

Editorial

Autor(en): **Frei, Dominik / Wirz, Nicole**

Objektyp: **Preface**

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

Band (Jahr): - **(2007)**

Heft 4

PDF erstellt am: **10.08.2024**

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.

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

Der Verkehr in den Agglomerationen nimmt laufend zu: Strassen und Netze des öffentlichen Verkehrs gelangen immer häufiger an die Grenzen der Leistungsfähigkeit. Zudem haben sich die Kernstädte und Agglomerationen seit den späten 80er-Jahren dezentral entwickelt: Grosse Arbeitsplatzgebiete wurden ausserhalb der traditionellen Zentren errichtet wie auch Einkaufszentren und Fachmarktgebieten wurden am Rand der Siedlungsgebiete erstellt. Dies führt zu einer flächenhaften und netzartigen Verkehrsnachfrage.

Um dieser Verkehrsnachfrage nachzukommen, sind in allen Agglomerationsräumen Vorhaben für den öffentlichen Verkehr in Planung. Genf, Zürich, Bern und Basel planen Verlängerungen von Tramlinien. Nach dem erfolgreichen Start der Glattalbahn soll auch im Limmattal eine neue Bahnlinie Verkehrsstaus vermeiden. An diversen Bahnlinien soll die Verdichtung von Haltestellen eine Verbesserung des Angebotes bringen (z. B. Stadtbahn Zug). In der Westschweiz und im Tessin wird mit Projekten wie z. B. der CEVA (Cornavin – Eaux-Vives – Annemasse) versucht das ÖV-Angebot grenzüberschreitend zu verbessern. Die Liste des Agglomerations-Infrastrukturfonds ist lange...

Der Bund fordert für das Teilhaben am Infrastrukturfonds eine Agglomerationsplanung. Dies erfordert auf alle Fälle eine neue Sicht auf alte Problemlagen, die nun nicht mehr an politischen Grenzen halt machen darf. Mit neuen Formen der horizontalen und vertikalen Zusammenarbeit über Kantons- und Gemeindegrenzen wird der Agglomerationsverkehr koordiniert.

Die vorliegende collage bietet Einblick in die Auswirkungen von ÖV-Ausbauten auf die Siedlungsentwicklung. Das Vorhaben der Limmattalbahn zeigt stellvertretend für die vielen ÖV-Projekte Chancen und Hürden solcher Projekte auf. Ein Blick auf Bern und Neuchâtel zeigt, wie neue institutionelle Zusammenarbeit in Agglomerationsorganen organisiert wird.

Chères lectrices, chers lecteurs,

Le trafic dans les agglomérations est en constante augmentation: les routes et les réseaux de transports publics atteignent toujours plus souvent les limites de leurs capacités. De plus, depuis la fin des années 80, les villes-centres et les agglomérations se sont développées de manière décentralisée: d'importantes zones de places de travail furent construites en dehors des centres traditionnels, des centres commerciaux et des zones de commerces spécialisés ont vu le jour à la périphérie des zones urbaines, ce qui aboutit à une demande de transport réticulée et formant une surface.

Pour répondre à cette demande, les grandes agglomérations développent des projets pour les transports publics: les villes de Genève, Zurich, Berne et Bâle projettent toutes des prolongements de lignes de tram. Après la mise en service réussie du tram de la vallée de la Glatt, une nouvelle ligne de RER, la Limmattalbahn, devrait également permettre d'éviter les embouteillages dans la vallée de la Limmat. En outre, la densification des arrêts le long de différentes lignes de chemin de fer vise à améliorer l'offre ferroviaire (p. ex. RER de Zoug). Et en Suisse romande et au Tessin, on tente d'améliorer l'offre transfrontalière des transports publics avec des projets tels que la liaison ferroviaire CEVA (Cornavin – Eaux-Vives – Annemasse). La liste du fonds d'infrastructure pour le trafic d'agglomération est longue...

Pour le droit à ce fonds, la Confédération exige une planification à l'échelle de l'agglomération, ce qui requiert en tout cas une nouvelle manière de considérer les vieux problèmes, qui n'ont aujourd'hui plus le droit de s'arrêter aux frontières politiques. De nouvelles formes de collaboration horizontale et verticale, s'étendant au-delà des frontières cantonales et communales, permettent de coordonner le trafic d'agglomération. Le présent numéro de collage donne un aperçu des effets du développement des transports publics sur le développement urbain. Le projet de la Limmattalbahn met en évidence les chances et les obstacles que rencontrent les nombreux projets de transports publics. Un regard vers Berne et Neuchâtel montre comment une nouvelle collaboration institutionnelle est organisée dans les agglomérations.



Dominik Frei



Nicole Wirz