

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

Band: - (1997)

Heft: [1]: Globalisierung : Herausforderung der Raumordnung Schweiz = La globalisation : un défi pour l'aménagement du territoire en Suisse

Artikel: Multiple Allianzen in Städtenetzen

Autor: Güller, Peter

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-957698>

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: 19.11.2024

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

Multiple Allianzen in Städtenetzen

► Peter Güller

Die "Grundzüge der Raumordnung Schweiz" legen Gewicht auf die Bildung eines Städtenetzes. Gemeinsam sollen die Schweizer Städte der Bevölkerung und Wirtschaft vielfältige Dienstleistungen, Kontakt- und Beschäftigungsmöglichkeiten anbieten – das aus mehreren Gründen unerwünschte Gegenstück wäre Metropolenbildung. Die generelle Attraktivität der Schweiz vorausgesetzt, sollen auch ausländische Investoren von dieser Standortpalette profitieren. Des weiteren verspricht man sich vom Städtenetz die genügende Versorgung der peripheren Landesteile.

Die Schweiz und die TEN

Eine spezielle Herausforderung ergibt sich für die schweizerische Raumordnungspolitik im internationalen Rahmen:

Die Autobahnen sind im Inland und im nahen Ausland weitgehend fertiggestellt; die verkehrsbedingten Umweltbelastungen lassen bereits wieder Einschränkungen und kostenwahre Preise als angebracht erscheinen. Der Flugverkehr wird über kurz oder lang an seine Kapazitäts- und auch Umwelt-Grenzen stossen. So steht die Verknüpfung des schweizerischen Bahnnetzes mit den transeuropäischen Netzen (TEN) im Vordergrund. Diese Verknüpfung soll sowohl der Einbindung der Schweiz in die Transitlinien dienen, wie auch der Anbindung nach aussen der verschiedenen Landesteile. Zu beachten sind die Bedürfnisse des Personen- und Güterverkehrs.

Auf der Nord-Süd-Achse visiert die schweizerische Ein- und Anbindungspolitik neben Lageverbesserungen auch die Nachfragesicherung für die teuren Grossprojekte an: Ohne gute Bahnzufahrten von Norden (Hafen Rotterdam und Oberrheingraben) und Süden (Hafen Gioia Tauro und Norditalien) wird Alptransit zur Investitionsruine. Für das Verkehrssystem im Oberrheingraben ist binationale Koordination vereinbart worden; mit Italien ist Analoges in Vorbereitung.

Für uns bedeutungsvoll sind jedoch nicht nur die Nord-Süd-Achsen, sondern – im Zeichen einer neuen Arbeitsteilung in Europa – auch die West-Ost-Achsen. Für die EU sind die projektierten

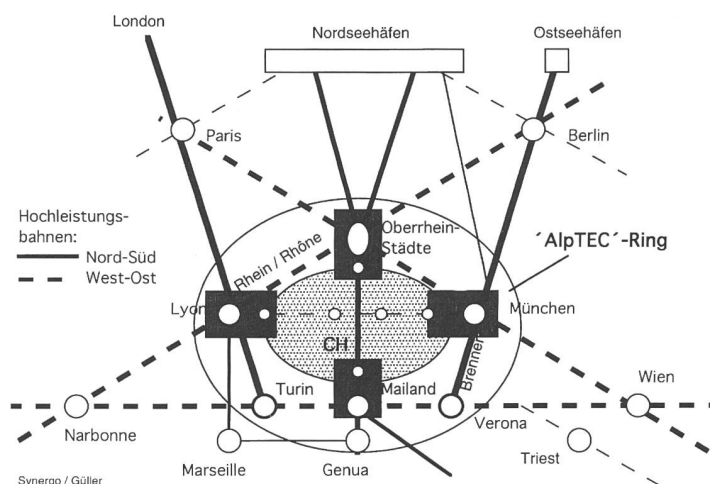


Fig. 1 Die Schweiz im internationalen Achsen-system

Hochgeschwindigkeitstrecken Rhein/Rhône, Turin-Verona und Oberrheingraben-München Teil der Infrastrukturen für diese an Gewicht gewinnenden neuen Handelsbeziehungen. Anbindung nach aussen heisst für die Schweiz schlanke Beziehungen auch in dieser geographischen Dimension.

All dies setzt im Inland interkantonale Zusammenarbeit voraus, denn die Interessen an den Hochleistungs-Verbindungen ins Ausland liegen zum Teil deutlich auseinander. Aber auch die Gesichtspunkte der ausländischen Grenzregionen sind zu berücksichtigen; Savoien und Varese, um nur zwei Beispiele zu nennen, gehören zu den 'Mitspielern', nicht nur die dahinter stehenden Nationalstaaten.

Die Verbindungen des schweizerischen Verkehrssystems mit den transeuropäischen Netzen greift über das Bahnsystem hinaus; es schliesst die Verknüpfungen mit dem Luftverkehr ein – transkontinental, europäischer Fernverkehr, Kurzstanzverkehr auf schwach frequentierten und für grosse Bahninvestitionen ungeeigneten Beziehungen. Im nahen Umfeld der Schweiz gibt es bisher zwar keine eigentlichen Hubs (Malpensa soll einer werden), aber gerade auch der Flugverkehr zwischen Subhubs gewinnt an Bedeutung.

Desgleichen sind – hinsichtlich des multimodalen Güterverkehrs – die Strasseninfrastrukturen und Umschlagsplätze zu beachten. Die Schweiz hat im Raum Basel eine hohe Tradition in der Hand-

► Peter Güller, Synergo - Planung und Projektmanagement, Zürich

Multiplier les alliances pour développer le réseau des villes

Les «Grandes lignes de l'organisation du territoire suisse» mettent l'accent sur la création d'un réseau de villes. Les villes suisses doivent se mettre ensemble pour offrir à la population et à l'économie des possibilités multiples de services, de contacts et de travail, en évitant pour diverses raisons la formation de métropoles. Postulant que la Suisse est de manière générale un pays attractif, les auteurs des «Grandes lignes» estiment que les investisseurs étrangers profiteront de cette palette. Par ailleurs, la mise en réseau des villes suisses devrait permettre un équipement suffisant des régions périphériques du pays.

habung dieses Verkehrs. Auch nördlich von Mailand hat sie viel in diese nachhaltige Form von Güterverkehr investiert. Die Grenzräume und speziell das benachbarte Ausland sind im Nord-Südverkehr nicht nur Transiträume sondern eigentliche logistische Drehscheiben.

Von grenzüberschreitenden Städtenetzen zu einem alpinen Städtering

Die verkehrsplanerischen Aufgaben in den Grenzregionen sind auch in konzeptionelle Überlegungen zur Entwicklung der Städtenetze beidseits der Grenzen einzubauen, allenfalls bis tief in die Nachbarländer hinein: München, Stuttgart, Lyon, Mailand. Dies wiederum beinhaltet die intensive Auseinandersetzung mit den Fragen der räumlichen Verteilung und des (grenzüberschreitenden) Verbundes von höheren Dienstleistungen. Die Analysen zeigen, dass der Alpenraum vorab bezüglich Bildung, Forschung und Technologieentwicklung über ein ausserordentliches Potential verfügt. Im Zeichen der tangential um die Schweiz herum geplanten Hochgeschwindigkeitsstrecken der Bahn und mit den schweizerischen Transversalen dürfte es sich noch verdichten und vermehrt ausschöpfen lassen.

So gilt es denn, Zweck und Ausgestaltung der grenzüberschreitenden Städtenetze konkreter herauszuarbeiten. Komplementarität wie auch Wettbewerb unter den beteiligten Städten machen Sinn. Man könnte sich durchaus vorstellen, dass die engere Zusammenarbeit der schweizerischen Grenzkantone mit den ausländischen Provinzen und Regionen ein zentrales Element der regionalpolitischen Zukunftsstrategie überhaupt wird: Die in vielen Volksabstimmungen zum Ausdruck gebrachten Bemühungen um Öffnung der Grenzkantone nach aussen sollen letztlich nicht dem Streben nach innerer Kohärenz und Harmonie geopfert werden, wenn dies die Abhängigkeit von Zürich und Bern zum Preis hat – nicht nur und nicht so sehr die finanzielle Abhängigkeit, sondern die Abhängigkeit von den im Landesinnern zum Teil herrschenden isolationistischen Zukunftsvisionen. Die zentraleren Landesteile müssen vermehrt zur Kenntnis nehmen, dass die Peripherie auch andere Allianzen eingehen kann; Basel demonstriert dies schon lange.

Für den Bund gilt es zu entscheiden, ob die Mitwirkung bei der europäischen Gemeinschaftsaktion INTERREG IIC ein Gefäss für solche grenzüberschreitende Zusammenarbeit und Orientierung an neuen Horizonten darstellt.

Europäische Raumordnung

Im Rahmen der EU wird derzeit ein europäisches Raumordnungskonzept (EUREK) erarbeitet. Die Mitgliedstaaten sind in ein breites und mehrjähriges Mitwirkungsverfahren mit wechselnder Führungsarbeit eingebunden.

Das EUREK stellt wie die Grundzüge der Raumord-

nung Schweiz eine von höchster Ebene verabschiedete politische Willensäusserung dar, die bei einer Reihe von Sachfragen – Regionalpolitik, Politik der Verkehrs-, Kommunikations- und Energienetze, Umweltschutz und Erhaltung des kulturellen Erbes – einen Entscheidungsrahmen und Anhaltspunkte für die Koordination abgeben.

Die Schweiz ist bisher nicht in diese Arbeiten integriert. Die weitgehende Übereinstimmung der Anliegen des EUREK und der Grundzüge der Raumordnung Schweiz sollte aber eine Verbindung der beiden strategischen Ansätze ohne weiteres zulassen. Erste Schritte sollten auf der fachtechnischen Ebene getan werden: Die schweizerischen Positionen bezüglich der räumlichen Entwicklung sollen in ähnlicher Art aufbereitet werden, wie dies alle unsere Nachbarländer in Anlehnung an das einschlägige EU-Arbeitsprogramm tun. So kann erreicht werden, dass an den Nahtstellen zum Ausland und hinsichtlich der Anliegen der Schweiz als Teil des EU-Untersuchungsgebietes Alpenbogen sachdienliche Informationen an die EU gelangen, im Austausch aber auch an uns.

Für den Alpenraum sind in Zukunft drei Optionen miteinander zu verbinden:

- Die Alpen-OPEC ist für uns begrifflich bereits eingeführt: Die hier vorhandenen Ressourcen sollen zu einem Preis zugänglich gemacht werden, der ihrem hohen Wert entspricht, von der Landschaft bis zur Energie.
- Gewissermassen als Alp-TEC hat sich in den letzten Jahren eine von der natur- und kultur-räumlichen Attraktivität getragene Wirtschaftsszene herausgebildet. Ein eigentlicher High-Tech-Ring umschliesst die Zentralalpen, vom Sillon-Alpin (Genf-Grenoble) bis Sophia Antipolis an der Côte d'Azur und den norditalienischen Technologiezentren; von dort hinauf nach Bayern und dann hinüber ins oberrheinische "Biovalley".
- Für ein ökologisch ausserordentlich wertvolles, aber auch empfindliches Gebiet, schliesslich, könnte die Notion Alp-EC gelten. Die Alpenkonvention gibt den entsprechenden Bemühungen bereits Ausdruck.

Unsere Grenzgebiete, und dabei nun nicht nur die wirtschaftlich bestetablierten Basel, Genf und Tessin, sondern auch das Wallis, Graubünden und die Ostschweiz, werden in diesen Kontext ihre spezifischen Potentiale einzubringen wissen.

Ob diese ähnlich orientierten Bemühungen um die europäische und die schweizerische Raumordnungspolitik in ein gemeinsames organisatorisches Gefäss gestellt werden sollen, ist eine politische Frage. Die Türen dazu dürften uns aus der Anlage des EUREK heraus offen stehen. ■