Editorial

Autor(en): **Degelo, Carlo**

Objekttyp: **Preface**

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

Band (Jahr): **- (1996)**

Heft 3

PDF erstellt am: **23.05.2024**

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Ziel der Raumordnungspolitik des Bundes ist die wirksame Vernetzung des städtischen und des ländlichen Raumes. Dies erfolgt durch das Ausrichten der Siedlungsentwicklung auf die Zentren und die Achsen des öffentlichen Verkehrs, sowie einer möglichst optimalen Verknüpfung mit dem Individualverkehr.

Was steckt dahinter? Planerische Absicht, den Verkehr auf den Achsen zum Stauverkehr vermodern zu lassen und dem ländlichen Raum die wirtschaftliche Existenz zu entziehen? Sicherlich nicht! Der Ansatz scheint gefunden, indem aus dieser Zielsetzung eine bestmögliche Abstimmung von Siedlung, Verkehr und Umwelt angestrebt wird. Aber schon der Sinngehalt der drei Begriffe in sich sowie ihrer Verknüpfung unterliegt einer sehr widersprüchlichen Interpretation.

La politique de l'aménagement et de l'organisation du territoire a pour but de créer une connexion efficace entre espaces urbains et ruraux, en orientant le développement des constructions sur les centres et les axes des transports publics, ainsi qu'en coordonnant de manière optimale le trafic individuel.

Faut-il y voir une volonté aménagiste de laisser le trafic s'engorger sur les grands axes et de retirer la substance économique aux régions rurales? Certainement pas! Un point de départ valable pour atteindre nos buts consiste à rechercher le meilleur ajustement entre habitat, trafic et environnement. Mais, tant sur le plan de leur signification que de leur interaction, ces trois termes sont interprétés différemment.

Dies wird mit den folgenden Aussagen deutlich, welche unsere Autoren in dieser *collage* formuliert haben:

- Es gilt die Priorität für den Ausbau bestehender Zentren, dies trotz der in der Regel erheblichen Vorbelastung dieser Gebiete (Siedlung-Verkehr-Finanzen).
- Lärm ist der häufigste Grund für Umzugsabsichten (Mobilität: des einen Freud – des andern Leid).
- Nicht alle, die umweltfreundliche Verkehrsmittel benutzen wollen, können dies aber tun. An schlecht erschlossenen – aber umso schöneren – Lagen wohnend, ist man autoabhängig (Siedlung-Verkehr-Umwelt).

Daraus resultiert wieder einmal mehr der Ruf nach Kostenwahrheit. Dies jedoch nicht, wie allgemein gefordert, nur im Individualverkehr, sondern eben auch im öffentlichen Verkehr.
Das Ziel muss also über eine massvoll inszenierte Mobilität erreicht werden, welche schlussendlich den raumplanerischen Forderungen nach besserer Abstimmung und zugleich den wirtschaftlichen Belangen vollauf gerecht werden kann.
collage zeigt auf, wie schon jetzt die Weichen – auch ohne Kostenwahrheit – richtig gestellt werden können.

Les affirmations provenant d'auteurs de ce numéro de *collage*, illustrent bien ce phénomène:

- La priorité va au développement des centres existants, malgré la charge relativement lourde qui pèse sur ces régions (habitat-trafic-coûts).
- Le bruit représente la motif de déménagement le plus fréquent (la mobilité est recherchée par les uns, subie par les autres).
- Tout le monde ne peut pas, même s'il le souhaitait, utiliser un moyen de transport écologique. Habiter dans un endroit mal desservi - et d'autant plus beau - suppose la dépendance de la voiture (habitat-trafic-environnement).

Ces considérations suscitent une fois de plus la question de la transparence des coûts. Et non seulement en ce qui concerne le trafic individuel, mais également les transports en commun. Atteindre le but recherché suppose passer par une mise en oeuvre adéquate de la mobilité de sorte qu'elle corresponde finalement aux exigences de l'aménagement aussi bien qu'aux nécessités économiques.
collage souhaite montrer comment, dès à présent et même sans transparence des coûts, il est possible de prendre la bonne direction.

Carlo Degelo