

Städte mit Zukunft - ein Gemeinschaftswerk : Folgerungen aus dem NFP "Stadt und Verkehr" für die Praxis: 7 Aktionslinien

Autor(en): **Güller, P.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Vermessung, Photogrammetrie, Kulturtechnik : VPK =
Mensuration, photogrammétrie, génie rural**

Band (Jahr): **94 (1996)**

Heft 7

PDF erstellt am: **18.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-235255>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Städte mit Zukunft – ein Gemeinschaftswerk

Folgerungen aus dem NFP «Stadt und Verkehr» für die Praxis: 7 Aktionslinien

P. Güller

Das Nationale Forschungsprogramm «Stadt und Verkehr» wurde vor kurzem abgeschlossen. Der Synthesebericht und acht Teilsynthesen enthalten die Schlussfolgerungen aus den zahlreichen Forschungsberichten. Der Handlungsbedarf lässt sich in sieben Aktionslinien zusammenfassen. Nachfolgend wird das Referat des Programmleiters anlässlich der Tagung «Lebenswelt Agglomeration» der Regionalplanung Zürich und Umgebung und des NFP «Stadt und Verkehr» vom 12. März 1996 in Zürich wiedergegeben.

Le Programme national de recherche «ville et trafic» a été terminé récemment. Les conclusions finales des nombreux rapports de recherche sont contenues dans un rapport de synthèse et huit synthèses partielles. La nécessité d'agir doit être concentrée sur sept lignes d'action. L'exposé tenu le 12 mars 1996 par l'animateur du programme du séminaire organisé par l'Aménagement régional de Zurich et environs ainsi que par le PNR «ville et trafic» et qui était consacré au thème «la vie dans l'agglomération», est relaté ci-après.

Il programma nazionale di ricerca «Città e traffico» è appena stato concluso. Il rapporto di sintesi e le otto sintesi parziali contengono le conclusioni di numerosi rapporti di ricerca. Il campo d'intervento può essere riassunto in sette linee d'azione. Qui di seguito, si ripropone la relazione del responsabile del programma, tenuta durante la manifestazione «La vita negli agglomerati» – organizzata il 12 marzo 1996 a Zurigo dalla pianificazione regionale di Zurigo e dintorni nonché dal PNR «Città e traffico».

Aktionslinie 1: Reurbanisation mit Reformen

Reurbanisation ist Ausdruck eines neuen Bekenntnisses zur Stadt, und zwar als Lebensraum für alle Bevölkerungskreise, speziell auch für Familien, und als Gebietskörperschaft, die attraktive Voraussetzungen für die wirtschaftliche Entwicklung bietet. Dabei ist nicht nur an Neuzuzüger zu denken, sondern es sind auch die Verhältnisse für die bereits in der Stadt Wohnenden und Arbeitenden zu verbessern.

Die Forschung identifiziert vier zentrale Ansatzstellen, über die eine Reurbanisation erreicht werden kann:

1. Sorgsamer Umgang mit der Mobilität, denn der seine Folgekosten nicht tragende und damit zu billige Verkehr hat zur Auflösung der Städte wesentlich beigetragen. Gefragt sind seitens der Gemeinden, der Kantone und des Bundes sowohl regulative als auch – in verstärktem Masse – marktwirtschaftliche Massnahmen. Sie sollen zur umweltfreundlicheren Gestaltung des Verkehrs beitragen und die räumliche Ordnung mittelfristig dahingehend beeinflussen, dass auch die nicht Auto fah-

renden Bevölkerungsteile wieder die Freiheit der Verkehrsmittelwahl haben.

2. Entwicklung der Siedlungen nach innen,

denn Streusiedlung macht abhängig vom Autogebrauch und beansprucht wertvollen Grünraum. Gefragt sind bauliche Ver-

dichtung und Zentrumsbildung an den Stationen des öffentlichen Verkehrs. Dies setzt entsprechende Festlegungen in den Richt- und Nutzungsplänen voraus. Für die praktische Umsetzung dieser Pläne empfehlen sich angesichts der oft komplexen Eigentumsverhältnisse gemeinsame Projektträgerschaften von Behörden, Wirtschaft und Transportunternehmungen.

3. Aktive Wohnungspolitik,

denn die in den Städten abnehmende Umweltqualität, enge Platzverhältnisse und die Wohnraumverdrängung haben breite Kreise zur Wohnungssuche ausserhalb, «im Grünen» bewegt. Um diesem Prozess entgegenzuwirken, sind die städtischen Wohnquartiere durch Verbesserung des Wohnumfeldes aufzuwerten, brachliegendes Bauland ist für Wohnzwecke verfügbar zu machen und der Wohnungsmarkt ist soweit mit Anreizen zu versehen oder zu deregulieren, dass die bestehende Bausubstanz optimaler genutzt wird.

4. Sanierung des städtischen Finanzhaushalts,

denn die hohe Steuerlast bedrängt die Stadtbewohner und schreckt Neuzuzüger ab. Gefragt sind: die vermehrte Einbindung der Nutzniesser zentralörtlicher Leistungen (gedacht ist an das Stadtumland) in deren Finanzierung beziehungsweise ein besserer interkommunaler Lastenausgleich und kostensparende infrastrukturelle Gemeinschaftswerke der Stadt und Agglomerationsgemeinden.

Zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit vermögen die Agglomerationen und die Kantone überdies mit einem wirtschaftsfreundlichen Klima beizutragen. Seinen Ausdruck findet es in effizienten admini-

Thema	Zürich	Bern	Lausanne	Genf
Verkehrsberuhigung innerorts	24%	22%	8%	14%
Verkehrsfragen ausserorts	3%	6%	6%	2%
Öffentlicher Verkehr	3%	4%	2%	6%
Bauprojekte, Gebäudeabbrüche, Quartierhaltung	27%	13%	14%	18%
Wohnungsnot, Mieterfragen	21%	15%	33%	30%
Erhaltung von Natur- und Grünflächen	4%	7%	8%	5%
Energie	3%	9%	7%	9%
Übriges	15%	24%	22%	16%

Abb. 1: Unterschiedliche Thematisierung von Stadtproblemen in Zürich, Bern, Genf und Lausanne, gemäss Zeitungsmeldungen im Zeitraum 1980–89 (aus [1]).

strativen Verfahren, klaren Zielvorgaben in bau- und zonenrechtlichen Fragen sowie Flexibilität bei der Ansiedlung oder Umstrukturierung von Betrieben.

Andererseits werden die Städte mit Vorteil darauf bedacht sein, allfällige problematische Begleiterscheinungen des Auftretens neuer potenter Nachfrager auf dem Boden- und Arbeitsmarkt mit flankierenden Massnahmen abzufedern. Zum Beispiel durch

- die Bezeichnung spezieller Gebiete für die Ansiedlung hochwertiger Arbeitsplätze, um andere Stadtteile zu entlasten,
- geeignete Formen des Bestandes-schutzes, um der Stadtbevölkerung lokales Gewerbe als Leistungsträger und Arbeitsfeld zu erhalten,
- Quartierarbeit und die Förderung lokaler Gemeinschaftskultur, um die verschiedenen Bevölkerungsteile besser sozial zu integrieren.

Aktionslinie 2: Neue Baukultur – Versöhnung von Stadt und Verkehr

Der Prozess der Reurbanisation muss zudem von einer Baukultur getragen sein, welche die neuen gesellschaftlichen und ökologischen Herausforderungen annimmt und dabei Stadt und Verkehr versöhnt:

So setzt Sesshaftigkeit die vermehrte persönliche Kultivierbarkeit der Wohnungen und des Wohnumfeldes durch die städtische Wohnbevölkerung voraus. Der öffentliche Raum muss für eine möglichst vielfältige Benutzerschaft zugänglich, attraktiver und sicherer gemacht werden. Ein zentrales Element ist dabei die Strasse. In den Quartieren wird sie – durch Verkehrsberuhigung – bereits heute als Lebensraum zurückerobert. Auf den innerörtlichen Hauptverkehrsstrassen lässt sich das nötige Neben- und Miteinander der verschiedenen Verkehrsmittel erreichen, indem die Geschwindigkeiten auf einem tieferen Niveau (man spricht von «langsamer Verkehrsverflüssigung») harmonisiert werden. So wird die Umweltbelastung reduziert, es wird Platz gespart und der Strassenraum wird städtebaulich wieder gestaltbar.

Die neue Baukultur beinhaltet auch ein Bekenntnis zur Bauökologie und zum Energiesparen. Eigentliche Stadtökologie greift noch weiter: Über die Pflege des Grünraums (Parks, Höfe, Wasserläufe) und die Gestaltung enger Beziehungen zwischen der Agglomerationsbevölkerung und der stadtnahen Landwirtschaft hinaus beinhaltet sie ganz allgemein den verantwortlicheren Umgang mit den Umweltgütern. Dem Bildungswesen kommt hier eine bedeutsame Rolle zu. Und mit dem mitt-

lerweile ausgetesteten Instrument der «Umweltberichte» wird die Öffentlichkeit informiert und sensibilisiert, es wird Erfolgskontrolle betrieben und Rechenschaft über den Vollzug der Umweltschutzbestimmungen abgelegt.

Im ausser Form geratenen Umland der Städte ist es besonders wichtig, die Siedlungen wieder besser zu strukturieren. Verdichtetes Bauen an den S-Bahn-Stationen und deren Verknüpfung mit den Ortskernen entsprechen diesem Anliegen. Sie helfen, die verlorengegangene räumliche Orientierung wiederherzustellen und unterstützen gleichzeitig die (oft kostspieligen) Bemühungen um die Förderung des öffentlichen Verkehrs.

Eine von solchen Reformen getragene höhere Lebensqualität in den Städten und ihrem Umland und ein so verbessertes Erscheinungsbild erleichtern international erfolgreiches Standortmarketing. Man stelle sich nur etwa die Ankunft im Flughafen Kloten oder Cointrin vor: Sind die gesichtslosen Verkehrskorridore in die Stadt hinein wirklich ein Markenzeichen?

Aktionslinie 3: Statt Metropolen ein tragfähiges Städtesystem

Selbst bei zunehmendem internationalem Städtewettbewerb sucht die Schweiz keine Metropolisierung, kein Wirken über die «Grösse». Obwohl sich das Wachstum der Dienstleistungswirtschaft auf die Grossstädte konzentriert, setzt sich die Regionalpolitik zum Ziel, die vielfältigen Potentiale der andern Produktionsstandorte ebenfalls auszuschöpfen. Es gibt nach wie vor wettbewerbsstarke Industrien. Ihre oft dezentrale Lage wird gestützt durch das ausgezeichnete nationale Verkehrssystem und das breite Netz von öffentlichen Diensten im Bereich des Bildungs- und Gesundheitswesens sowie der Administration. Zu den Potentialen zählt aber auch der Städtetourismus bzw. die attraktive Erscheinung und der Erholungswert, welche vor allem auch kleinere Städte zu vermitteln vermögen. Schliesslich werden sich diese in Zukunft als Wohnort noch mehr gegenüber den ausufernden Agglomerationsrändern zu behaupten wissen, wenn sie ihre eigenen Qualitäten zur Geltung bringen und die grossen Zentren problemlos mit dem öffentlichen Verkehr erreichbar sind.

Das NFP kommt zum Schluss, dass die internationale Konkurrenzfähigkeit unserer Grossstädte nicht nur von ihrer eigenen Dynamik und der ihrer Agglomerationen abhängig ist, sondern zusätzlich von der Attraktivität des regionalen (allenfalls nationalen und grenzüberschreitenden) Stadtsystems, dem sie angehören. Sie finden hier nicht nur einen Binnen-Absatzmarkt für personen- und unternehmensorientierte Dienstleistungen, sondern

auch vielfältige Zulieferungsvoraussetzungen. Diese Vernetzung soll geprägt sein von der Spezialisierung der Städte und funktioneller Komplementarität. Sie soll überdies getragen sein durch die fruchtbare Mischung von Kompetitivität und Zusammenarbeit. Sich speziell bildende «Wirtschaftsräume» (Beispiel «Mittelland») sprechen davon.

Eine spezielle Funktion kommt den Schweizer Städten mit grenzüberschreitendem Einzugsgebiet zu, vor allem Basel, Genf und Lugano. Hier können die Unternehmen die unterschiedlichen Voraussetzungen in den aneinandergrenzenden Ländern optimal ausschöpfen. Für das Tessin ist es überdies wichtig, dass durch den Export von Dienstleistungen in den nord-lombardischen Raum die kritische Grösse für die Entwicklung dieses Sektors überschritten wird. Unter anderem soll der Ausbau seiner Forschungs- und EDV-Aktivitäten innovative Wirtschaftszweige auch jenseits der Grenze anziehen.

Aktionslinie 4: Umweltfreundlich von Tür zu Tür

Die angestrebte Kohäsion landesintern und über die Grenzen hinweg soll sich auf umweltverträgliche Mobilität abstützen: Sowohl auf grössere Distanzen wie auch in den Agglomerationen hat der öffentliche Verkehr Priorität.

«Bahn und Bus 2000» haben sich als nachfragewirksames – aber auch sehr teures – Rückgrat erwiesen. Im Rahmen regionaler Verkehrsverbünde verbessern klare Leistungsaufträge, wirkungsvoller Auftritt auf dem Markt sowie Rationalisierungsmassnahmen ohne angebotsseitigen Qualitätsverlust das Betriebsergebnis der Anbieter. Und durch flankierende Massnahmen, namentlich eine den externen Umweltkosten entsprechende Verteuerung des motorisierten Individualverkehrs, wird ein vermehrtes Umsteigen auf den ÖV und damit dessen höhere Eigenwirtschaftlichkeit erreicht.

In den Städten selbst gilt es überdies, den Velo- und Fussgängerverkehr weiter zu entwickeln. Attraktive und sichere Wege lassen ein ungetrübtes Stadterlebnis zu. Auch müssen sie möglichst direkt zu den Zielen führen. So bilden sie den verlängerten Arm des öffentlichen Verkehrssystems. Anzustreben ist eine weite Teile der Stadt ergreifende Kultur des Langsamverkehrs. Mittels Raumplanung soll die vermehrte Durchmischung der verschiedenen Siedlungsfunktionen anvisiert werden, vom Arbeiten und Wohnen bis zu den Einkaufsmöglichkeiten und zur Naherholung. Das garantiert nicht einfach mehr Fussgängerverkehr – aber es schliesst ihn nicht zum vornherein aus: Die bisherige verfehlte Siedlungsentwicklung darf als Sachzwang nicht bestehen bleiben.

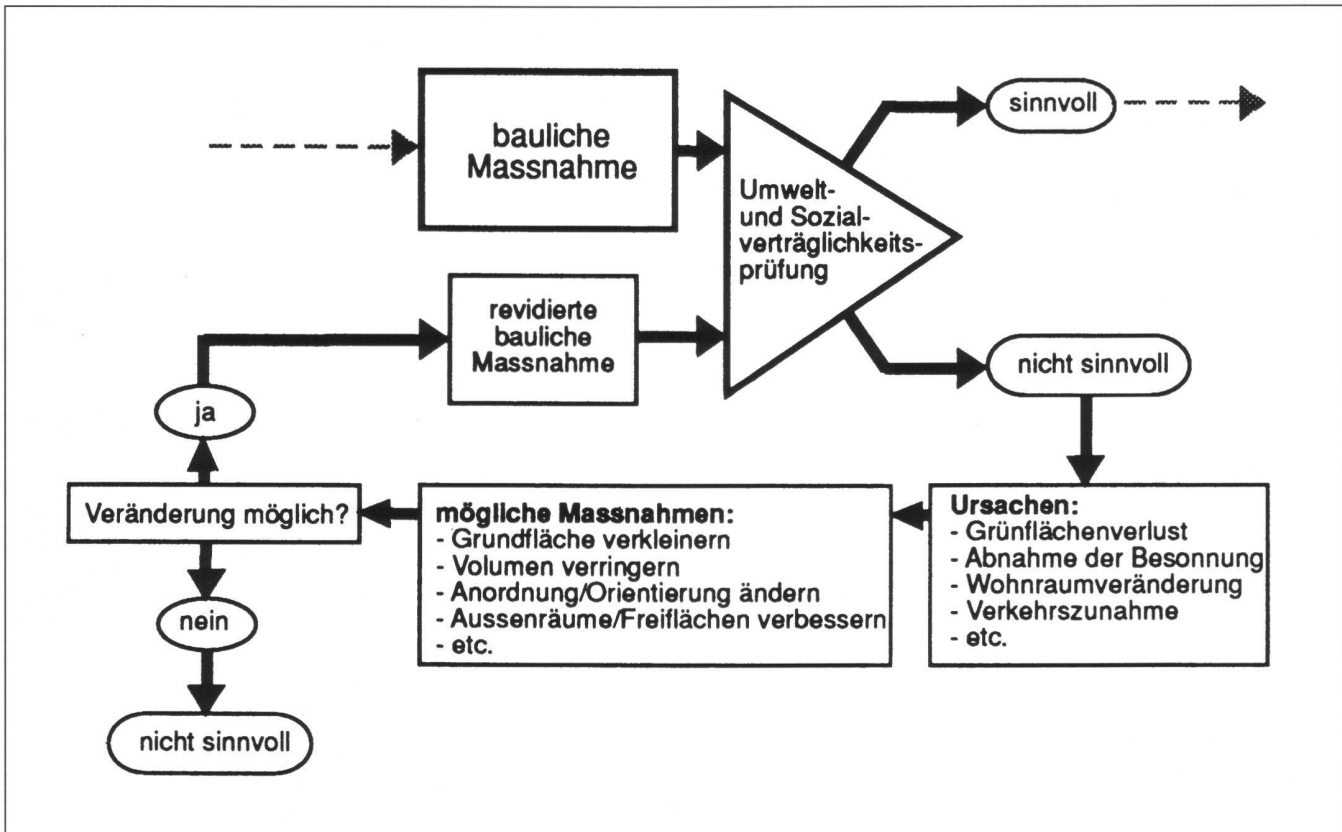


Abb. 2: Die Umwelt- und Sozialverträglichkeitsprüfung als korrektiver Regelkreis bei Quartiererneuerungen.

Aktionslinie 5: Kostenwahrheit im Verkehr

Der Umgang mit der Mobilität soll allgemein – das heisst nicht nur ökologische, sondern auch gesellschaftliche und wirtschaftliche Anliegen berücksichtigend – sorgsamer sein. Die entstandene «Raumordnung der Auto-Mobilen» (Einkaufszentren sind nur ein Ausdruck davon) birgt Nachteile für die weniger Mobilen in sich und ist mit übermässigen Kosten des öffentlichen Verkehrs verbunden. Zudem hat die hohe Mobilität für viele den Anreiz und teils auch die Voraussetzungen für einen pfleglichen Umgang mit dem sozialen und ökologischen Nahraum reduziert. Und was die wirtschaftlichen Folgen betrifft, muss man sich fragen, ob ein weitgehender Abbau des Distanzschutzes für das lokale Gewerbe und kleinere Dienstleistungsbetriebe verträglich und deren Verschwinden vom Markt so ohne weiteres hinzunehmen ist.

Den in Zukunft zentralen Beitrag zum sorgsameren Umgang mit der Mobilität leistet die Kostenwahrheit. Sie ist schrittweise zu verwirklichen. Die Anlastung der Umweltkosten an den Verursacher hat Priorität. Denn die bisherige Vernachlässigung dieses Prinzips hat dazu geführt, dass umweltschädlicher Verkehr übermässig zugenommen hat.

Die Ansatzstellen liegen auf verschiedenen räumlichen und staatlichen Ebenen:

Wirkungsvollere Parkplatzbewirtschaftung, Zutrittsvignetten zu stark belasteten Gebieten sowie allenfalls Road Pricing vermögen die Umweltqualität lokal und direkt zu beeinflussen. Allfälligen räumlichen Verlagerungseffekten des Verkehrs und der Verkehrsziele – etwa von den Kernstädten in die peripheren Zonen der Agglomerationen ist zu begegnen, indem die Internalisierung der externen Verkehrskosten auch im Stadtumland bzw. regional an die Hand genommen wird. Überregionale Lösungen, namentlich das Wirken über den Treibstoffpreis, trägt zur Reduktion des allgemeinen Belastungsniveaus bei. Und letztlich ist die auf Kostenwahrheit abgestützte Verkehrsbeeinflussung in ein umfassendes System von Umwelt- und Energieabgaben einzubauen.

Schrittweise Verwirklichung der Kostenwahrheit heisst zudem Rücksichtnahme auf die Verkraftbarkeit durch die Wirtschaft. Diese wiederum hängt davon ab, ob im internationalen Rahmen ähnliche Strategien verfolgt werden. Die Schweiz muss sich um entsprechende Koordination bemühen.

Selbstredend können technische Massnahmen an Fahrzeug und Infrastruktur sowie regulative Massnahmen und individuelle Verhaltensänderungen dazu beitragen, dass der Preis der Mobilität nicht übermässig stark angehoben werden muss.

Aktionslinie 6: Beteiligung von Bevölkerung und Privatwirtschaft

Die sich aufdrängenden Neuerungen, das Gebot grösserer politischer Effizienz und nicht zuletzt die angespannte finanzielle Situation der Städte verlangen nach breit abgestützten Initiativen, nach partizipativen Verfahren und Partnerschaften. Angesprochen sind Bevölkerung, Unternehmen, Interessensverbände und Behörden:

Partizipation in der lokalen Politik ist nicht zuletzt wichtig, weil gerade die hochmobile Bevölkerung wieder vermehrt zu einer verantwortungsbewussten Haltung gegenüber ihrem eigenen Lebensraum zurückfinden muss. Dabei ist die Stadt vielleicht bereits zu gross, um die angesichts der ökologischen und sozialen Herausforderungen nötigen kollektiven Verhaltensänderungen zu entwickeln und einzuüben. Dies soll Aufgabe der Quartiere sein. Ihnen sind die dafür nötigen demokratischen Strukturen und Kompetenzen zu erteilen. Sie können dabei den Kontakt zu jenen Bevölkerungsgruppen suchen, denen der Zugang zur institutionalisierten Politik schwerer fällt (Jugendliche, Betagte, Ausländer). Und auf dieser Ebene wird man sich mit den oft nicht deutlich fassbaren und ungelösten Fragen auseinandersetzen haben, welche Anlass zur Bildung von Randgruppen geben, darunter

auch willentlichen oder unwillentlichen Ausgrenzungen.

Im speziellen bedarf aber die Umweltpolitik – nebst der Abstützung auf individuelles und kollektives Engagement der Bürgerinnen und Bürger – des Rückhalts durch eine ökobewusste Unternehmerschaft. Solches Engagement dürfte sich mit der Zeit in ähnlicher Form durchsetzen, wie die Sozialfragen zu einem integrierenden Bestandteil der Unternehmensgestaltung geworden sind.

Die Unternehmen gehen die Umweltproblematik meist von den «Rändern» des Betriebs her an: Beschaffungswesen und Entsorgung. Erst mit der Zeit und unter dem Druck von Umweltschutzbestimmungen und kostenwahren Preisen wird der schwierigere und kostspieligere Teil, nämlich die Umstellung des Produktionsprozesses selbst und die Herstellung umweltfreundlicher Güter, verwirklicht. Die öffentliche Hand soll solche Umstellungen zum Beispiel im Rahmen von Baubewilligungsverfahren erleichtern helfen.

An den Schnittstellen zwischen staatlicher und privater Aktivität ergeben sich vor allem bei der Verkehrsgestaltung interessante Perspektiven. Grosse Bedeutung haben Pilotprojekte zur Erprobung von Verhaltensänderungen erlangt. Es braucht dazu promotorische Kräfte und den Willen der beteiligten Firmen, Gruppen und Instanzen zur gemeinsamen Erkundung zielführender Wege.

Die öffentliche Hand kann helfen, solche Projekte und Aktionen zu organisieren, und sie sollte auch finanzielle Anreize für neue Lösungen vermitteln. So geht es zum Beispiel darum, gemeinsam mit den Unternehmen Schwellen zur Nutzung des (oft zu wenig bekannten) öffentlichen Verkehrsangebotes zu überwinden und neue Wege, etwa car sharing, zu erkunden. Sollen Autofahrer auf das Velo oder den öffentlichen Verkehr umsteigen, müssen zudem deutliche Zeichen gesetzt werden, dass Verhaltensänderungen gesellschaftlich erwünscht und auch möglich sind.

Aktionslinie 7: Stadtpolitik auf allen Ebenen

Soweit institutionelle Fragen angesprochen sind, geht aus dem NFP klar hervor, dass die Lösung der Stadtprobleme nicht allein auf der (politischen) Ebene «Stadt» liegt. Die «Anrissstellen» der Probleme liegen oft andernorts (Beispiel Wegpendlergemeinden), oder die Probleme sind Folgeerscheinung allgemeiner gesellschaftlicher und wirtschaftlicher Entwicklungen (Drogenproblematik, Rezession). Die für die Bekämpfung von Stadtproblemen nötigen Massnahmen liegen zudem nicht voll in der Kompetenz der Städte (Verkehr auf Hauptstrassen). Umgekehrt sind die Auswirkungen von Massnahmen der Stadtpo-

litik vielfach agglomerations- und landesweit spürbar. Auf dem Hintergrund dieser Verflechtungen müssen geeignete Formen der Zusammenarbeit und politisch-administrative Lösungen gesucht werden: Um die regionale, aber auch sachbereichsübergreifende Zusammenarbeit von Bund, Kantonen, Städten und Agglomerationsgemeinden zu stärken, erachtet die Forschung primär neue politische Problemlösungsprozesse für nötig, nicht neue politische Strukturen. «Agglomerationskonferenzen» erlauben es den Vertretern der Exekutiven verschiedener Gemeinden und staatlicher Ebenen, gemeinsam aktiv zu werden. Die Städte und Agglomerationsgemeinden sind bereits bei der Formulierung der Kantons- und der Bundespolitik einzubinden, namentlich auch mit Bezug auf die Vollzugsaufgaben.

Die Gegensätze zwischen Stadt und Umland sind durch regionale Bemühungen zu überwinden. Grundlage für die zwischen-gemeindliche Kooperation soll ein gemeinsamer Leistungsauftrag sein. Auch beim freiwilligen Zusammenschluss von Gemeinden wäre ein Verband mit Verordnungsgewalt denkbar.

Die Kantone sollen ihre Vermittlerrolle ausbauen. Allenfalls sind durch sie Vorschriften über die zulässigen zwischen-gemeindlichen Verbindungsformen und die Transparenz in finanziellen Belangen zu erlassen.

Der Bund sieht in den Städten und Gemeinden in der Regel keinen direkten Partner – sie gelten als organisatorische Teile der Kantone. Er kann aber die interkommunale Zusammenarbeit mit einer auf die Stadt- und Agglomerationsgebiete ausgeweiteten Regionalpolitik fördern und als Grundlage für Bundesbeiträge die Erarbeitung regionaler Entwicklungskonzepte verlangen.

Das NFP beleuchtet am Beispiel der Luftreinhaltung einen weiteren wichtigen Aspekt der vertikalen Zusammenarbeit: Wo es bei den oberen staatlichen Ebenen an Kohärenz der Politik in den Bereichen Wirtschaftsförderung, Sozialpolitik, Raumplanung, Strassenbau, öffentlicher Verkehr und Umweltschutz mangelt, ist zielgerichtetes Handeln auf der Stadt- und Gemeindeebene erschwert. Zumindest sollte diesen von den Problemen unmittelbar betroffenen Gebietskörperschaften der nötige Handlungsspielraum gewährt werden.

Im speziellen: Aufgaben des Bundes

Von einem nationalen Forschungsprogramm darf erwartet werden, dass es den Aufgaben des Bundes speziellen Platz einräumt. Diese lassen sich in programmatischer Weise wie folgt formulieren:

1. Neubestimmung der Regionalpolitik

Im Rahmen einer Neuformulierung seiner

Regionalpolitik ist der Bund vermehrt darauf bedacht, dass sich der positive Beitrag der Dynamik der grösseren Städte über ausgebaute Verkehrs- und Kommunikationsmöglichkeiten auf das ganze Land überträgt. Er sorgt damit für die Vernetzung der Städte untereinander und mit dem ländlichen Gebiet. Bei seiner Sektoralpolitik trägt er namentlich auch den Entwicklungspotentialen der kleineren und mittleren Städte Rechnung.

2. Unterstützung im internationalen Standortwettbewerb

Der Bund stärkt die Position der Schweizer Städte im internationalen Standortwettbewerb, indem er die aus der Nicht-Integration in die EU erwachsenden Nachteile mindert, die Arbeitsmarktbedingungen durch Förderung des höheren Bildungswesens und Ausbau der Freizügigkeit des internationalen Arbeitskräfteaustauschs verbessert und für optimale Einbindung der Städte in die internationalen Verkehrsnetze sorgt.

3. Gemeinschaftsaufgabe Binnenverkehr

Um die Entwicklung der Agglomerationen auf umweltfreundlichen Verkehr abzustützen, trägt der Bund zusammen mit Kantonen und Gemeinden weiterhin dazu bei, die Kernstädte durch den Fernverkehr optimal zu erschliessen und die Verknüpfung mit dem Regionalverkehr zu gewährleisten. Er trifft Massnahmen zur Erreichung von Kostenwahrheit im Verkehr, primär im Sinne der Internalisierung der externen Umweltkosten und schafft die nötigen rechtlichen Voraussetzungen für die Durchsetzung der Kostenwahrheit auch auf den unteren staatlichen Ebenen.

4. Behebung des Vollzugsnotstandes bei nationalen Aufgaben

Nach Anhörung aller Beteiligten legt der Bund für Aufgaben von nationaler Bedeutung (gedacht ist u.a. an den Umweltschutz) die Aufgabenteilung über alle staatlichen Ebenen so fest, dass keine politische Überforderung auf den unteren, von der Problemlast am meisten betroffenen Ebenen entsteht. Zusammen mit den Kantonen engagiert er sich aktiv am Vollzug und räumt den Gemeinden den nötigen Handlungsspielraum bei der Lösung ihrer spezifischen Probleme ein.

5. Solidarität mit den Städten

Bei Aufgaben von allgemeiner Herkunft und Dimension, welche die Problemlösungskapazität der Städte überschreiten und bei denen die Mitwirkung der Agglomerationsgemeinden ausgeschöpft ist, verpflichtet sich der Bund zusammen mit den Kantonen zu Hilfeleistungen. Er tut

NFP «Stadt und Verkehr»: Ergebnisse und Empfehlungen

Die Städte sind Kristallisationspunkte landesweiter gesellschaftlicher und ökologischer Probleme geworden. Gleichzeitig hat sich das demographische und wirtschaftliche Wachstum immer mehr in die Agglomerationsgürtel verlagert. Zunehmende Flächenansprüche beim Wohnen und Arbeiten sowie die hohe Verkehrsmobilität waren dafür massgebend. In der Stadt verbleibt eine Bevölkerung mit überdurchschnittlichem Anteil an Ausländern, sozial Schwachen und Betagten. So artikulieren sich die Probleme nicht zuletzt finanziell: Der zunehmenden Aufgabenlast der Städte steht eine ungenügende Steuerkraft gegenüber, und das Umland erweist sich noch oft als zu wenig solidarisch. Dieselben Städte sehen sich einem verschärften internationalen Standortwettbewerb ausgesetzt. Die in Westeuropa dominierende Dienstleistungswirtschaft sucht ihre Entfaltung in den grossen Zentren, nicht auf dem Land. Hohe Lebensqualität, qualifizierte Arbeitskräfte, gute Verkehrslage, Nähe zu Forschungseinrichtungen und günstige Steuerverhältnisse sind dabei gefragt. Das NFP «Stadt und Verkehr» zeigt auf, wie diese mehrfache Herausforderung angenommen werden kann. Es postuliert eine «Reurbanisation» im Sinne der

Wiederaufwertung der Stadt als Lebens- und Wirtschaftsraum. Damit diese Entwicklung möglichst konfliktarm verläuft, sind Brücken zwischen Wirtschafts-, Sozial- und Umweltpolitik zu schlagen.

Die Konzentration des Wirtschaftswachstums auf die Städte fordert auch die landesweite Regionalpolitik neu heraus: denn industrielle Entwicklungen im ländlichen Raum sind zufolge der Verlagerung von Werkbanken in Billiglohnländer kaum mehr zu erwarten. Die Antwort der Schweiz kann aber nicht Metro- polisierung heissen.

Vielmehr ist die Stärkung des gesamten Städtensystems wichtig. So können sich die grösseren und kleineren Zentren funktionell ergänzen, und die Versorgung der ländlichen Gebiete lässt sich auf beider Basis aufrechterhalten. Durch den Einbezug der Grenzräume in dieses Städtensystem festigen sich zudem die Beziehungen nach aussen, in den EU-Raum. Auch hier geht es um Brückenschläge.

So vielfältige Vernetzungen setzen Mobilität voraus. Diese muss aber umweltverträglicher werden. Das volkswirtschaftlich optimale Mass ist noch nicht gefunden. Das verkehrspolitische Instrumentarium bedarf der Ergänzung,

indem die Kostenwahrheit verwirklicht wird. Das heisst Anlastung der Umweltkosten an den Verursacher, also vorab an den motorisierten Individualverkehr, und kostendeckende Preise beim öffentlichen Verkehr, soweit von diesem nicht spezielle Leistungen verlangt werden.

Allein sind die Städte diesen Aufgaben nicht gewachsen. Die Zusammenarbeit mit den Nachbargemeinden und zwischen Behörden, Bevölkerung und Wirtschaft ist noch ausbaufähig. Man denke an den horizontalen Finanz- und Lastenausgleich und effizientere Formen der Partnerschaft zwischen öffentlichen und privaten Projektträgern. Vermehrt gefordert sind auch Bund und Kantone: Sie sollen auf ihrer Ebene möglichst gute wirtschaftliche Rahmenbedingungen schaffen, die sozialen Auffangnetze auf die neuen städtischen Problemgruppen ausrichten, das Ihre zum Umweltschutz beitragen und den Städten den nötigen Handlungsspielraum lassen.

Städte mit Zukunft sind somit ein Gemeinschaftswerk. Einer der wesentlichen Beiträge des NFP liegt darin, Wege zu entsprechender Innovation und Konfliktbewältigung skizziert zu haben.

(Aus: [1].)

dies – analog zur Unterstützung der Berggebiete – unter der Voraussetzung, dass regionale Gemeindeverbindungen als Trägerschaft zustande kommen und regionale Entwicklungskonzepte als Grundlage der Massnahmenplanung vorliegen.

Literatur:

- [1] P. Güller, Th. Breu (Hrsg.): Städte mit Zukunft – ein Gemeinschaftswerk. Synthese des Nationalen Forschungsprogrammes «Stadt und Verkehr», Hochschulverlag, Zürich 1996.

Adresse des Verfassers:

Peter Güller
Programmlinier NFP «Stadt und Verkehr»
synergo
Fraumünsterstrasse 23
CH-8022 Zürich

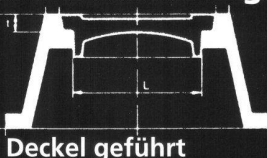
Mehr Sicherheit
im Strassenverkehr
mit

**Chrétien-
Polygon-
kappen**

Bisher:



Verbesserte Ausführung:



seit **1883**

Chrétien & Co.
Eisen- und Metallguss
4410 Liestal

Tel. 061/921 56 56
Fax 061/922 07 56