

Nouvelles structures de l'espace et de la mobilité L'Office fédéral de la statistique analyse la pendularité en Suisse

Deux études mandatées par l'Office fédéral de la statistique (OFS) sur la base des résultats du recensement de la population 2000, démontrent la corrélation entre le développement des grandes agglomérations suisses et l'importance toujours plus grande du trafic pendulaire dans lequel la voiture prend une part croissante, au détriment des transports publics. La tendance à la dispersion de l'habitat et le déplacement de postes de travail en dehors des centres expliquent en partie ce phénomène qui va en s'amplifiant. Face à ce constat alarmant, indique l'OFS, il y a urgence pour les transports publics de s'adapter rapidement.

Pour plus d'informations:

Office fédéral de la statistique

<http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/fr/index/news/publikationen.html?publicationID=1478>

Office fédéral du développement territorial

<http://www.are.admin.ch/are/fr/medien/mitteilungen/02763/index.html?von=medien>

Neue Raum- und Mobilitätsstrukturen in der Schweiz Analyse des Bundesamtes für Statistik zur Pendlermobilität

Ergebnisse zweier Studien, welche im Auftrag des Bundesamtes für Statistik und auf Basis der Volkszählung 2000 erarbeitet wurden, zeigen die Verhältnisse zwischen der Entwicklung der grossen Agglomerationen und der Pendlermobilität auf. Wohnen und Arbeiten fallen zunehmend auseinander – knapp zwei Drittel der Erwerbstätigen arbeitet in einer anderen als in ihrer Wohngemeinde, fast 60 Prozent davon legen den Weg mit dem Auto zurück. Der öffentliche Verkehr hat - mit Ausnahme der Bahn - teilweise deutliche Anteile verloren. Der Bund überprüft deshalb zurzeit seine Strategien der Raumentwicklung.

Weitere Informationen:

Bundesamt für Statistik

<http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/de/index/news/publikationen.html?publicationID=1477>

Bundesamt für Raumentwicklung

<http://www.are.admin.ch/are/de/medien/mitteilungen/02763/index.html>

04.11.04

Soutenu par:



Mobilservice www.mobilservice.ch

c/o Büro für Mobilität AG

Hirschengraben 2 – 3011 Bern

tél./fax 031 311 93 63 / 67

info@mobilservice.ch

Service francophone

Direction et contacts partenaires : cathy **savioz**

tél. 022 734 64 76 – contact@mobilservice.ch

Rédaction : isabelle **ferrari**

tél./fax 022 734 52 33 redaction@mobilservice.ch

COMMUNIQUÉ DE PRESSE MEDIENMITTEILUNG COMUNICATO STAMPA

0

Bases statistiques et produits généraux
Statistische Grundlagen und Übersichten
Basi statistiche e presentazioni generali

N° 0351-0410-00

Neuchâtel, le 26 octobre 2004

Analyses générales du recensement fédéral de la population 2000

Nouvelles structures de l'espace et de la mobilité en Suisse

Les cinq grandes agglomérations du pays (Zurich, Bâle, Berne, Genève et Lausanne) sont toujours plus dominantes. Le développement des aires métropolitaines suisses, qui s'étendent parfois au-delà des frontières, s'est poursuivi. On observe parallèlement des changements dans les structures sociales des villes et les habitudes en matière de mobilité. La tendance à la dispersion de l'habitat et le déplacement de postes de travail en dehors des centres influent sur la direction et l'ampleur du trafic pendulaire. Près de 60% des personnes actives occupées du pays travaillent dans une commune autre que leur commune de domicile et une proportion à peu près égale se déplace en voiture pour aller au travail. Les transports publics, le train mis à part, ont perdu parfois beaucoup de terrain. Tels sont les principaux résultats de deux études basées sur les résultats du recensement de la population de 2000, menées sur mandat de l'Office fédéral de la statistique (OFS) avec la collaboration de l'Office fédéral du développement territorial (ARE), l'une par la société INFRAS (Berne) et l'autre par l'Institut de géographie de l'Université de Lausanne.

Prédominance croissante des grandes agglomérations

En Suisse, 73% de la population vit aujourd'hui dans des régions urbaines. Entre 1990 et 2000, les grandes agglomérations (Zurich, Bâle, Berne, Genève et Lausanne) et leurs satellites se sont étendues plus fortement que les autres agglomérations. Conjuguée avec la tendance à la concentration des postes de travail, la prédominance des grandes agglomérations s'est encore renforcée. La formation d'un système d'espaces métropolitains amorcée au début des années 1970 s'est donc poursuivie.

La métropolisation se manifeste dans une extension constante des grandes agglomérations (parfois même au-delà de nos frontières) et dans une mise en réseau accrue d'agglomérations voisines. L'urbanisation d'espaces autrefois ruraux (périurbanisation) et l'emprise croissante des constructions représentent un aspect important de cette évolution. On a surtout bâti là où les prix de la construction sont relativement avantageux. Ce développement s'est notamment traduit par la forte progression du nombre de maisons individuelles depuis les années 1970 (qui s'est poursuivie dans les années 1990) dans les couronnes d'agglomérations et les espaces ruraux avoisinants (respectivement +158% et +155%).

Accentuation de la ségrégation sociale et spatiale

L'étalement des espaces urbains en Suisse a aussi entraîné un renforcement des différences spatiales et de la ségrégation sociale. Les familles de la classe moyenne se sont établies principalement dans les zones urbanisées grignotées sur les espaces ruraux (zones périurbaines), alors que les familles des couches sociales inférieures se sont concentrées près des centres, dans la couronne dite suburbaine. La ségrégation qui s'est amorcée vers les années 1990 dans les centres mêmes est allée croissante ; les personnes des conditions sociales et économiques les plus modestes ainsi que les immigrants étrangers se sont concentrés dans les quartiers construits entre 1950 et 1970. Cette évolution a partiellement contré la baisse démographique enregistrée dans les centres. En revanche, dans de nombreux quartiers plus anciens et proches du centre, la substance de l'habitat a été réhabilitée par des rénovations, de nouvelles constructions et des mesures de modération du trafic motorisé, attirant un grand nombre de personnes disposant de bonnes ressources financières.

Le lieu de travail toujours plus souvent distinct du lieu de domicile

En 2000, près de 6 actifs occupés sur 10 (58%) travaillaient dans une commune autre que leur commune de domicile. Comparés aux mouvements des zones périurbaines vers les centres, les flux pendulaires dans les couronnes des agglomérations (flux pendulaires tangentiels autour des centres ou, de manière accrue, en bordure de couronne) prennent de l'importance, notamment à Zurich, à Berne et à Genève. Dans les années 1990, on a également observé une hausse des mouvements pendulaires depuis le centre vers l'extérieur environnant et entre les agglomérations (surtout entre les grandes agglomérations et leurs agglomérations satellites).

La prédominance des véhicules à moteur dans le trafic pendulaire s'accroît

L'extension des RER et Rail 2000 ne sont qu'une réponse incomplète des transports publics aux transformations des structures spatiales et des besoins sur le plan de la mobilité. La part du trafic individuel motorisé (TIM : autos et motos) dans les flux pendulaires continue de grandir. Elle se monte maintenant à 58%, soit une progression de 10 points par rapport à 1980. La plus forte participation des femmes à la vie active notamment a aussi contribué à cette évolution. Le trafic individualisé motorisé augmente en effet plus rapidement chez ces dernières que chez les hommes. Le rail mis à part, les transports publics et la mobilité douce (à pied, en vélo) ont perdu du terrain dans les années 1990, reculant parfois considérablement.

Les pendulaires parcourent des distances toujours plus longues pour aller au travail, mais le temps de parcours reste constant. La vitesse moyenne de déplacement s'est accélérée en particulier dans le trafic individuel motorisé. Jusqu'en l'an 2000, la capacité du réseau routier a été manifestement organisée de façon à ne pas occasionner de pertes de temps significatives.

OFFICE FÉDÉRAL DE LA STATISTIQUE
Service de presse

.....

Renseignements:

Centrale d'information sur le recensement de la population, Tél.: 032 713 61 11 ou 032 713 63 13

Werner Haug, OFS, Division Etudes démographiques et enquêtes auprès des ménages, Tél.: 032 713 66 85

Roman Frick, INFRAS Berne, Tél.: 031 370 19 19

Antonio Da Cunha, Université de Lausanne, Institut de géographie, Tél.: 021 692 30 73 ou 021 692 30 70

Nouvelles parutions:

Roman Frick et al.: La pendularité en Suisse, Neuchâtel: Office fédéral de la statistique, 2004, n° de commande: 001-0029.

Prix: Fr. 30.—

A paraître:

Antonio Da Cunha, Jean-François Both: Métropolisation, villes et agglomérations. Structures et dynamiques socio-démographiques des espaces urbains, Neuchâtel: Office fédéral de la statistique.

.....

Service de presse OFS, tél. : 032 713 60 13; fax : 032 713 63 46

Commandes de publications : tél. : 032 713 60 60, fax : 032 713 60 61, e-mail : order@bfs.admin.ch

Vous trouverez d'autres informations sur le site Internet de l'OFS à l'adresse <http://www.statistique.admin.ch/>

Abonnement aux communiqués de presse par e-mail sous : <http://www.news-stat.admin.ch>

Fritz Wegelin
Vice-directeur de l'Office fédéral du développement territorial (ARE)

La version orale fait foi.

Comment la politique du développement territorial réagit-elle aux changements structurels qui affectent le territoire et la mobilité ?

Des régions centrales fortes sont souhaitables pour le développement territorial. Mais si les structures territoriales et la mobilité induisent un volume de trafic, des bouchons, des atteintes à l'environnement et une consommation de terrain toujours plus importants, leur fonctionnalité est compromise à long terme. La Confédération révisé donc actuellement ses stratégies de développement territorial. Avec la politique des agglomérations, elle cherche de nouvelles formes de financement du trafic d'agglomération et vise une approche intégrée milieu bâti-transports-environnement. Enfin, les priorités actuelles de l'ARE et d'autres services fédéraux incluent aussi des réflexions sur la politique de l'espace rural.

Quatre constatations sont importantes aux yeux de l'ARE : 1) flux pendulaires toujours plus dispersés et donc part croissante du TIM, 2) tendance à la métropolisation, 3) tendance à l'habitation individuelle en zone périphérique et 4) renforcement de la ségrégation sociale dans les agglomérations, en particulier dans les aires métropolitaines.

Le trafic pendulaire ne constitue qu'un tiers à peine de l'ensemble du trafic ; le trafic de loisirs, qui en constitue environ la moitié, est plus important en termes purement quantitatifs. Le trafic pendulaire est néanmoins plus problématique à divers points de vue, puisqu'il s'étale sur des périodes beaucoup plus courtes. Les modèles de transports de l'ARE montrent qu'un fameux casse-tête nous attend, en particulier dans les agglomérations.

Le développement territorial ne s'est pas déroulé comme le visaient les stratégies d'aménagement des années 90. Les Grandes lignes de l'organisation du territoire devaient empêcher que la Suisse ne croisse plus que dans quelques pôles. La concentration décentralisée était fondée en termes politiques, économiques et environnementaux. Avec le réseau de villes, on croyait avoir trouvé une réponse à la tendance européenne à la métropolisation. Les données montrent maintenant que ce qui s'est produit est assez exactement ce que l'on voulait éviter.

Mais est-ce si mauvais ? Doit-on ou peut-on faire quelque chose contre cette évolution ?

Centres forts souhaités : fonctionnalité en danger

Il est certainement bon que notre pays dispose de régions centrales fortes. Elles sont très importantes pour s'affirmer face à la concurrence internationale. Cette évolution a aussi ses bons côtés et il n'est pas faux de « renforcer les forts ». Mais le développement territorial actuel occasionne aussi de plus en plus de problèmes, tels que trafic, bouchons, atteintes à l'environnement et consommation de terrain démesurés. La politique d'organisation du territoire a donc de nombreux défis à relever. Nous devons maintenir les structures fonctionnelles – et elles ne le resteront pas si nous laissons les choses suivre leur cours. L'échelle a changé : la Suisse est devenue plus petite et plus interdépendante. Ce n'est pas le renforcement des grandes agglomérations qui nous cause du souci, mais leur fonctionnalité compromise et le développement démographique, social, financier et environnemental exclusivement en région urbaine. La dispersion des constructions (urbanisation périurbaine) induit des flux de trafic énormes liés à des coûts économiques disproportionnés. Des questions sérieuses se posent enfin aussi concernant l'avenir des espaces ruraux. Tous ces changements de la structure territoriale doivent donc nous donner à réfléchir, vu qu'ils sont tout sauf durables.

Nouvelles stratégies nécessaires

Des réflexions fondamentales sont nécessaires. La Stratégie 2002 du Conseil fédéral pour le développement durable prévoit à cet effet un programme d'actions « Aménagement durable du territoire ». Au début de l'année prochaine, l'ARE présentera un **Rapport sur le développement territorial** qui contiendra non seulement une analyse de l'évolution ce jour, mais aussi des scénarios pour le développement futur et des options d'action en vue d'un développement territorial durable. Ce rapport

constituera la base d'une discussion élargie dans le but de remanier les Lignes directrices du développement territorial et de réviser la loi sur l'aménagement du territoire. Si l'on veut effectivement prendre le chemin du développement durable et ne pas reporter les conséquences du développement actuel sur les générations futures, on ne pourra pas continuer à tout gérer comme jusqu'à présent.

Politique des agglomérations sur le bon chemin

En **politique des agglomérations**, on a déjà un peu progressé. Le temps a été long jusqu'à ce que la Confédération reconnaisse l'importance des villes et des régions urbaines pour le développement territorial. Le mérite en revient notamment aux Grandes lignes de l'organisation du territoire. Un nouveau **projet** est actuellement en préparation. Il a pour objet, après le non au contre-projet à l'initiative Avanti, le **trafic d'agglomération**, qui est resté incontesté. Il prévoit non pas simplement de subventionner et de réaliser différents projets, mais de concilier le développement de l'urbanisation, des transports et de l'environnement dans le cadre d'un **projet d'agglomération** (Agglomerationsprogramm). La politique du sparadrap et celle consistant à éliminer les goulots d'étranglement ne suffisent plus. Elles ne résolvent pas les problèmes, elles ne font que les déplacer. On demande des approches intégrées et de la collaboration. Un nombre considérable d'agglomérations sont déjà en train d'élaborer un projet d'agglomération. En parallèle, la Confédération soutient des **projets-modèles** qui ont pour objectif une meilleure collaboration au sein des agglomérations. On constate sur ce point aussi une activité réjouissante dans les agglomérations. Les cantons sont eux aussi sollicités : La métropolisation entraîne une extension des espaces fonctionnels au-delà des frontières cantonales et nationales. Les petites et moyennes agglomérations ne peuvent faire face à la tendance à la métropolisation qu'en se réunissant en réseaux de villes. Dans ce domaine aussi, les cantons doivent jouer un rôle de leader. Par le biais de la planification directrice cantonale, ils doivent garantir que les constructions ne continuent pas à se disperser hors des agglomérations, mais que les zones rurales puissent le demeurer. Les plans directeurs cantonaux doivent à cet effet garantir plus fermement que jusqu'à ce jour la coordination avec les cantons voisins. La tendance à la ségrégation sociale enfin montre que les communes, agglomérations, cantons et la Confédération ne peuvent pas non plus rester inactifs au niveau du développement des quartiers. Si nous voulons éviter une spirale négative, comme elle s'est produite dans certains quartiers de différentes villes européennes, nous devons prendre à temps des mesures pour un développement durable des quartiers. Certaines communes sont fréquemment débordées dans ce domaine. Elles ont besoin du soutien de la région, du canton et aussi de la Confédération.

Politique plus intégrative aussi pour l'espace rural

A côté d'un développement intégré et ordonné des régions urbaines, des questions se posent concernant l'avenir des **régions rurales**. Les réflexions sur une politique coordonnée de la Confédération battent actuellement leur plein. L'espace rural doit devenir en 2005 une priorité de la discussion de la Confédération à propos de la politique d'organisation du territoire. La Confédération n'est pas inactive dans ce secteur. Péréquation financière, politique régionale et service universel sont quelques mots clés. Cela suffit-il ou doit-on en faire davantage ? L'espace rural doit être considéré de manière différenciée. Les problèmes se posent différemment suivant qu'il s'agit de l'espace périurbain proche d'un centre, de régions touristiques ou de régions périphériques. Le développement démographique de l'espace rural proche des centres est synonyme de croissance des transports privés et déplace les problèmes des agglomérations et des villes dans des cercles toujours plus vastes à l'extérieur. Il n'est pas possible d'organiser de façon économique les transports publics, mais aussi le reste de l'équipement, dans une structure dispersée. La concentration accrue des lieux de travail dans la première périphérie urbaine aggrave encore la situation.

Mal placés, des logements, des emplois ou des installations commerciales, sportives ou de loisirs à forte fréquentation génèrent du trafic et des atteintes à l'environnement. Les communes et les entreprises sont de moins en moins en mesure de déterminer seules ces implantations sans induire des atteintes et des coûts importants pour d'autres zones. S'il n'est guère possible de réaliser un système d'urbanisation et de transports idéal, il est possible néanmoins d'en réaliser un meilleur que celui qui se dessine aujourd'hui.

Fritz Wegelin
Vizedirektor des Bundesamtes für Raumentwicklung (ARE)

Es gilt das gesprochene Wort

Wie reagiert die Raumentwicklungspolitik auf die veränderten Raum- und Mobilitätsstrukturen?

Starke Zentrumsregionen sind für die Raumentwicklung erwünscht. Doch wenn die Raum- und Mobilitätsstrukturen zu immer grösseren Verkehrsvolumen, Staus Umweltbelastungen und Landverbrauch führen, ist ihre Funktionsfähigkeit langfristig gefährdet. Der Bund überprüft deshalb zurzeit seine Strategien der Raumentwicklung. Mit der Agglomerationspolitik sucht er neue Formen zur Finanzierung des Agglomerationsverkehrs und strebt einen integralen Ansatz Siedlung – Verkehr – Umwelt an. Schliesslich gehören auch Überlegungen zur Politik des ländlichen Raumes zu den gegenwärtigen Schwerpunkten des ARE und weiterer Bundesstellen.

Vier Feststellungen sind aus der Sicht des ARE wichtig: 1. die immer disperseren Pendlerströme und damit einhergehend der zunehmende MIV-Anteil; 2. der Trend zur Metropolisierung; 3. der Trend zum Einfamilienhaus an peripheren Lagen und 4. die Verstärkung der sozialen Segregation in den Agglomerationen, insbesondere in den Metropolitanräumen.

Der Pendlerverkehr macht nur knapp einen Drittel des gesamten Verkehrs aus; der Freizeitverkehr, der etwa die Hälfte ausmacht, ist rein quantitativ bedeutungsvoller. Trotzdem ist der Pendlerverkehr in verschiedenerlei Hinsicht problematischer, weil er sich auf bedeutend kleinere Zeitspannen verteilt. Die Verkehrsmodelle des ARE zeigen, dass insbesondere in den Agglomerationen eine grosse Knacknuss auf uns wartet.

Die räumliche Entwicklung ist nicht so verlaufen, wie das die Raumstrategien der 90er Jahre anpeilten. Mit den Grundzügen der Raumordnung sollte verhindert werden, dass die Schweiz nur noch in einigen Polen wächst. Die dezentralisierte Konzentration wurde staatspolitisch, wirtschaftlich und ökologisch begründet. Mit dem vernetzten Städtesystem glaubte man, eine Antwort auf den europaweiten Trend der Metropolisierung gefunden zu haben. Nun zeigen die Daten, dass ziemlich genau das eingetroffen ist, was man eigentlich vermeiden wollte.

Ist das so schlecht? Soll oder kann man dagegen überhaupt etwas machen?

Starke Zentren erwünscht – Funktionsfähigkeit in Gefahr

Es ist sicher gut, wenn unser Land über starke Zentrumsregionen verfügt. Sie sind sehr wichtig, um sich im internationalen Standortwettbewerb zu behaupten. Die Entwicklung hat durchaus auch ihr Gutes und „die Starken stärken“, ist nicht falsch. Die heutige Raumentwicklung produziert aber auch zunehmend Probleme wie unverhältnismässig viel Verkehr, Staus, Umweltbelastungen und Landverbrauch. Damit ist die Raumordnungspolitik herausgefordert. Wir müssen die Strukturen funktionsfähig erhalten; doch das bleiben sie nicht, wenn wir den Dingen den Lauf lassen. Der Massstab hat geändert: die Schweiz ist kleiner und interdependenter geworden. Sorge bereiten uns nicht die Erstarbung der Grossagglomerationen, sondern ihre gefährdete Funktionsfähigkeit und die einseitige Bevölkerungs-, Sozial-, Finanz- und Umweltentwicklungen in den Stadtregionen. Durch die Zersiedlung des Landes (periurbane Siedlungsentwicklung) entstehen gewaltigen Verkehrsströme, die mit unverhältnismässigen volkswirtschaftlichen Kosten verbunden sind. Schliesslich stellen sich auch ernsthafte Fragen zur Zukunft der ländlichen Räume. All diese Veränderungen der Raumstruktur müssen uns deshalb zu denken geben, weil sie alles andere als nachhaltig sind.

Neue Strategien notwendig

Grundlegende Überlegungen sind notwendig. Die Strategie Nachhaltige Entwicklung 2002 des Bundesrates sieht daher ein Massnahmenprogramm „Nachhaltige Raumplanung vor“. Anfang nächsten Jahres wird das ARE einen **Raumentwicklungsbericht** vorlegen, welcher neben einer Analyse der bisherigen Entwicklung auch Szenarien für die künftige Entwicklung sowie Handlungsoptionen im Hinblick auf eine nachhaltige Raumentwicklung beinhalten wird. Dieser Bericht bildet die Grundlage für eine breite Diskussion zuhanden einer Überarbeitung der Grundzüge der Raumentwicklung sowie

der Revision des Raumplanungsgesetzes. Wenn man sich tatsächlich auf den Pfad der Nachhaltigkeit begeben und die Folgen der heutigen Entwicklung nicht den nachkommenden Generationen überbürden will, wird man nicht alles so weiterbetreiben können wie bisher.

Agglomerationspolitik auf dem richtigen Weg

In der **Agglomerationspolitik** ist man bereits etwas weiter fortgeschritten, Es hat lange gedauert, bis der Bund erkannt hat, wie wichtig die Städte und Stadtregionen für die Raumentwicklung sind. Es war nicht zuletzt das Verdienst der Grundzüge der Raumordnung, dies klar erkannt zu haben. Zurzeit wird eine neue **Vorlage** vorbereitet, welche – nach dem Nein zum Gegenvorschlag auf die Avanti - Initiative - den unbestritten gebliebenen **Agglomerationsverkehr** zum Gegenstand hat. Damit sollen nicht einfach einzelne Projekte subventioniert und realisiert werden, sondern die Entwicklungen von Siedlung – Verkehr – Umwelt sollen im Rahmen eines **Agglomerationsprogramms** (projet d'agglomeration) in Einklang gebracht werden. Pflasterli- und Engpassbeseitigungspolitik genügen nicht mehr. Damit löst man keine Probleme, man verschiebt sie nur. Integrierte Ansätze und Zusammenarbeit sind gefragt. Eine beachtliche Zahl von Agglomerationen ist bereits an der Ausarbeitung eines Agglomerationsprogramms. Daneben unterstützt der Bund **Modellprojekte**, die eine verbesserte Zusammenarbeit in den Agglomerationen zum Ziel haben. Auch hier ist in den Agglomerationen eine erfreuliche Aktivität festzustellen. Auch die Kantone sind gefordert: Die Metropolisierung führt zu einer Ausdehnung der funktionalen Räume über die Kantons- und Landesgrenzen hinaus. Dem Trend zur Metropolisierung können die kleineren und mittleren Agglomerationen nur begegnen, indem sie sich zu Städtenetzen zusammenschliessen. Auch hier müssen die Kantone einen Leading-part spielen. Über die kantonale Richtplanung müssen die Kantone sicherstellen, dass die Gebiete ausserhalb der Agglomerationen nicht weiter zersiedelt werden, sondern ihre ländliche Qualität behalten können. Die kantonalen Richtpläne müssen dabei viel stärker als bisher die Koordination mit den Nachbarkantonen sicherstellen. Schliesslich zeigt der Trend zur sozialen Segregation, dass Gemeinden, Agglomerationen, Kantone und Bund auch auf der Ebene der Quartierentwicklung nicht untätig bleiben dürfen. Wenn wir eine Negativspirale vermeiden wollen, wie dies in einigen Quartieren verschiedener europäischer Städte geschehen ist, müssen wir rechtzeitig Massnahmen für eine nachhaltige Quartierentwicklung treffen. Einzelne Gemeinden sind hier häufig überfordert. Sie brauchen die Unterstützung der Region, des Kantons und auch des Bundes.

Integrativere Politik auch für ländliche Räume

Neben einer integrierten und geordneten Entwicklung der städtischen Regionen, stellen sich Fragen zur Zukunft der **ländlichen Räume**. Die Überlegungen zu einer koordinierten Politik des Bundes laufen zurzeit auf Hochtouren. Der ländliche Raum soll im 2005 zu einem Schwerpunkt in der raumordnungspolitischen Diskussion des Bundes werden. Der Bund ist auf diesem Gebiet nicht untätig. Finanzausgleich, Regionalpolitik und Grundversorgung sind einige Stichworte. Genügt das oder muss man Zusätzliches tun? Dabei muss der ländliche Raum differenziert betrachtet werden. Die Probleme stellen sich unterschiedlich, je nachdem ob es sich um den zentrumsnahen periurbanen Raum, um touristische Gebiete oder um periphere Räume handelt. Bevölkerungsentwicklung im zentrumsnahen ländlichen Raum bedeutet Wachstum von Privatverkehr und verlagert die Probleme der Agglomerationen und Städte in immer weiteren Kreisen nach aussen. Der öffentliche Verkehr - aber auch die übrige Erschliessung - lässt sich in einer zersiedelten Struktur nicht wirtschaftlich organisieren. Erschwerend kommt hinzu, dass sich Arbeitsstandorte zunehmend auch in die ersten Agglomerationsgürtel verlagern.

Falsche Standorte, seien es Wohnstandorte, Arbeitsplatzstandorte und Standorte für publikumsintensive Anlagen für Einkauf, Sport oder Freizeit generieren Verkehr und Umweltbelastungen. Sie lassen sich je länger desto weniger von einzelnen Gemeinden oder Unternehmungen allein bestimmen unter grosszügiger Überlassung von Belastungen und Kosten für andere Gebiete. Ein ideales Siedlungs- und Verkehrssystem lässt sich wohl kaum verwirklichen, ein besseres als es sich heute abzeichnet jedoch schon.