Zeitschrift: Heimatschutz = Patrimoine
Herausgeber: Schweizer Heimatschutz
Band: 87 (1992)
Heft: 1

Artikel: Was will das NFP 25? : Stadt und Verkehr im Visier
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-175528

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

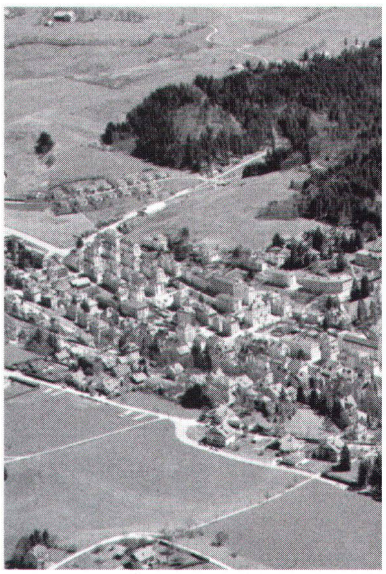
Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 12.07.2025

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

Was will das NFP 25?

Stadt und Verkehr im Visier



pd. 1987 hat der Bundesrat den Schweizerischen Nationalfonds beauftragt, ein Nationales Forschungsprogramm «Stadt und Verkehr» durchzuführen. Nach zweijähriger Vorbereitung sind inzwischen die Arbeiten am NFP 25 aufgenommen worden und liegen erste Ergebnisse vor. Das Programm läuft bis 1994.

Das NFP 25 setzt sich mit der Dynamik der Städte und ihres Umlandes auseinander, im Hinblick auf
– die Förderung der Lebensqualität und Schonung der natürlichen Umwelt,
– die Sicherstellung der Funktionsfähigkeit der Städte im nationalen und internationalen Rahmen,
– die Bewältigung der Verkehrsmobilität unter Beachtung der ökologischen, wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Anforderungen der Zukunft.

Zwölf Forschungsbereiche

Dabei wird die vermehrte Entwicklung individueller Gestaltungskräfte und die Förderung der Zusammenarbeit zwischen sozialen Bewegungen, Wirtschaft und Gemeinwesen aller Ebenen angestrebt. Die Forschungen sollen für die Ballungsräume konkretisieren, was der Bundesrat mit «qualitatives Wachstum» generell als Leitlinie formuliert hat. Das Programm gliedert sich in 12 Forschungsbereiche und umfasst – einschliesslich der Vor- und Begleitstudien – 61 Projekte. Ihre Schwerpunkte sind:

1. Vor- und Begleitstudien
Sie befassen sich mit methodischen und inhaltlichen Grundfragen der Stadt- und Verkehrsforschung.

2. Werthaltungen und «Bilder»
Die Frage nach den Trends in den Werthaltungen und Verhaltensweisen von Bevölkerung und Wirtschaft hat im Zeichen der wachsenden Sorge um die Umweltqualität und Randgruppen-Probleme in unseren Städten grosse Bedeutung. Sie soll einerseits mit den Mitteln der empirischen Sozialforschung angegangen werden; andererseits interessiert aber auch, was für «Bilder» von Stadt und Verkehr die Kulturschaffenden erzeugen.

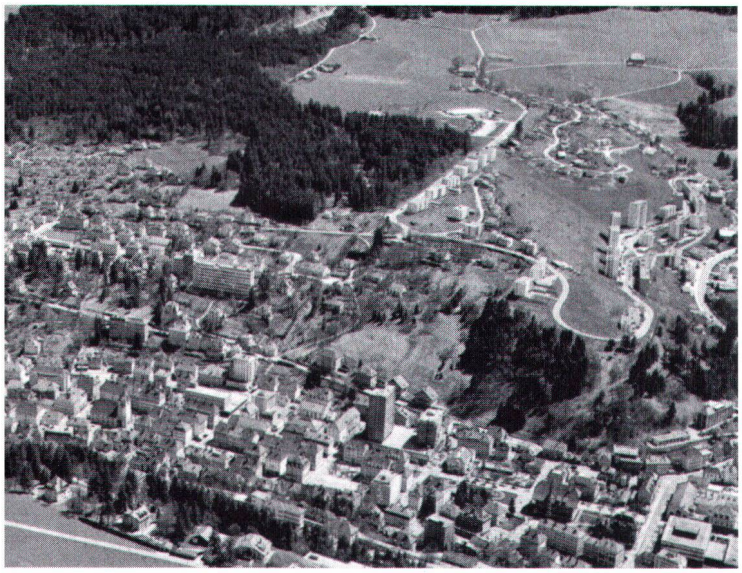
3. Städtesystem der Schweiz
Von den dramatischen Veränderungen in Europa wird auch die Schweiz massgeblich beeinflusst: Geraten alle Städte unseres Landes gleichermassen in den Sog dieser Entwicklung oder wirken die wenigen Grossstädte als «Scharniere», mit besonderen Wachstumschancen, eventuell auch Problemen? Kann im Rahmen wachsender nationaler und internationaler Vernetzung genügend Eigenständigkeit der Mittel- und Kleinstädte gewahrt bleiben? Werden wir zu einer reinen Dienstleistungsgesellschaft? Welche neuen Herausforderungen ergeben sich auf dem städtischen Boden-, Kapital- und Arbeitsmarkt?

4. Politische Strukturen, Entscheidungsverfahren und Sektoralpolitik
In den letzten Jahren ist die vertikale Zusammenarbeit (also jene zwischen Bund, Kantonen und Gemeinden, aber auch zwischen Städten und ihren Quartieren) und die horizontale Kooperation (zwischen Städten und ihren Nachbargemeinden) vor neue Herausforderungen gestellt worden: Welche Modelle bewähren sich? Wie werden wichtige politische Fragen in noch wenig institutionalisierten Bereichen angegangen? Welche Rolle spielen soziale Bewegungen?

Erforscht wird unter anderem die Wohn- und Lebensqualität in den Quartieren (Archivbild SHS).
On étudie notamment la qualité de la vie et de l'habitat dans les différents quartiers.

5. Städtebau und Stadtplanung
Die Städte und viele Agglomerationsgemeinden unternehmen erhebliche Anstrengungen zur Bekämpfung der Gestaltlosigkeit, die in der Folge des Wachstums und der starken Motorisierung unsere Siedlungen kennzeichnet: Welcher Handlungsspielraum besteht für platzsparende und mit öffentlichen Verkehrsmitteln leichter erschliessbare Siedlungen? Was hat der «öffentliche Raum» für eine Zukunft in einer Telekommunikations-Kultur? Werden die Bahnhöfe als Zentrumsbereiche wiederentdeckt? Wie kann sich ein neues Vertrauen in die architektonisch-kulturelle Gestaltungskraft der eigenen Zeit einstellen?

6. Wohnqualität, Quartierleben und Sesshaftigkeit
Kann der überbordenden Mobilität dadurch begegnet werden, dass die Wohnungen und ihr Umfeld verbessert und das Quartierleben gefördert werden? Oder lösen Verkehr und Telematik die Ortsverbundenheit auf? Bleibt für das Kind



Das NFP 22 setzt sich mit der Dynamik unserer Städte und ihres Umlandes auseinander (im Bild Le Locle, Swissair-Photo).
Le PNR 22 analyse la dynamique de nos villes et de leurs alentours (ici Le Locle).

Platz in der Stadt? Will Stadtleben nicht auch gehört sein?

7. Stadtökologie
Was lehrt uns die ökologische Buchhaltung? Was geht uns die stadtnahe Landwirtschaft an? Wie können Konflikte zwischen der Beanspruchung der Natur für Erholungszwecke und der Ökologie gelöst werden? Wie abfallastig leben wir?

8. Mobilität
Die Bedenken ob der negativen Begleiterscheinungen der Mobilität haben bisher scheinbar nur wenig zur Besinnung des Einzelnen auf die eigenen Möglichkeiten zur Verhaltensänderung beigetragen. Auch kommen noch immer weitere Bevölkerungskreise in den Genuss der Motorisierung, und der Wirtschaftsverkehr dürfte angesichts der nun nochmals intensivierten internationalen Beziehungen weiter zunehmen: Was kann ein Industriebetrieb, ein Geschäftszentrum, eine Schule und ein touristisch orientiertes Unternehmen zur Lösung der Verkehrsprobleme beitragen?

9. Neue Verkehrslösungen
Was bringt der Ausbau des öffentlichen Verkehrs? Welche Zukunft hat das Tram? Wie kann man die Liefer- und Güterverkehrsprobleme in den Agglomerationen angehen?

10. Regionalverkehr
Findet man den Weg zu einer umfassenden Neuordnung der Zuständigkeiten und der Finanzierung im Agglomerationsverkehr?

11. Soziale Kosten
Verschmutzte Luft, vergiftete Böden und Lärm fallen für den einzelnen Verkehrsteilnehmer nicht direkt als Kosten an – die öffentliche Hand wird zu Abhilfe aufgefordert, wenn die Verhältnisse untragbar werden: In welcher Form können dem Verkehrsteilnehmer die durch den Verkehr hervorgerufenen Schäden an Gesundheit, Natur und Bausubstanz angelastet werden? Würden unsere Ballungsräume weniger wachsen und die Umweltbelastung geringer sein, wenn die Mobilität nicht so billig wäre?

12. Massnahmenplanung
Was für Erfahrungen haben Bund, Kantone und Städte mit dem Vollzug der Luftreinhalteverordnung gemacht? Was haben wir bezüglich der Wirksamkeit der Massnahmen gelernt? Wie kann die Akzeptanz erhöht werden?

Les buts du PNR 25

Urbanisme et trafic

pd. En 1987, la Confédération a chargé le Fonds national d'établir un programme de recherche «Ville et trafic». Après deux ans de travaux préparatoires, les premiers résultats ont été consignés dans le PNR 25, valable jusqu'à 1994.

Ce programme analyse la dynamique des villes et de leurs alentours, en prenant en considération:
– l'amélioration de la qualité de la vie et la protection de l'environnement naturel;
– la façon d'assurer la capacité de fonctionnement des villes, dans leur cadre national et international;
– la maîtrise du trafic du point de vue des exigences écologiques, économiques et sociales de l'avenir.
On tend, à cet égard, à renforcer les efforts individuels ainsi que la collaboration entre mouvements sociaux, économie et communautés, à tous les niveaux. Pour les grandes agglomérations, les recherches doivent concrétiser ce que le Conseil fédéral a qualifié en général de «croissance qualitative».
Le programme comprend 61 projets et se divise en 12 secteurs de recherche:

1. Etudes préliminaires et fondamentales.

2. Tendances des jugements de valeur et des comportements de la population (marginaux compris) et de l'économie.

3. Influence des bouleversements européens: toutes nos villes, ou seulement les principales, seront-elles entraînées dans le prévisible développement? Quels seront les nouveaux défis pour les marchés du sol, du travail et du capital?

4. Nouveaux défis pour les structures politiques, à tous les échelons: comme les aborder dans des domaines encore peu institutionnalisés?

5. Urbanisme et aménagement du territoire: quel est l'avenir de l'«espace public» dans une culture de télécommunication?

6. Qualité de l'habitat et de la vie de quartier: comment faire face à une mobilité débordante? L'attachement au lieu sera-t-il détruit?

7. Ecologie urbaine: comment résoudre les conflits entre écologie et utilisation de la nature pour le délassement?

8. Comment résoudre les problèmes de transport, alors que la motorisation croît encore et que le trafic commercial risque d'augmenter avec l'intensification des relations internationales?

9. Solutions nouvelles: qu'apporte le développement des transports publics?

10. Transports régionaux: comment réorganiser les compétences et le financement du trafic des grandes agglomérations?

11. Coûts sociaux: comment les usagers de la route peuvent-ils assumer les dégâts que la circulation inflige à la santé publique, à la nature et au patrimoine architectural?

12. Pollution de l'air: quelles expériences la Confédération, les Cantons et les villes ont-elles faites avec l'ordonnance sur la protection de l'air? Qu'a-t-on appris concernant l'efficacité des mesures prises?