hohe Lebensqualität ist als Trumpf der schweizerischen Städte und ihres Umlandes zu erhalten. Wichtiger als früher ist, dass alle Ziele der Stadtpolitik mit geringen gesamtwirtschaftlichen Kosten erreicht werden müssen. Daher kommt vor allem den Arbeiten zur Kostenwahrheit im städtischen Verkehr, zu den Beziehungen zwischen Kernstädten und Umlandgemeinden sowie zwischen Städten, Kantonen und Bund, zur Integration der Problemgruppen sowie zur Abstimmung von Verkehr, Raumplanung und Städtebau grosse Bedeutung zu. Das NFP «Stadt und Verkehr» hat hierzu eine Fülle interessanter Erkenntnisse gebracht. Es ist nun Sache der für das Wohlergehen der Städte direkt und indirekt Verantwortlichen, daraus politische Folgerungen zu ziehen.

Aus: NFP 25 Bulletin 9/95.

### Eine nationale Politik für die städtischen Agglomerationen

U. Geissmann

Die Forschungsarbeiten des NFP «Stadt und Verkehr» haben im Einklang mit der Entwicklung der Siedlungsstruktur klar aufgezeigt, dass die Schweiz nicht mehr dem früheren Idealbild einer ländlich orientierten Gesellschaft entspricht, sondern dass unser Land heute weitgehend verstädert ist. Mehr als zwei Drittel der Bevölkerung leben in städtischen, zum Teil kantonsübergreifenden Agglomerationen oder regionalen Zentren.

Mit der traditionellen Zusammenarbeit Bund/Kantone trägt unsere nationale Politik dieser Entwicklung nicht oder nur ungenügend Rechnung. Infolge veränderter Strukturen und einer immer engeren Regelungsdichte werden vermehrt die Städte und Gemeinden in vielen Bundesgesetzen direkt angesprochen, ohne dass sie bei der Ausarbeitung dieser Rechtsätze mitwirken können. Vollzugsnotstände und Reibungsverluste sind die Folgen. Eine Anpassung der bundesstaatlichen Politik drängt sich deshalb auf.

### Vollzugsnotstand

Die Schweiz befindet sich in einem Vollzugsnotstand. Die Umsetzung der bundesrechtlichen Vorschriften ist in vielen Bereichen nicht mehr gewährleistet. Die Glaubwürdigkeit des Staates gerät in Gefahr und die Kosten für einen nur teilweisen und ineffizienten Gesetzesvollzug sind hoch.

Zudem zeigt sich, dass viele der nationalen Probleme vor allem in den städtischen Agglomerationen anfallen: z.B. Fragen der Finanzen, der Drogenpolitik, des Verkehrs, d.h. vor allem des Agglomerationsverkehrs, der Raumplanung sowie Fragen des Umweltschutzes, so z.B. Lärmschutz und Luftreinhaltung.

### Neue Impulse für die regionale Zusammenarbeit

Es ist offensichtlich, dass innerhalb der städtischen Agglomerationen wesentliche Ungleichgewichte bestehen. Die wirtschaftliche und soziale Stadt Zürich oder die wirtschaftliche und soziale Stadt Lugano umfassen heute eine Vielzahl von politischen Gemeinden. Aber die Probleme fallen vielfach in den Kernstädten an und müssen auch in diesen gelöst werden. Versuche, eine gesamte Agglomeration zu einer politischen Einheit zusammenzufassen, hatten bisher keinen Erfolg. Die Zeit der Eingemeindungen ist vorbei. Die Schaffung einer vierten Ebene aber, d.h. von Stadt- und Landregionen mit eigener Rechtspersönlichkeit und eigenen Finanzen, würde unseren Bundesstaat schwerfällig machen. Schon heute sind die Vollzugswege manchmal zu lang.

Die Lösung liegt in der verstärkten Zusammenarbeit innerhalb der Agglomerationen. Es sind vermehrt öffentlich-rechtliche und privat-rechtliche Gemeindeverbindungen zu schaffen, die es ermöglichen, Gemeinschaftsaufgaben auch gemeinsam anzugehen. Daniel Arn und Ueli Friederich haben im Rahmen ihrer Untersuchung «Gemeindeverbindungen in der Agglomeration» ein Inventar der bestehenden Möglichkeiten erstellt und zukunftsweisende Lösungen ausgearbeitet.

### Stärkung der vertikalen Zusammenarbeit

In der Arbeit «Agglomerationsprobleme und vertikale Zusammenarbeit» hat Ulrich Klöti anhand des Umweltschutzes und des öffentlichen Verkehrs die Fragen der zum Teil fehlenden vertikalen Zusammenarbeit zwischen Bund, Kantonen und städtischen Agglomerationen untersucht. Die wissenschaftlich festgestellten Mängel führen zu folgenden Forderungen:

1. Die Kantone müssen ihre Tätigkeiten in verschiedenen Politikbereichen besser auf die Bedürfnisse der städtischen Agglomerationen abstimmen.
2. Es braucht eine verstärkte und vertiefte regionale Zusammenarbeit von Kantonen, Städten und Agglomerationsgemeinden.
3. Der Bund sollte bei der Formulierung seiner Politik und bei der Ausgestaltung seiner Programme rechtzeitig und umfassend die Bedürfnisse der Städte und Agglomerationsgemeinden mitberücksichtigen.
4. Der Bund muss mehr Kontinuität in seine Finanzpolitik bringen.
5. Es braucht eine neue urbane Regionalpolitik des Bundes.

### Staatspolitische Forderungen der Städte

Zur Umsetzung dieser Erkenntnisse hat der Schweizerische Städteverband eine Reihe von Vorschlägen ausgearbeitet, bzw. auf bereits bestehende Vorschläge hingewiesen und diese dem Bundesrat unterbreitet. Diese Vorschläge sind:

- Verfassungsartikel über Städte und Gemeinden
- projektbezogene föderalistische Konferenzen
- Anpassung des Finanzausgleichs
- Staatssekretariat für Städte
- vermehrte Vertretung der mit den BürgerInnen direkt konfrontierten Stadt- und GemeindepräsidentInnen in Expertenkommissionen des Bundes.

### Effizienz und finanzpolitische Neutralität

Effiziente Arbeit ist nur möglich, wenn alle drei Ebenen – Bund, Kantone, Städte und Gemeinden – eng miteinander zusam-

menarbeiten. Damit wird die Vormachtstellung der Kantone beim Gesetzesvollzug in keiner Weise tangiert. Im Gegenteil! Gegenüber der heutigen Lösung mit den Vollzugsdefiziten beinhalten sorgfältig abgestimmte Massnahmen sogar ein Sparpotential und ihre finanzpolitische Neutralität sollte gewährleistet werden können.

Zudem steht die Schweiz heute in einem harten wirtschaftlichen Wettbewerb, der durch verschiedene Volksentscheide nicht erleichtert wurde. Es ist deshalb wichtig, dass künftige Randbedingungen in den städtischen Agglomerationen dieser Herausforderung standhalten. Das heutige

### Gesamtsynthese / Synthèse globale

- Peter Güller:  
Die Stadt ist tot – es lebe die Stadt!  
Synthesebericht zum Nationalen Forschungsprogramm «Stadt und Verkehr»

### Teilsynthesen / Synthèses partielles

- Brigitte Wehrli-Schindler:  
Lebenswelt Stadt  
Berichte zur Lebenssituation in Schweizer Städten
- Carl Fingerhuth:  
Die Gestalt der postmodernen Stadt
- Hans-Urs Wanner und Reto Camenzind:  
Städtische Umweltqualität  
Eine Frage der Technik und des Verhaltens
- Angelo A. Rossi:  
Concurrence territoriale et réseaux urbaines  
L'armature urbaine de la Suisse en transition
- Francis-Luc Perret et Pierre-André Jaccard:  
(Re)concilier le transport et la ville: Quelle stratégie?
- Heinrich Brändli und Fredi Bollinger:  
Öffentlicher Verkehr im Clinch  
Die Unternehmungen des öffentlichen Verkehrs zwischen Produkt und Politik
- Peter Güller:  
Die Städte und die Umweltprogramme des Bundes  
Vorreiter oder am Gängelband?
- René L. Frey:  
Ökonomie der städtischen Mobilität  
Durch Kostenwahrheit zur nachhaltigen Entwicklung des Agglomerationsverkehrs

(Bezug: Hochschulverlag, ETH Zürich, CH-8092 Zürich.)

Föderalismusverständnis schränkt den Handlungsspielraum aber ein. Nur bei optimalen Randbedingungen in den städtischen Agglomerationen kann die Schweiz bestehen und letztlich auch die Massnahmen für die weniger entwickelten Gebiete und Bereiche finanzieren.

### Strategien zur Finanzierung und Lenkung des Verkehrs

J. Oetterli

Mit den Forschungsarbeiten zu den externen Kosten des Agglomerationsverkehrs leistete das NFP «Stadt und Verkehr»

# Partie rédactionnelle

einen wichtigen Beitrag zur aktuellen verkehrspolitischen Diskussion. Zusammen mit den gesamtschweizerischen Studien des Dienstes für Gesamtverkehrsfragen im EVED zu den Kosten und Nutzen des Verkehrs, stehen nun wichtige wissenschaftliche Grundlagen für die politische Umsetzung der Kostenwahrheit im Verkehr zur Verfügung.

Um was geht es bei der Kostenwahrheit? Durch die ausserordentlich starke Verkehrsentwicklung in den vergangenen Jahrzehnten – namentlich im Bereich des motorisierten Strassenverkehrs – wird die Verkehrspolitik zunehmend mit den Grenzen eines weitern Mobilitätswachstums konfrontiert. Diese Grenzen liegen in der Gefährdung der Gesundheit des Menschen und seiner natürlichen Umwelt, in der finanziellen Belastbarkeit der öffentlichen Hand, im Verbrauch nicht-erneuerbarer Ressourcen, aber auch in einer volkswirtschaftlich fragwürdigen Kosten-/Nutzen-Bilanz weiterer Verkehrsinvestitionen. In diesem Gesamtkontext gewinnt die politische Forderung zunehmend an Bedeutung, dass die heute von der Allgemeinheit getragenen (externen) Kosten des Verkehrs künftig vermehrt den Verursachern, also den Verkehrsbenützern, anzulasten sind. Durch diese Überwälzung (Internalisierung) der externen Kosten an die Verursacher soll ein sorgsamer Umgang mit der Mobilität ange-

strebt werden, unnötige Verkehrsbeziehungen sollen vermieden und die Umlagerung auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel sollen gefördert werden.

Aufgabe der Wissenschaft war es, diese externen Kosten zu quantifizieren, die Ursachen ihrer Entstehung zu analysieren und mögliche Strategien zur Überwälzung und zur Verminderung dieser Kosten aufzuzeigen. Aufgabe der Politik wird es jetzt sein, gangbare – d.h. konsensfähige – Wege für die künftige Finanzierung und Lenkung des Verkehrs im Rahmen einer Gesamtverkehrspolitik zu finden. Dabei stellen sich für die nun notwendige politische Diskussion eine Reihe sehr umstrittener und heikler Fragen: Umfasst die Kostenwahrheit nur die Anrechnung der externen Unfall- und Umweltkosten und betrifft daher primär den motorisierten Strassenverkehr? Oder gehören dazu auch die ungedeckten Infrastrukturkosten, welche vor allem dem öffentlichen Verkehr anzulasten sind? In welchen Realisierungsschritten (Etappen) ist die Kostenwahrheit zu verwirklichen, damit den übergeordneten langfristigen Zielsetzungen der Gesamtpolitik (Wirtschafts-, Finanz-, Umwelt-, Verkehrs-, Energie-, Raumordnungspolitik) entsprochen werden kann? Auf welche bestehenden rechtlichen Grundlagen können sich solche Strategien abstützen, welche Voraussetzungen fehlen dazu?

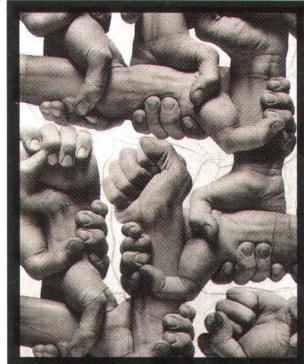
Mit diesen wenigen Hinweisen wird auch klar, dass der mit den Ergebnissen des NFP 25 «Stadt und Verkehr» eingeleitete Dialog zwischen Wissenschaft und Politik intensiv weiterzuführen ist. Mit dem vom Bundesrat beschlossenen NFP 41 «Verkehr und Umwelt» besteht eine ideale Voraussetzung dazu.

## Adressen der Verfasser:

Prof. Dr. René L. Frey  
ordentl. Professor für Nationalökonomie  
Präsident NFP «Stadt und Verkehr»  
Universität Basel  
CH-4000 Basel

Dr. Urs Geissmann  
Direktor des Schweizerischen Städteverbandes  
Mitglied der Expertengruppe NFP «Stadt und Verkehr»  
Schweizerischer Städteverband  
Postfach  
CH-3000 Bern

Dr. Jörg Oetterli  
Leiter Dienst für Gesamtverkehrsfragen  
EVED  
Mitglied der Expertengruppe NFP «Stadt und Verkehr»  
Eidg. Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement  
CH-3003 Bern



## Schluss mit dem Kräftemessen.

DIE NEUEN DEC DESKTOP COMPUTER  
MIT PENTIUM®-PROZESSOR.  
  
Ab jetzt bietet die gesamte DEC Desktop Familie die Pentium® Technologie als Standard an. Und das zu einem Preis, den viele unserer Konkurrenten für schwächere Leistung verlangen. Neben PCI/ISA-

Bus, erweitertem Power Management und Plug & Play-Eigenschaften können Sie jetzt bei den neuen Venturis und Celebris PCs zwischen fünf verschiedenen Pentium® Chips von 75 bis 133 MHz wählen. Trotz dieser Hochleistungen sind die Desktop-Linien von DEC nach wie vor einfach zu installieren und in Ihr Netz zu integrieren. Entdecken Sie selbst die beispiellose Kraft und Geschwindigkeit der Digital Desktop Familie.



**digital**  
**PC**



**teleprint**  
COMPUTER PERIPHERIE

Besuchen Sie uns an der Orbit'95, Halle 202, Stand E01, in Basel.

Industriestr. 2, 8108 Dällikon  
Tel. 01/847 23 11, Fax 01/847 23 00  
Grubenstr. 107, 3322 Schönbühl/BE  
Tel. 031/859 73 73, Fax 031/859 73 76