

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

Herausgeber: Fédération suisse des urbanistes = Fachverband Schweizer Raumplaner

Band: - (1999)

Heft: 4

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: 26.01.2025

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

collage

collage enthält ja nicht nur Aktuelles, sondern publiziert auch Dokumente zu bestimmten Themen. Es sind noch die folgenden Themen erhältlich / *collage* n'oriente pas que sur les actualités, mais publie des documents sur certains thèmes. Les thèmes suivants sont encore à disposition:

- 3/99 Sinnlichkeit – gibt es sie in der Planung
Pour une approche sensitive de l'aménagement
- 2/99 Bahn 2000, NEAT und «Open Access»
Rail 2000, NLFA et «Open Access»
- 1/99 Aus- und Weiterbildung Raumplanung in der Schweiz
Formation en matière d'aménagement du territoire en Suisse
- 4/98 Nachhaltige Entwicklung
Développement durable
- 3/98 Digitale Kommunikation – neue Medien
Communication digitale – nouveaux médias
- 2/98 Planungsansätze für den ländlichen Raum
Planifier l'espace rural
- 4/97 Brachen der Zukunft
Friches du futur
- 1/97 Sparschäden bei den Infrastrukturen
Infrastructures: Dégâts liés aux mesures d'économie
- 4/96 Energie
Energie
- 3/96 Das Land verstädtern? Den Verkehr vernetzen!
Urbaniser l'espace rural ou optimiser les réseaux de transport
- 2/96 Aménagement du territoire et économie
Raumplanung und Wirtschaft
- 1/96 Grenzüberschreitend planen + handeln
Planifier et agir au-delà des frontières
- 4/95 Arbeitswelt – alles im Fluss
Monde du travail – tout bouge, tout change
- 3/95 Näher ans Volk ran
Plus proche au public
- 2/95 Espace public – un état des lieux
Der öffentliche Raum – eine Bestandsaufnahme
- 2/94 Agglomerationen – der Umgang mit urbanen Zonen
Agglomérations – du mode de traiter des zones urbaines
- 1/94 Aktive Freizeit – passive Raumplanung
Loisirs actifs – urbanisme passif
- 4/93 Öffentlicher Verkehr und Siedlungsentwicklung
Transport public et développement urbain

Zu bestellen bei *collage*, c/o BSP/FUS, PF 5653, 3001 Bern für Fr. 20.– per Stück

veranstaltungen/ manifestations

Seminar der internationalen Arbeitsgruppe REGIONALP in Chur

Das Seminar hat am 2. September stattgefunden. Folgende drei Themenkreise wurden diskutiert:

- das Entwickeln von Informations- und Kooperations-Netzwerken, um die Zusammenarbeit und Koordination auf dem Gebiet der Raumplanung zu intensivieren
- das europäische Raumentwicklungskonzept (EUREK) aus der Sicht des Alpenraums und erste Vorstellungen, wie dieses Konzept im Rahmen der Gemeinschaftsinitiative INTERREG III umgesetzt werden könnte
- aufzeigen, wie der Alpenraum wirkungsvoll in der raumbezogenen europäischen Politik positioniert werden kann, um die Interessen und Anliegen der in den Alpen lebenden Menschen bewusst zu machen und effizient zu vertreten

Die Durchführung des Seminars obliegt dem bayrischen Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen und dem Amt für Raumplanung Graubünden.

Auskunft: Cla Semadeni, Vorsteher Amt für Raumplanung Graubünden, Tel. 081-257 23 23

Tagung »Verkehrspolitik und Siedlungsentwicklung«

Wie immer: An Tagungen muss man teilnehmen, eine Wiedergabe dieser reichhaltigen Tagung in *collage* ist nicht möglich. Wir geben zwei Auszüge wieder: Das nach der Tagung verfasste Pressecommuniqué und das engagierte Referat von Herrn Ueli Widmer, Direktor des Bundesamtes für Raumplanung.

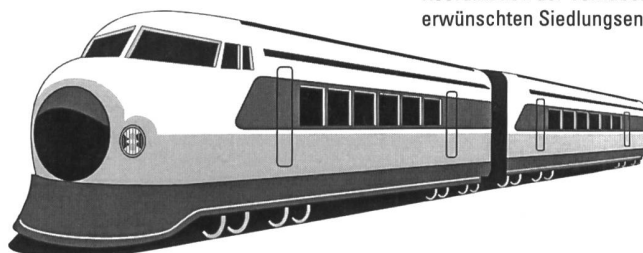
Pressecommuniqué

Was hat die Verkehrspolitik mit der Siedlungsentwicklung zu tun?

Der Bund Schweizer Planerinnen und Planer hat zu diesem Thema am 10.9.99 eine Tagung durchgeführt.

30 Milliarden Franken werden in den nächsten Jahrzehnten in die Bahn investiert. Das ist eine grosse Anstrengung des schweizer Volkes für den öffentlichen Verkehr; unsere Nachbarn bewundern und beneiden unsere Entschlossenheit. Diese grossen und langfristigen Investitionen beeinflussen die künftige Entwicklung des Landes.

Seit dem Bau der ersten Strecken hat die Bahn die Besiedlung unseres Landes stark beeinflusst. Ist das auch weiterhin so? Was bedeutet der Ausbau der Bahn für unsere zukünftige Entwicklung? Wie steht es um die Koordination der Vorhaben der Bahn mit der erwünschten Siedlungsentwicklung?



Nach einer umfassenden Orientierung durch kompetente Fachleute aus den Bundesämtern für Raumplanung und für Verkehr sind die Referenten diesen Fragen nachgegangen und haben – sehr kurz gefasst – folgendes ausgesagt:

■ Die Bahn leistet gegenüber dem privaten Verkehrsmittel einen kleinen Beitrag zum Personenverkehr (Ungefähr 15% wurden genannt). Das hat sich gegenüber früher massiv geändert. Somit ist sie für die Siedlungsentwicklung nicht mehr von ausschlaggebender Bedeutung. Allerdings kann die Siedlungspolitik die Bahn unterstützen, indem im Umkreis der Bahnhöfe möglichst viele Wohn- und Arbeitsplätze angeordnet werden.

■ NEAT und Bahn 2000 haben die Verbesserung des Fernverkehrs zum Ziel. Die Verkehrsprobleme der Zukunft liegen aber in den städtischen Agglomerationen. Bei der zu erwartenden Verkehrszunahme ist mit vermehrtem Stau zu rechnen, weil die Massnahmen zur Erhöhung der Kapazitäten von Strasse und Schiene noch nicht eingeleitet sind und die Finanzierung auch nicht im Ansatz gesichert ist.

■ Die angestrebte Vergabe von Transportleistungen auf der Schiene an private Firmen schafft nicht nur heilsamen Wettbewerb sondern gefährdet die flächendeckende Versorgung des Landes mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Randregionen und wenig dicht bevölkerte Gebiete werden nicht mehr ausreichend bedient. Da die rentablen Linien auch auf die Kunden angewiesen sind, welche durch unrentable Linien hergefahren werden, sinkt die Rentabilität der rentablen Linien.

■ Die Entwicklung unserer Kommunikationsnetze – nicht nur des Bahnnetzes, sondern auch des Strassennetzes und der Datenautobahnen – muss mit der Siedlungsentwicklung koordiniert werden. Dazu braucht es eine intensive Zusammenarbeit, welche sich an Konzepten für die Zukunft unseres Landes orientiert.

Bahnverkehr aus der Sicht der Raumordnungspolitik des Bundes

Referat von Herrn Ueli Widmer,
Direktor des Bundesamtes für Raumplanung

Zusammenhänge zwischen Raumordnungspolitik und Bahnverkehr

Die vorangehenden Referate haben uns einen Überblick über die Verkehrspolitik des Bundes, über die Bahnreform und über den Ausbau der Bahninfrastruktur vermittelt. Ich will im Folgenden die Zusammenhänge zur Raumordnungspolitik des Bundes umreissen und stelle dazu fest:

1. Raumordnungspolitik und Verkehrspolitik verfolgen gemeinsame Ziele
2. Raumordnung und Verkehr bedingen einander
3. Zwischen Raumordnung und Verkehr müssen neue Wege der Koordination gesucht werden.

Zu 1: Raumordnungspolitik und Verkehrspolitik verfolgen gemeinsame Ziele

Die Raumordnungspolitik, wie sie im Bericht des Bundesrates vom 22. Mai 1996 über die

Grundzüge der Raumordnung Schweiz umfassend formuliert wurde, will gute Voraussetzungen für den künftigen Lebens- und Wirtschaftsraum Schweiz schaffen.

Die zentralen Strategien zur Erreichung dieses Ziels sind die Vernetzung von Städten und ländlichen Räumen, die an Nachhaltigkeit orientierte räumliche Entwicklung und die Siedlungsentwicklung nach innen. Angestrebt wird:

- ein vernetztes Städtensystem Schweiz
- die Erneuerung der Städte zu Polen der Wirtschaft mit hoher Lebensqualität
- die Begrenzung und räumliche Strukturierung der Siedlungen, insbesondere der Agglomerationen
- die Erhöhung der wirtschaftlichen Eigenständigkeit und der Wohnlichkeit sowie die Erhaltung von Kulturlandschaften und die Förderung des nachhaltigen Tourismus in den ländlichen Räumen
- die Freihaltung von naturnahen Landschaften vor Überbauungen und Belastungen
- die Einbindung der Schweiz in Europa.

Zwischen diesen Zielen und den Zielen des Bundesrates für die Verkehrspolitik lassen sich Gemeinsamkeiten und Parallelitäten erkennen. Beide Bereiche haben gemeinsam, dass sie die Standortgunst und die Wettbewerbsfähigkeit der Schweiz stärken, soziale Errungenschaften der Mobilität in allen Regionen erhalten, den Verkehr möglichst umweltschonend, energie- und raumsparend sowie effizient bewältigen, ein Zusammenwirken der Verkehrsträger unter Berücksichtigung ihrer komparativen Vorteile, einen sparsamen Umgang mit öffentlichen Mitteln sowie die Einbindung der Schweiz in die europäische Entwicklung anstreben.

Zwischen beiden Bereichen drängt sich also Kooperation auf. Das Interesse der Raumordnungspolitik an dieser Kooperation ist insbesondere:

- Verbindung der Städte untereinander («Städtensystem Schweiz»)
- Verbindung des Städtensystems Schweiz zu den europäischen Verkehrssystemen
- Verbindung der Städte zu den Siedlungszentren in den ländlichen Räumen
- Verkehrserschliessung der Agglomerationsräume
- Verkehrserschliessung der ländlichen Räume.

Zu 2: Raumordnung und Verkehr bedingen einander

Die Siedlungsentwicklung ist durch die Entwicklung des Verkehrs massgeblich geprägt. Über Jahrhunderte hinweg haben sich die Siedlungen in Fusswegdistanz zum Arbeitsplatz entwickelt. Die Bahn hat dies nicht grundsätzlich verändert, hat aber häufig die Ansiedlung von Arbeits-, Wohn- und Dienstleistungsgebieten in Bahnhofsnähe ermöglicht. Dies hat schweizweit zu einer dezentralen Konzentration der Besiedlung mit gemischten Nutzungen geführt, welche auch aus der Sicht der Ziele der Verkehrs- und der Raumordnungspolitik am Ende der 90-er Jahre durchaus sinnvoll erscheint.

Mit dem Aufkommen der Automobilität hat sich die oben erwähnte Entwicklung in eine andere Richtung gewendet: Während Ar-

beitsplätze in den Agglomerationen konzentriert bleiben, entstehen neue Wohngebiete dezentral. Grosse Teile der Bevölkerung wohnen heute auf dem Land, arbeiten in der Stadt oder der Agglomeration und nehmen städtische Dienste sowie Freizeit- und Einkaufsangebote in Anspruch.

Dies hat zu einer Agglomerationsentwicklung geführt, die aus der Sicht der Ziele der Verkehrs- und der Raumordnungspolitik nicht unproblematisch ist:

- Agglomerationen dehnen sich aus
- Infolge der immer disperseren Besiedlung nimmt die Attraktivität der Bahn ab
- Autoverkehr, insbesondere zwischen der Peripherie und dem Zentrum der Agglomerationen, nimmt zu
- Mit der Zunahme der Verkehrsflächen und -belastungen in den Zentren nimmt die Attraktivität der Städte ab
- Immer mehr Stadtbewohner ziehen in die Peripherie aus, von wo sie täglich mit dem Auto in die Stadt verkehren werden.

Es ist ein zentrales Anliegen der Raumordnungspolitik, diesen Teufelskreis zu brechen.

Zu 3: Zwischen Raumordnung und Verkehr müssen neue Wege der Koordination gesucht werden

Die Abstimmung zwischen Raumordnung und Bahnverkehr stellt keine Selbstverständlichkeit dar. Schwierigkeiten bestehen darin, dass

■ der Bahnverkehr keine bauliche Aufgabe im traditionellen Sinne darstellt und sich deshalb den klassischen Instrumenten der Raumplanung – der Nutzungsplan, das Baubewilligungsverfahren – entzieht. Infrastrukturen werden nach einem spezialrechtlichen Verfahren bewilligt; für die Raumordnung bedeutsam ist aber vor allem das Verkehrsangebot, welches einerseits nach marktwirtschaftlichen Kriterien und andererseits aufgrund eines Bestellverfahrens festgelegt wird.

■ der Bahnverkehr keine reine öffentliche Aufgabe ist: Verkehrsleistungen werden grundsätzlich durch private Unternehmungen erbracht, die nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten handeln. Der öffentlichen Hand bleibt vorbehalten, zusätzliche Leistungen gegen Entschädigung zu bestellen.

Konsequenzen: Nur durch die Wahrnehmung ihrer Koordinationsaufgabe, indem sie namentlich eine Partnerschaft mit den für den Verkehr zuständigen Stellen schliesst, kann die Raumplanung die Entwicklung des Bahnverkehrs beeinflussen. Dafür verfügt sie über zweckdienliche Koordinationsinstrumente: Die Konzepte und Sachpläne auf Bundesstufe, die Richtpläne auf Stufe der Kantone.

Eine solche Partnerschaft muss noch aufgebaut werden. Sie muss für beide Seiten Vorteile bringen. Sie könnte auf folgenden komplementären Interessen begründet werden:

■ Die Raumordnung trägt zur optimalen Nutzung der Bahninfrastrukturen bei, indem beispielsweise

- Siedlungsschwerpunkte für Wohnen, Arbeiten und Dienstleistungen konsequent im Bereiche von Bahnhaltstellen angesiedelt werden

- die Attraktivität der Bahnhofgebiete durch die Schaffung von Verdichtungsmöglichkeiten, eine optimale Erschliessung durch andere Verkehrsmittel und die Gestaltung des öffentlichen Raumes verbessert wird
- das Trasse für neue Bahninfrastrukturen freigehalten wird und die entlang von Bahnlinien liegenden Gebiete soweit möglich einer lärmunempfindlichen Nutzung zugeführt werden.
- Das Verkehrsangebot der Bahnen richtet sich auf die angestrebte räumliche Entwicklung aus, indem beispielsweise
- attraktive Verbindungen zwischen den Agglomerationszentren und den an der Peripherie der Agglomeration liegenden Mittel- und Kleinzentren angeboten werden
- an den Bahnhöfen optimale Anschlussmöglichkeiten zu anderen Linien des öffentlichen Verkehrs und zu anderen Verkehrsmitteln geschaffen werden
- neue Haltestellen in bestehenden oder geplanten Siedlungsschwerpunkten vorgesehen werden
- neue Infrastrukturen auf bestehende und geplante Siedlungen Rücksicht nehmen.

Es ist ein Bestreben des Bundesamtes für Raumplanung, eine solche Partnerschaft mit den im Bund dafür zuständigen Stellen zu suchen und die diesbezüglichen Bestrebungen der Kantone zu unterstützen.

*Bundesamt für Raumplanung, BRP,
7. September 1999*

kantone, regionen/ cantons, régions

Bauberatung im Kanton Graubünden: eine Aktion der Bündner Vereinigung für Raumplanung BVR

Planungs- und Bauvorschriften über Siedlungsgestaltung und Ortsbildpflege sind schwer anzuwenden. Allgemeine Prinzipien, wie z.B. es sei «gute» Architektur zu fördern, sind (abgesehen vom abänderbaren «Schärfegrad») in der Regel unbestritten. Deren praktische Umsetzung sorgt hingegen oft für Konflikte. Konflikte, die bereits bei den Fachleuten anfangen. Konflikte, die nicht nur fachlicher Natur sind, sondern auch «Weltanschauungen» berühren. Hier das klassische Missverständnis zwischen Raumplaner und Architekten: unter Gestaltungsvorschriften meinen die Ersten, es gehe vor allem darum, den Qualitätsdurchschnitt zu erhöhen, während die anderen meinen, es geht darum, Hürden für zeitgemässe und engagierte Architektur zu schaffen.

Unbestimmte Rechtsbegriffe oder ästhetische Generalklauseln, in der Umgangssprache einfach «Gummiartikel» genannt, sind seit Jahrzehnten durch die Bearbeitung verschiedener Instrumente präzisiert worden. Inventare, Wettbewerbe, Gestaltungspläne und Bauberatung heisst die Antwort.

Die Bündner Vereinigung für Raumplanung BVR hat sich vorgenommen, das Verständnis für die Bauberatung bei Behörden, Bevölke-

rung und Fachleuten nachhaltig zu fördern. Es stimmt, dass Ortsbilder vorschriftsgemäss «nicht verunstaltet» werden dürfen. Es stimmt, dass wichtige Gebäudefluchten verbindlich im Gestaltungsplan festgesetzt werden. Zusätzlich braucht es aber eine «Verhandlungsplattform», wo die Gestaltungsvorgaben präzisiert werden, wo nach Gestaltungsoptimierung getrachtet wird und wo Gestaltungswille gezeigt wird: nämlich es braucht eine effiziente Bauberatung.

Die Bündner Vereinigung für Raumplanung BVR gedenkt durch eine Aktion, Interesse für die Bauberatung zu erwecken und die bereits funktionierenden Bauberatungen zu unterstützen. Die Aktion soll zudem die Aus- und Weiterbildung der Bauberater unterstützen und dafür geeignete Instruktions- und Informationsgrundlagen vermitteln.

Am 26. November 1999 führt die Bündner Vereinigung für Raumplanung BVR eine Tagung mit Podiumdiskussion in Chur durch. Einzelvorträge über die Bauberatung sind in den Gemeinden und den Regionen geplant. Zurzeit wird ein Handbuch und ein Transmitter über die Bauberatung vorbereitet. Eine Bauberaterkonferenz wird einberufen.

Chur, 12.8.99 / Ru

ausbildung/ formation

Abteilung Raumplanung HSR

«Ausfahrt Niederurnen»

Im Rahmen der Fächer «Öffentlichkeitsarbeit» sowie «Gestaltung und visuelle Kommunikation» haben die Studierenden des 2. Jahreskurses eine Ausstellung mit unterschiedlichen audio-visuellen Mitteln in der letztjährigen Partnerstadt Niederurnen ausgearbeitet. Das Interesse von Behörden und Bevölkerung sowie der regionalen Medien an der Vernissage vom 8. September war erfreulich gross.

Diplomarbeiten 1999

Die 16 Diplomanden des Jahres 1999 bearbeiteten folgende, aus den von der Abteilung vor-

geschlagenen Themenbereichen abgeleitete Aufgabenstellungen:

Zug-Nord/Baar: • *Entwicklungsstudie*, • *Innerstädtische Siedlungsentwicklung*, • *Siedlungsentwicklung in der Lorzenebene / Birrmenndorf/ZH*: • *Umfahrung, örtliche Auswirkungen*, • *Siedlungs- und Verkehrskonzept*, • *Verkehrskonzept 2008 / Ingenbohl-Brunnen/SZ*: • *Muster-Ortsplanung*, • *NEAT*, • *Muster-Richtplan*, *Energieplanung*, • *Nutzungsplanverfahren auf kommunaler Stufe*.

Neue Dozenten

Die folgenden Dozenten unterrichten neu an der Abteilung seit dem Studienjahr 98/99: Jürg Hauenstein (Gebäudekonstruktion), Hermann Huber (Architektur), Peter Petschek (CAD, Visualisierung), Thomas Winzer (Verkehrsplanung). Als Nachfolger von Dr. Bruno Kläusli wird Dr. iur. Stefan Scherler ab Wintersemester 99/00 den Bereich «Öffentliches Recht» im Fach Rechtslehre übernehmen.

Wechsel in der Assistenz

Unsere langjährige und beliebte Assistentin und Lehrbeauftragte Marlen Patt (Schneebeili) hat die Abteilung «umständehalber» verlassen. Da auch André Guntern wegen seiner neuen Stelle beim ARP des Kantons Uri gekündigt hat, müssen zwei Assistenzstellen neu besetzt werden. Seit Mitte August arbeitet Frau Regula Hafner, dipl. Geographin, in der Assistenz; die andere Stelle ist zur Zeit noch vakant.

Mehr Raum dank Neubauten

Dank den soeben eröffneten Neubauten auf dem «Campus HSR» konnten die Arbeitsbedingungen für die Studierenden markant verbessert werden: ein zusätzlicher Zeichensaal (sog. «Bärengraben Süd») steht als zusätzlicher Arbeitsbereich für 2 Klassen zur Verfügung.

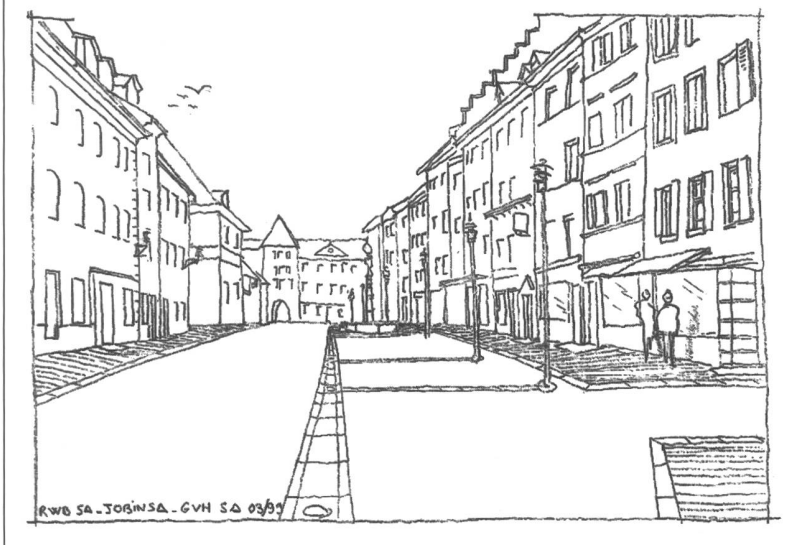
Weiterbildungswoche 2000

Im Rahmen der Seminarwochen zwischen Winter- und Sommersemester finden in der Woche vom 13. bis 17. März 2000 öffentliche Weiterbildungsveranstaltungen statt, zu welchen Planer, Planerinnen und alle, welche an raumplanerischen Fragen interessiert sind,



Perspective rue du 23-juin

3



eingeladen sind. Die Themen lauten: • *Normierung der Bauvorschriften auf Bundesebene*, • *Nachhaltigkeit beim Ausbau der Bahn-Infrastruktur*, • *Raumplanung vermitteln*. Programm und Anmeldeformulare können bestellt werden bei der Assistenz der Abt. Raumplanung (Tel. 055 222 45 41, Fax. 055 222 41 11, Email: assistenz@hsr.ch).

Neue Partnerstadt

Für das laufende Studienjahr 1999/00 konnte die Stadt Dietikon im zürcherischen Limmatal als Partnerstadt gewonnen werden. Es sind zahlreiche Studienarbeiten und Projekte in unterschiedlichen Fächern vorgesehen, welche interessante Problem- und Aufgabenstellungen dieser Agglomerationsgemeinde behandeln werden.

Neuer Abteilungsvorstand

Anfangs Oktober hat Thomas R. Matta die Leitung der Abteilung Raumplanung von seiner Vorgängerin Rosmarie Müller übernom-

men, welche diese Funktion 7 Jahre lang inne hatte und in dieser Zeit mit viel Erfolg zahlreiche Studienreformen und andere Neuerungen eingeführt hat. An der Abteilungskonferenz vom 7. Oktober bedankten sich die anwesenden DozentInnen für ihre grosse Arbeit und das gute und kollegiale Klima, welches sie wesentlich mitgeprägt hat.

Ein Forschungs- und Bildungszentrum der Universität der Vereinigten Nationen (UNU) für nachhaltige Stadtentwicklung in der Schweiz

Das Plenum des UNU governing Council in Tokyo stimmte im Dezember 1998 einer Machbarkeitsstudie von R.I.O. IMPULS über den Standort Luzern sowie Inhalt und Partnerschaft des Zentrums zu. Das Zentrum in Luzern soll sich auf mittelgrosse Städte fokussieren und schwerpunktmässig die Bereiche «Raumplanung und Städtebau» neue Mana-

gementformen für lokale Behörden», «Gesundheit in urbanen Gebieten» und «Umsetzung der lokalen Agenda 21» abdecken. Dabei sind die Aktivitäten der Entwicklungsländer einzubeziehen und es soll eng mit anerkannten Forschungsinstituten (ETH) und anderen UN-Organisationen zusammengearbeitet werden.

Die Arbeitsgruppe für die bisherigen Arbeiten wurde von Dr. Peter W. Heller aus Freiburg in Br. geleitet. Aus der Schweiz waren dabei: Leo Bächler, Luzern; Prof. Dr. Bruno Böhlen, Bern; Prof. Dr. Jan Olaf Gebbers, Luzern; Elizabeth Gosselin, Luzern; Dr. Markus Hodel, Luzern; Markus Keller, Luzern; Daniel Künzle, Zürich; Regierungsrätin Brigitte Mürner, Luzern; Elsbeth Ruoss-Schär Wohlhusen; Dr. Engelbert Ruoss, Wohlhusen; Prof. Dr. Willy A. Schmid, Zürich; Nationalrätin Dr. Judith Stamm, Luzern; Adrian von Schiesser, Luzern.

nachrichten/ nouvelles

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

... der Heimatschutzpreis 1999 an die Eisenbahnerbaugenossenschaft Luzern gegangen ist? Die Wohnbaugenossenschaft wurde 1910 gegründet und erwarb ein Grundstück zum Bau einer Gartenstadt nach dem Plan der Architekten Moeri und Krebs (173 Ein- Zwei und Mehrfamilienhäuser) Von 1912 bis 1985 wurden 80 Gebäude erstellt. Für die einzelnen Bautypen wurden Architekturwettbewerbe durchgeführt. 1980 wurden zwecks Verdichtung einige Häuser abgerissen, um Neubauten mit höherer Nutzung Platz zu machen. Gegenwärtig werden die Bauten aus den 60er Jahren erneuert, ebenfalls aufgrund eines Wettbewerbes. «Die geglückte Aufwertung dieser Bauten macht die Genossenschaft zu einem Vorbild auch für andere Wohnbauträger» schreibt der Heimatschutz

1 + 2 *Die Dorsiedlung Geissenstein, ein Konglomerat von Bauten aus der Zeit zwischen 1912 und 1980.*

... la ville de Delémont a accepté le 13 juin 1999 un crédit de Fr. 5 486 000.- pour la réorganisation de la circulation et du stationnement en Vieille Ville et le **réaménagement des rues** du 23-juin, de la Préfecture et de la Constituante. L'organisation d'un concours d'idées en urbanisme, en 1997, a permis de définir les contours du projet «Danse sur la Doux» qui poursuit notamment les objectifs suivants:

- redynamiser la Vieille Ville par l'amélioration du cadre de vie et de l'image des lieux;
- supprimer le trafic de transit afin de réduire les nuisances et améliorer la qualité de vie;
- valoriser la fonction commerciale et socio-culturelle des espaces publics afin d'en améliorer l'attraction pour l'ensemble des usagers (habitants, commerçants, clients, visiteurs).

3 *«Message du Conseil de Ville au Corps électoral», 11-13 juin 1999. Perspective rue du 23-juin.*



2

«Sicher und angstfrei» /
«*Sans crainte et en toute sécurité*»,
im Kanton Bern anders als im
Kanton Zürich?

Der Kanton Bern hat unter dem Titel «Sicher und angstfrei, Grundsätze und Fallbeispiele im öffentlichen Raum» / «*Sans crainte et en toute sécurité, principes et exemples concrets pour plus de sécurité dans l'espace public*» eine Arbeitshilfe für die Ortsplanung / guide pour l'aménagement local herausgegeben.

Es ist ein schönes und gutes Heft. Inhalt, Gestaltung und Texte von erfreulicher Qualität. Das heisst ja auch, dass viel aufgewendet worden ist. Es ist wirklich schade und schwer zu verstehen, dass sich die Kantone für solche Arbeitshilfen nicht zusammentun können. Muss dieser Aufwand nun wirklich 26 mal betrieben werden oder gibt es dann Kantone, die solche Arbeitshilfen nicht haben und wo man sich dementsprechend weniger sicher fühlt?

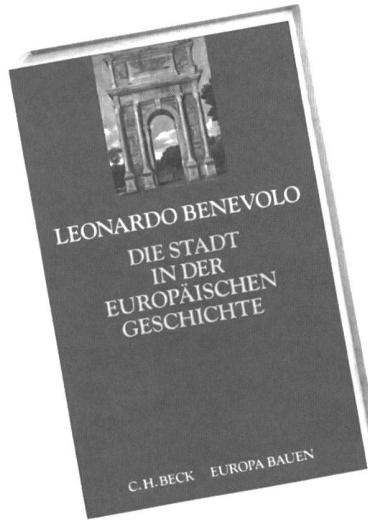
Zu beziehen beim Amt für Gemeinden und Raumordnung, Nydegasse 11/13, 3011 Bern, Tel. 031 633 77 36

Fritz Thormann

4 RBS-Station, Moosseedorf.
Thema: Belebte Räume. © Amt für
Gemeinden und Raumordnung des Kantons
Bern. Foto: Dominique Plüss, Basel

Die europäische Stadt

Die traditionelle europäische Stadt wird in vielen Ansätzen als Vorbild für den heutigen Städtebau verwendet. Zum Beispiel diente sie für die neuentstandene Daimler-City am Potsdamer Platz in Berlin als Leitbild. Hier wird deutlich, dass sich der Typus der europäischen Stadt nur schwer – wenn überhaupt – neu produzieren lässt. Die «europäische Stadt» ist ein historisch gewachsener Orga-



nismus, der sich nicht einfach in ein Stadtterritorium implantieren lässt. Dass die «europäische Stadt» dennoch als Leitbild herangezogen wird, hat seine guten Gründe: Sie ist dichtgepackt, gemischt, mit einem Netz von öffentlichen Räumen durchzogen, strahlt Identität aus und wird gemeinhin als «urban» bezeichnet.

Wird von der «europäischen Stadt» gesprochen, ist meist nur die alte Stadt gemeint. Denn die neue Stadt in der Peripherie – die Zwischenstadt – ist nicht typisch «europäisch», sondern in zunehmenden Mass international geprägt. Um den Typus der «europäischen Stadt» ergründen zu können, lohnt es sich die gewachsenen Stadtkerne Europas geschichtlich zu betrachten. Dabei wird deutlich, dass eben die Geschichtlichkeit das «europäische» ausmacht.

«Die europäischen Städte entstehen zusammen mit Europa, und in gewissem Sinne sind sie es, die Europa erst hervorbringen.» Leonardo Benevolo, renommierter Stadthistoriker, legt in seinem Werk «Die Stadt in der europäischen Geschichte» eine ebenso kurzweilige wie lehrreiche Geschichte der europäischen Stadt von der Antike bis zur Gegenwart vor. Er greift wichtige Abschnitte der Geschichte auf und liefert einen reich illu-

strierten Überblick wichtiger europäischer Städte. Die antiken Städte Athen und Rom, die italienischen Seestädte Venedig und Genua, die arabisch geprägten Städte in Süditalien und Spanien, die Hansestädte, die grossen Handelsmetropolen wie Brügge und Antwerpen, die neugegründeten Städte des 13. Jahrhunderts, die deutschen Burgenstädte des Mittelalters wie Nürnberg und Augsburg, Moskau und St. Petersburg im Zarenreich, schliesslich aber auch Weltstädte wie London, Paris und Berlin, sie alle und hundert andere Städte tragen zu einem «Reichtum urbaner Kultur bei, der in der Geschichte ohne Beispiel ist».

Claudio Pasquini

«Die Stadt in der europäischen Geschichte» von Leonardo Benevolo, Verlag C. H. Beck München, 1993, 316 Seiten, 149 Abbildungen, 46.– sFr., ISBN 3-406-37090-X

Raumplanung für die Oberstufe

Soeben ist eine Publikation mit dem sinnigen Titel «Vivere il territorio» – zu Deutsch «Den Raum erleben» – erschienen. Die Regionalgruppe Tessin der Schweizerischen Vereinigung für Landesplanung hat zusammen mit dem Tessiner Raumplanungsamt ein Lehrbuch für die Oberstufenschule erarbeitet. Die Herausgeber haben sich zum Ziel gesetzt, die nachrückende Generation für die Raumplanung zu sensibilisieren. Es wird darauf aufmerksam gemacht, dass eine «nachhaltige Entwicklung» nur durch einen behutsamen Umgang mit unserem Lebensraum möglich ist.

Zu Beginn des Buches wird die Schweizerische Raumplanung theoretisch abgehandelt. Daraufhin werden konkrete Fallbeispiele aus dem Kanton Tessin erläutert. Im dritten Teil geben Fachleute kurze Statements zum Thema ab. In Ergänzung zum eher trockenen Schulstoff (insgesamt nur sieben Abbildungen) werden Exkursionsrouten vorgeschlagen. Die erläuterten Fallbeispiele können so in Natura besichtigt und der Raum erlebt werden.

Mit diesem Lehrbuch erhalten die Schüler und Schülerinnen Einblick in die raumplanerischen Tätigkeiten ihres Kantons. Sie lernen die interdisziplinäre Arbeitsweise kennen, können sich eine kritische Denkweise gegenüber dem Umgang mit der Umwelt aneignen und die eigenen Grundwerte entsprechend modifizieren.

Es ist sehr erfreulich, dass die Raumplanung im Kanton Tessin im Lehrplan aufgenommen wurde. Bleibt zu hoffen, dass die übrigen Kantone der Schweiz nachziehen. Denn der sensible Umgang mit der Umwelt und die vernetzte Denkweise dürfte nicht nur die Italienisch sprechenden Jugendlichen in der Schweiz interessieren.

Claudio Pasquini

Die Publikation «Vivere il Territorio» kann für 30.– sFr. bei folgender Adresse schriftlich bestellt werden:

ASPAN, Casella Postale 33, 6903 Lugano
oder telefonisch bei:
Signora Isabella Barelli 091/967. 11. 34

