



Städte und Agglomerationen

Nachhaltig und partizipativ entwickeln.

Villes et agglomérations

Développement durable et participatif.

Città e agglomerazioni

Uno sviluppo sostenibile e partecipativo.



Inhalt		Sommaire		Sommario	
Editorial	3	Editorial	40	Editoriale	71
Städte und Agglomerationen: ein politisches Schwerpunktthema der Zukunft	5	Villes et agglomérations, enjeux cruciaux pour notre avenir	42	Città e agglomerati urbani: un tema politico prioritario del futuro	73
Interview mit Marcel Guignard: «Die Städte müssen über ihre politischen Grenzen hinaus denken»	8	Interview de Marcel Guignard: «L'avenir de la ville passe par la ville élargie»	45	Intervista a Marcel Guignard: «Le Città devono superare le loro barriere politiche»	76
Agglomerationsprogramme: viel erreicht, doch grosses Verbesserungspotenzial	13	Projets d'agglomération: beaucoup de progrès, mais beaucoup reste à faire	50	I programmi d'agglomerato: molto è stato raggiunto, ma esiste un grande potenziale di migliora- mento	81
Agglomeration Schaffhausen: modern und mobil, natürlich und wohnlich	16	L'agglomération de Schaffhouse à l'heure du changement: allier moder- nité et mobilité, nature et confort	53	Dinamizzare la regione di Yverdon	84
Neuer Schwung für die Agglomera- tion von Yverdon-les-Bains	17	Dynamiser l'agglomeration yverdonnoise	54	L'agglomerato di Sciaffusa: moderno e dinamico, naturale ed accogliente	85
Das Agglomerationsprogramm Lausanne-Morges fördert die städtebauliche Qualität	18	Le Projet d'agglomération Lausanne-Morges en marche	55	Dal progetto urbano allo sviluppo sostenibile dei quartieri	86
Vom «Projet urbain» zur nach- haltigen Quartierentwicklung	19	Du projet urbain au développe- ment durable des quartiers	56	Nuovo Quartiere Cornaredo – polo strategico dell'agglomerato di Lugano	89
Das Projet urbain «Demain Florissant» in Renens: hin zu einer qualitativ hochstehenden Verdichtung	22	Le projet urbain « Demain Florissant » à Renens : vers une densification de qualité	59	Il progetto urbanistico « Demain Florissant » à Renens : verso una densificazione di qualità.	90
Neues Quartier Cornaredo – strategi- scher Entwicklungsschwerpunkt der Agglomeration Lugano	23	Nouveau Quartier Cornaredo - pôle stratégique de l'aggloméra- tion de Lugano	60	Molte novità sul fronte occidentale: lo sviluppo sostenibile dei quartieri a Soletta	91
Im Westen viel Neues: nachhaltige Quartierentwicklung in Solothurn	24	Le quartier ouest de Soleure bouge	61	Le regioni di frontiera europee cercano le loro affinità	92
Abstimmung der Agglomerations- politik mit der Politik des ländlichen Raums	25	Adéquation de la politique des agglomérations avec celle de l'espace rural	62	Impressum	95
Agglomerationsparks kombinieren Siedlung und Erholung	28	Les villes en route vers un développement durable	65		
Leben in der S5-Stadt – Facetten einer Agglomeration	31	Nyon – quels enjeux pour un développement durable ?	67		
Städte auf dem Weg zur Nachhaltigkeit	34	Les régions transfrontalières européennes en quête de straté- gies communes	68		
Nyon – Herausforderungen für eine nachhaltige Entwicklung	36	Impressum	95		
Die Europäischen Grenzregionen suchen Gemeinsamkeiten	37				
Impressum	95				

Editorial

Georg Tobler
Leiter Sektion Agglomerationspolitik ARE
georg.tobler@are.admin.ch



**«Städte und Agglomerationen sind Laboratorien
der Innovation»**



Die Städte und Agglomerationen haben in den letzten Jahrzehnten an wirtschaftlicher und gesellschaftlicher Bedeutung gewonnen. Die Gründung der Tripartiten Agglomerationskonferenz sowie die Lancierung der Agglomerationspolitik des Bundes haben zusätzliche Dynamik in die städtischen Fragen gebracht. Flaggschiff der Agglomerationspolitik ist der Infrastrukturfonds, der die Verkehrs- und Siedlungsprobleme lösen will.

Ebenso wichtig sind aber auch die zahlreichen anderen Bemühungen, die Agglomerationsentwicklung nachhaltig zu gestalten. So entwickeln beispielsweise immer mehr Gemeinden und Kantone innovative Formen der Zusammenarbeit. Verschiedene Strategien und Projekte zielen darauf ab, die Ausstrahlung der Agglomerationen punkto Standortförderung, Kultur oder Landschaftsqualität zu verbessern. In interdisziplinär angelegten Prozessen arbeiten die städtischen Akteure zudem an einer gezielten Aufwertung von Quartieren.

Die Thematik der nachhaltigen Quartierentwicklung gewinnt an Bedeutung. Die städtische Thematik ist auf der politischen Agenda und hat an Akzeptanz und Bedeutung gewonnen.

Die Erfolge sollen allerdings nicht dazu verleiten, sich auf den Lorbeeren auszuruhen. Die Zusammenarbeit in den Agglomerationen ist nach wie vor ein zartes Pflänzchen, das gepflegt werden muss. Gleichzeitig gewinnt die Thematik der Metropolitanräume an Bedeutung. Hier liegt die Herausforderung insbesondere im harten, europaweiten Konkurrenzkampf. Deshalb müssen wir unsere Metropolitanräume gezielt stärken. Dabei darf man allerdings die wichtige Rolle der kleineren und mittleren Agglomerationen im schweizerischen Städtenetz nicht aus den Augen verlieren. Schliesslich gilt es, angesichts der zunehmenden Abhängigkeit und Verflechtung zwischen Stadt und Land die Beziehungen zwischen diesen Räumen zu stärken. Die Städte und Agglomerationen sind dynamische, vielfältige und komplexe Lebens- und Wirtschaftsräume. Sie präsentieren sich als eigentliche Laboratorien der Innovation. Sie verdienen daher auch in Zukunft die volle Aufmerksamkeit von uns allen.



Städte und Agglomerationen: ein politisches Schwerpunktthema der Zukunft

• • • • •

Georg Tobler
georg.tobler@are.admin.ch



Die Agglomerationspolitik ist die Antwort des Bundes auf die komplexen Herausforderungen der urbanen Räume. Sie setzt sowohl auf der Ebene der Agglomerationen als auch direkt bei den einzelnen Quartie-

ren an. Dabei verfolgt der Bund das Ziel, alle relevanten Politikbereiche und die verschiedenen Staatsebenen im Sinn einer Multi-Level-Governance zusammenzuführen.

Wer als Velofahrer, Spaziergängerin oder Autofahrer mit offenen Sinnen die Quartiere einer Stadt oder die Agglomerationsgemeinden wahrnimmt, wird zugleich Schönheiten, Brüche, Unvollkommenheiten, Dichte, Weite, Lärm, Ruhe, Einsamkeit und Hektik erleben. Dabei wird man manchmal unsicher sein, ob man sich noch in der Stadt, in der Agglomeration oder schon «draussen auf dem Land» befindet. Denn die Übergänge zwischen Stadt und Land sind fliessend geworden; mit den Agglomerationen sind hochkomplexe, faszinierende und dynamische Gebilde herangewachsen. Ihre Steuerung ist nicht nur in Megacities wie Mumbai oder Mexiko-Stadt schwierig. Auch in den verhältnismässig übersichtlichen schweizerischen Verhältnissen ist die Steuerung der Agglomerationen zu einer grossen Herausforderung geworden. Dies macht es nötig, über herkömmliche fachliche und institutionelle Grenzen hinaus zu denken und neue Kooperationen zu wagen.

Tripartite Führung der Agglomerationspolitik

In der Agglomerationspolitik gehen Bund, Kantone, Städte und Gemeinden diese Aufgabe deshalb gemeinsam an. Seit 2001 legen sie die Schwerpunkte und Stossrichtungen im Rahmen der Tripartiten Agglomerationskonferenz gemeinsam fest und koordinieren die entsprechenden Aktivitäten. Dabei zeigt sich, dass die Handlungsansätze so breit gefächert sind wie die Herausforderungen. Die föderalistische Vielfalt lässt in jedem Kanton, jeder Stadt und jeder Agglomeration andere Ansätze und Ideen entstehen. Der Bund übernimmt in diesem Laboratorium die Aufgabe, Impulse und Anreize zu geben, indem er die Akteure und den Erfahrungsaustausch schweizweit vernetzt.

Als wichtiges Instrument erweisen sich dabei die Modellvorhaben: Der Bund unterstützt innovative Projekte

in den Agglomerationen, wobei die Initiative von den lokalen oder regionalen Akteuren ausgehen muss. Zu Beginn stand dabei die Entwicklung neuer Governanceformen im Vordergrund. In letzter Zeit kamen weitere Themen hinzu, etwa die Kooperation von Stadt und Land oder die grenzüberschreitende Entwicklung von Agglomerationsparks.

Bund engagiert sich auf den Ebenen Agglomeration und Quartier

Zu Beginn legte der Bund den Akzent seines Engagements auf die regionale Ebene. Dies in der Überzeugung, dass übergreifende Herausforderungen in den Agglomerationen nur dann wirkungsvoll angegangen werden könnten, wenn alle betroffenen Gemeinden und Kantone kooperieren. Als Zugpferd diente der Infrastrukturfonds des Bundes, mit dem die Agglomerationsprogramme finanziert werden. Mit einigen kleineren Ausnahmen sind inzwischen sämtliche Agglomerationen in die Erarbeitung solcher Programme involviert. Bereits können erste sichtbare Fortschritte in der Zusammenarbeit auf Agglomerationsstufe vorgezogen werden (siehe Artikel S. 19).

Die vertiefte Auseinandersetzung mit den städtischen Herausforderungen zeigte indes schon bald, dass auch die Quartierebene als integraler Bestandteil der Agglomerationspolitik sein muss: Denn in den Quartieren spielt sich das alltägliche Leben ab. Zudem stehen Wettbewerbsfähigkeit und Lebensqualität einer Stadt auf dem Spiel, wenn einzelne oder mehrere Quartiere in eine Abwärtsspirale geraten; ein gutes Image dagegen strahlt auf die ganze Region aus.

Schon vor einigen Jahren begann der Bund deshalb, das Wissen zu diesem Thema gesamtschweizerisch zu erfassen und aufzubauen. Dabei stützte man sich auf den engen Erfahrungsaustausch mit erfahrenen Praktikern. In Anlehnung an Frankreich wurde für

Städte und Agglomerationen unter der Lupe

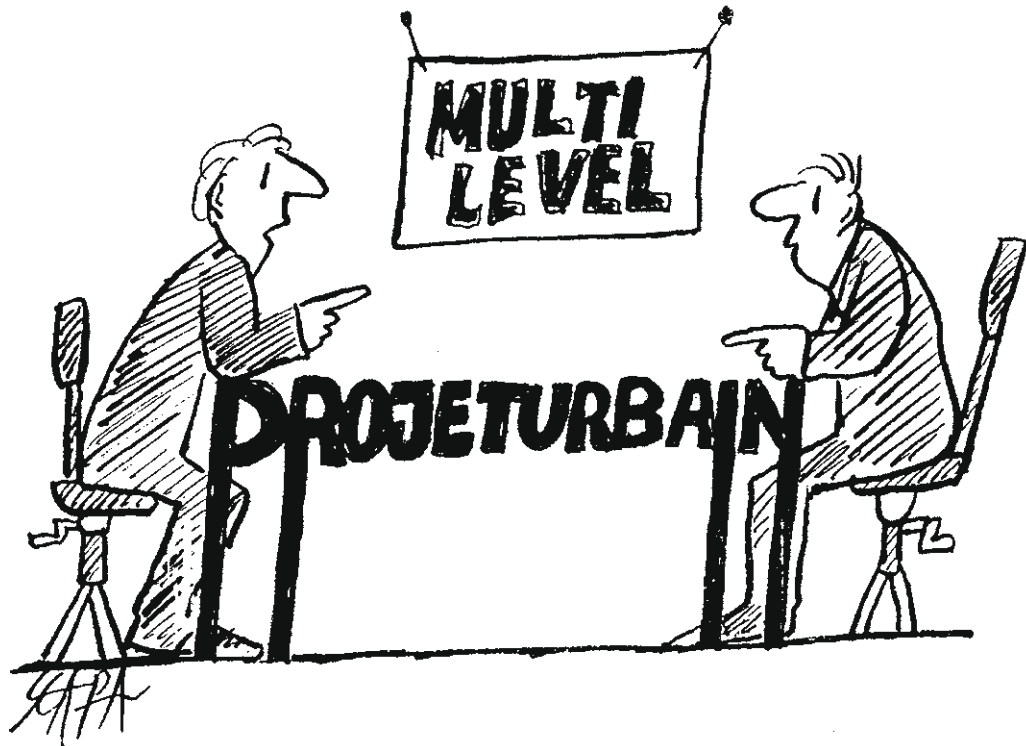
Vor einigen Jahren lancierte das ARE im Rahmen der Agglomerationspolitik des Bundes das «Monitoring urbaner Raum Schweiz». 16 Themenkreise analysieren die wichtigsten Aspekte und Entwicklungen in den städtischen Räumen. Zum Abschluss erschien im Juni 2009 die Synthese «Monitoring urbaner Raum Schweiz – Städte und Agglomerationen». Die Studie vermittelt eine Gesamtsicht der bisherigen und aktuellen Entwicklung der Städte und Agglomerationen.

die Umschreibung eines ganzheitlichen Prozesses der Quartierentwicklung der Begriff «Projet Urbain» übernommen. Zusammen mit weiteren Bundesämtern lancierte das ARE 2008 ein vierjähriges Pilotprogramm zur Unterstützung der Quartierentwicklungsprozesse in kleinen und mittleren Städten (siehe Artikel S. 19).

Multi-Level-Governance als Standard

Die Steuerung der Entwicklung sowohl auf Agglomerationsstufe als auch auf der Ebene des Quartiers erfordert neue Formen der Governance. Insbesondere müssen institutionelle und fachliche Grenzen überwunden werden. Auf Agglomerationsstufe geht es etwa darum, schrittweise Kooperationsstrukturen aufzubauen, die effizient sind und gleichzeitig eine demokratische Mitwirkung der Bevölkerung gewährleisten.

Auf Quartierebene wiederum müssen einerseits traditionell getrennte Politikbereiche wie Städtebau, Verkehr, Stadtgrün, Sicherheit, Integrationspolitik, Schule und Sport miteinander verknüpft werden. Andererseits gilt es, öffentliche und private Akteu-



re – beispielsweise Immobilienbesitzer oder Bauherrschaften – an einen Tisch zu bringen. Auf Agglomerations- wie auch auf Quartierebene tangieren die neuen Prozesse in der Regel die Kompetenzen aller drei Staatsebenen. Diese «Multi-Level-Governance» stellt alle Beteiligten vor neue Herausforderungen und setzt die Bereitschaft voraus, sich auf Experimente einzulassen.

Neue Impulse und Themen

Die Agglomerationspolitik wird auch in Zukunft auf neue Entwicklungen antworten und Impulse setzen müssen – ohne das bisher Erreichte in Frage zu stellen. Gelegenheit zu einer umfassenden Standortbestimmung wird die Evaluation der Agglomerationspolitik des Bundes bieten, die für 2010 vorgesehen ist.

Dazu einige Stichworte aus heutiger Sicht:

- Unsere Agglomerationen vernetzen sich zunehmend zu grossstädtischen Verflechtungsräumen. Sie müssen der

Konkurrenz ausländischer Metropolitanräume standhalten können. Eine schweizerische Metropolitanraumpolitik als Ergänzung zur Agglomerationspolitik soll die hiesigen Metropolitanräume dabei unterstützen und stärken.

- Agglomerationspolitik darf nicht bei der Verkehrs- und Siedlungsthematik Halt machen. Die Agglomerationen stehen auch in anderen Politikbereichen vor anspruchsvollen Herausforderungen, beispielsweise in den Bereichen Kultur, Infrastruktur, Landschaft oder Sozialpolitik. Bund, Kantone, Städte und Gemeinden müssen hier zusätzliche Impulse setzen.

- Mit der zunehmenden Verflechtung von städtischen und ländlichen Räumen wächst die wechselseitige Abhängigkeit. Die herkömmlichen Kontraste und Konflikte sollen überwunden und die gemeinsamen Interessen in den Vordergrund gerückt werden. Gezielte Partnerschaften tragen zur Stärkung der Position sowohl der städtischen als auch der ländlichen Räume bei. Ihnen ist in der Agglomerationspolitik vermehrt Rechnung zu tragen.

Städte und Agglomerationen werden in Zukunft eine noch wichtigere Rolle spielen. Die urbane Thematik muss deshalb weiter an politischer Akzeptanz gewinnen – ohne dass dabei auf eine gleichzeitige Stärkung der ländlichen Räume verzichtet würde. Diese ganzheitliche Raumentwicklung ist nur denkbar, wenn die Politik für beide Räume massgeschneiderte Ansätze entwickelt und dabei deren enge Verflechtung im Auge behält.

www.are.admin.ch>Dokumentation> Publikationen



Georg Tobler, 1963, liess sich zum Juristen und Raumplaner ausbilden. Er wirkt seit 2001 am Aufbau der Agglomerationspolitik mit und leitet heute die Sektion Agglomerationspolitik des ARE. Er wohnt mit seiner Familie in der Stadt Bern.

«Die Städte müssen über ihre politischen Grenzen hinaus denken»

• • • • •

Interview: Pieter Poldervaart
Fotos: Henri Leuzinger



Die Bundes- und Kantonspolitik darf nicht länger an den Städten vorbei entwickelt werden, fordert Marcel Guignard. Um den Anliegen der Städte und Agglomerationen Nachdruck zu verleihen, fordert der Präsident des Schweizerischen Städteverbands ein «Agglo-Mainstreaming», das sämtliche politischen Geschäfte auf ihren Einfluss auf die Agglomerationsentwicklung abklopft. Denn starke Agglomerationen und prosperierende Städte nützen dem Land insgesamt, so Guignard.

Marcel Guignard (1949) studierte Jurisprudenz an den Universitäten Genf, Zürich und Basel. Nach Tätigkeiten am Bezirksgericht Aarau und als Juristischer Adjunkt beim Rechtsdienst des Regierungsrats wurde er Chef der Justizabteilung des Departements des Innern des Kantons Aargau. 1988 erfolgte die Wahl zum Stadtmann von Aarau. Guignard amtet zudem als Präsident des Schweizerischen Städteverbands, als Verwaltungsratspräsident der Finanzierungsgemeinschaft Schweizerischer Städte (Urbanis) und als Mitglied des Netzstadtrats Aareland.

Seit Jahrzehnten klagen die Städte, ihre Anliegen würden von Bund und Kantonen zu wenig ernst genommen. Hat sich die Situation in den letzten Jahren verbessert?

Tatsächlich wird zunehmend realisiert, dass die Städte Seismografen, Kristallisationspunkte und Motoren unserer Gesellschaft und Wirtschaft sind. Entsprechend werden die Städte auch immer häufiger in die politischen Prozesse eingebunden. Allerdings erfolgt diese Konsultation oder Mitsprache noch längst nicht in allen Bereichen, und auch nicht immer konsequent. Positiv war etwa die Zusammenarbeit in der Drogenpolitik.

Ein negatives Beispiel betrifft ausgerechnet die Raumplanung: Der Entwurf zum Raumentwicklungsgesetz wurde bekanntlich in der Vernehmlassung kritisch aufgenommen. Daraufhin lud Bundesrat Moritz Leuenberger zwar die Kantone zu einer Aussprache über das «Wie weiter?» ein – die Städte hingegen gingen dabei vergessen, obwohl wir unser Interesse mit aller Deutlichkeit deponiert hatten. Mittlerweile ist der – leider späte – Einbezug der kommunalen Ebene dank unseres Insistierens sichergestellt.

Immerhin wurde vor acht Jahren die Tripartite Agglomerationskonferenz (TAK) ins Leben gerufen – hat sich das Unterfangen gelohnt?

Bestimmt – darin sind sich alle beteiligten Ebenen einig. Die TAK hat einiges zum besseren gegenseitigen Verständnis beigetragen. Ja, die TAK ist unverzichtbar geworden. Ich denke auch, dass die TAK auf allen staatlichen Ebenen in den Themen, die sie bearbeitet hat, wichtige Impulse vermitteln konnte. Beispiele dafür sind die Integrations- und Sozialpolitik, der kürzlich publizierte Bericht des Bundesrats zur Jugendgewalt, aber auch die Diskussion darüber, was die Agglomerationspolitik für die Wettbewerbsfähigkeit der Schweiz leisten kann.

Also sind Sie äusserst zufrieden mit dem Erreichten?

Leider nein. Denn die Möglichkeiten der TAK sind beschränkt. Im Normalfall gibt sie ein Gutachten in Auftrag, würdigt dieses Papier und verabschiedet anschliessend Empfehlungen zu Händen von Bund, Kantonen, Städten und Gemeinden. Es fehle der TAK jedoch die Kompetenz, verbindliche Beschlüsse zu fassen.

Wie könnte man dem Debattierclub mehr Biss verleihen?

Die TAK ist kein Debattierclub. Immerhin wird die TAK heute gelebt, ihre Empfehlungen werden im Gesetzgebungsprozess durchaus berücksichtigt. Im Bereich der Integrationspolitik etwa verabschiedeten wir kürzlich einen Bericht, wie sich die verschiedenen Akteure verhalten sollen, um die Integrationspolitik zu verbessern. Doch zurück zur Frage: Ein entscheidender Schritt zu mehr Verbindlichkeit wäre, die TAK fest zu institutionalisieren, und nicht mehr bloss als temporäres Projekt zu führen. Womöglich müsste sogar eine Änderung auf Gesetzesstufe erfolgen, um der TAK entsprechende Kompetenzen einzuräumen. Das Problem ist, dass die Schweizerische Bundesverfassung im Wesentlichen nur die beiden Partner Bund und Kantone vorsieht. Die Interessen der Städte sind dagegen bloss «zu berücksichtigen», wie es in Artikel 50 heisst. Das reicht heute nicht mehr. Denn drei Viertel der Schweizerischen Innenpolitik findet ihren Niederschlag in der Gemeinde und der Stadt. In den Vollzug sind wir daher schon längst involviert.

Müsste Ihr Verband also mehr Druck machen?

Wir wollen uns in der Tat noch systematischer einbringen. Das bedeutet, fachlich und medial präsenter zu sein, weniger reaktiv und stärker proaktiv zu agieren sowie die bevorstehenden

Tripartite Agglomerationskonferenz

Die Tripartite Agglomerationskonferenz (TAK) ist die politische Plattform von Bund, Kantonen, Städten und Gemeinden. Sie wurde am 20. Februar 2001 vom Bundesrat, der Konferenz der Kantonsregierungen (KdK), dem Schweizerischen Gemeindeverband (SGV) und dem Schweizerischen Städteverband (SSV) gegründet.

Ziel der TAK ist eine engere Zusammenarbeit der drei staatlichen Ebenen sowie die Entwicklung einer gemeinsamen Agglomerationspolitik. Neben der gegenseitigen Information will die TAK vor allem zur Stärkung der übergreifenden Zusammenarbeit innerhalb der Agglomerationen beitragen und deren Probleme interdisziplinär angehen.

Rechtsgrundlage der TAK ist eine Vereinbarung zwischen Bundesrat, KdK, SGV und SSV. Die TAK tagt mindestens zweimal jährlich. Für die Bearbeitung der Themen setzt sie Arbeitsgruppen ein und zieht externe Fachleute bei. Präsidium und Geschäftsstelle werden von der KdK geführt.

Aktuell befasst sich die TAK mit dem gesetzgeberischen Handlungsbedarf der Agglomerationspolitik, mit der Abstimmung von Agglomerationspolitik und Politik des ländlichen Raums sowie mit der Weiterentwicklung der schweizerischen Integrationspolitik.

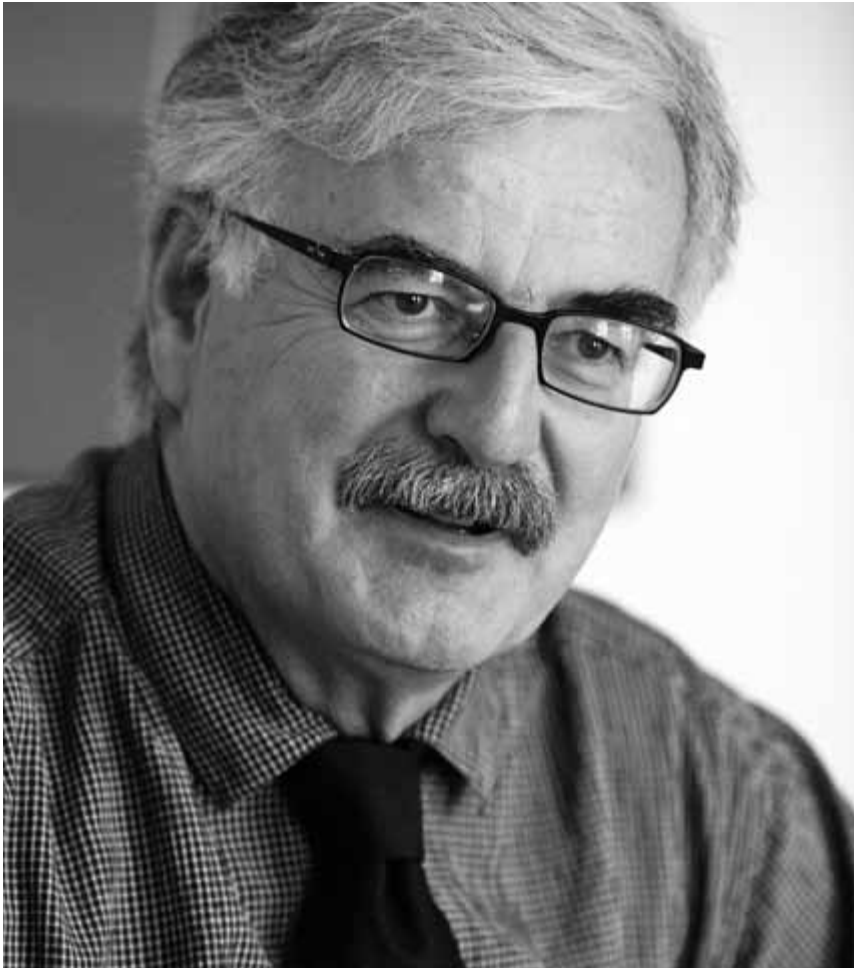
www.tak-cta.ch

Thomas Minger, 1966, ist Leiter des Bereichs Innenpolitik der Konferenz der Kantonsregierungen. t.minger@kdk.ch

Geschäfte mit einem Monitoring schon frühzeitig zu erfassen und zu bearbeiten, damit wir nicht erst im Vernehmlassungsverfahren Position beziehen können.

Also klassisches Lobbying? Wann wird in Bern das «Haus der Städte» eröffnet?

Nicht so bald. Unser Budget ist extrem bescheiden, auch was den Vergleich mit dem Ausland angeht sind wir helvetisch schlank. Wir suchen aber den



engeren Kontakt zu unseren Parlamentarierinnen und Parlamentariern. Doch in Zukunft brauchen wir auch eine systematischere Zusammenarbeit mit der Bundesverwaltung. Denn es ist wichtig, dass man dort bereits in der Vorbereitung eines Geschäfts die Anliegen der Städte kennt.

Ein Instrument, um die drängenden Probleme der Städte zu lösen, ist der Infrastrukturfonds. Atmen die Städte nun auf?

Wir haben uns mit Vehemenz für den Infrastrukturfonds eingesetzt und sind sehr froh darüber. Es handelt sich dabei um einen wichtigen Meilenstein auf dem Weg zur Abstimmung von Verkehr und Siedlung. Ganz zufrieden können

wir uns allerdings nicht geben – die Mittel reichen bei weitem nicht, wenn man sie an den bestehenden Bedürfnissen misst.

Ein Haken ist auch die Vorgabe, dass der Bund die Gelder für aktuell baureife Projekte erst 2015 freigeben will. Was empfehlen Sie Ihren Mitgliedern?

Eigentliche Empfehlungen, ob die Mitglieder des Städteverbands ihre Projekte vorfinanzieren sollen oder nicht, geben wir nicht ab. Denn dafür ist die jeweilige Ausgangslage zu unterschiedlich. Doch der Druck auf Kantone und Städte, Projekte vorzufinanzieren, ist gross. Das bindet natürlich Mittel, die anderswo benötigt würden, und ver-

ursacht zusätzliche Zinskosten – was uns in der aktuellen schwierigen Wirtschaftslage doppelt belastet.

Wie sieht Ihre Bilanz der letzten zehn Jahre Agglomerationspolitik von Bund und Kantonen aus?

Die Mühlen mahlen zwar langsam, aber sie mahlen. Echte Pionierleistungen sind die Agglomerationsprogramme und die Modellvorhaben des Bundes. Mit bescheidenen finanziellen Mitteln wurde eine unglaubliche Entwicklung angestossen. Hier ist eine starke Dynamik spürbar. Ganz anders verhält es sich beim Denken in funktionalen Räumen, der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit, der Koordination von Siedlung und Verkehr oder bei der Anerkennung von Städten, Agglomerationen und Metropolitanräumen. Hier stehen wir noch ganz am Anfang.

Wer ist zu träge?

Was die grenzüberschreitende Zusammenarbeit angeht, besteht das Problem in den Köpfen, und zwar auf allen Ebenen. Die Bedeutung des funktionalen Raums ist zwar unbestritten, doch die Konsequenzen, die sich daraus ergeben, werden viel zu zaghaft gezogen. Die Praxis zeigt, dass die politischen Grenzen im Alltag irrelevant sind: Aarau zum Beispiel hat 16'000 Einwohnerinnen und Einwohner – beherbergt aber 23'000 Arbeitsplätze. Im nächsten Umfeld der Stadt leben weitere 60'000 bis 80'000 Menschen, von denen viele in die Stadt pendeln. Der tägliche Kontakt ist also da – warum nicht auch die politische Vereinigung?

Braucht es neue politische Formen?

Gut möglich, doch dafür wäre eine wissenschaftliche Basis nötig. Im Rahmen des Nationalen Forschungsprogramms haben wir eine Bewerbung für ein entsprechendes Projekt eingegeben, das nun möglicherweise systematisch erforscht wird. Dabei geht es darum, dass

die funktionalen Räume nicht mehr mit den heutigen Grenzen der politischen Strukturen übereinstimmen. Das Forschungsprojekt will untersuchen, wie sich die Probleme und Entscheidungsstrukturen aneinandergrenzender politischer Räume sinnvoll aufeinander abstimmen lassen.

Heute führen solche Gedankengänge oft zur Eingemeindung von Gemeinden, um dem funktionalen Raum gerecht zu werden – ein zukunftsträchtiges Vorgehen?

Ich bin entschieden dieser Meinung, und mit der bald vollzogenen Fusion von Rohr und Aarau zeigen wir auch, dass das Sinn macht. Zwei Voraussetzungen müssen allerdings erfüllt sein. Zum einen muss es für beide Partner wirtschaftlich einen mehr oder weniger grossen Vorteil mit sich bringen. Das erreicht man normalerweise durch Effizienzgewinne in der Verwaltung, was unter dem Strich dem Steuerzahler zugute kommt. Zum andern müssen die emotionalen Vorbehalte ausgeräumt werden. Eine Fusion ist die umfassendste aller möglichen Kooperationen, und sie birgt zahlreiche Vorteile. Insbesondere schafft sie einen fairen Ausgleich zwischen demokratischer Mitbestimmung und finanzieller Verantwortung. Zudem garantiert sie, dass alle am Nutzen teilhaben können. Neben dem Beispiel Aarau zeigt auch die Agglomeration Luzern, dass nicht nur Kleinstgemeinden fusionieren können, sondern dass solche Zusammenschlüsse vermehrt auch im urbanen Raum stattfinden. Aber die einzelnen Städte und Gemeinden müssen es wirklich wollen!

Die Gemeinden sind also aktiv. Was können die Kantone und der Bund in Sachen Agglomerationspolitik noch besser machen?

Unsere politischen Strukturen sind seit der Mitte des 19. Jahrhunderts praktisch gleich geblieben. Dagegen haben



sich die wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Beziehungen fundamental geändert. Entsprechend machen Verkehrs- und Siedlungsprobleme nicht mehr an der Gemeinde-, Stadt- oder Kantonsgrenze halt, sondern sind umfassend zu lösen. Die Agglomerationspolitik muss deshalb noch viel mehr als bisher zur Querschnittspolitik werden, die auf andere Politikbereiche Einfluss nimmt. Um es neudeutsch auszudrücken: In vielen Politiksektoren müssen wir ein eigentliches «Agglo-Mainstreaming» verfolgen: Jede Massnahme in diesen Bereichen sollte systematisch auf die Einflüsse abgeklopft werden, die sie auf die Agglomerationsentwicklung hat.

Neben dem Präsidium der Stadt Aarau und des Schweizerischen Städteverbands amten Sie auch als Netzstadtrat des AareLands, eines Zusammenschlusses der drei Städte Aarau, Olten und Zofingen. Ein Unikum?

In der Tat. Schon vor Jahrzehnten hatten sich informelle Treffen der drei Stadtpräsidenten etabliert. Das so genannte «Aarolfingen» – die drei Kleinstädte zwischen Zürich, Basel und Bern – genügt sich zwar nicht selbst, hat aber durchaus eine eigene Gravitation. Deshalb gründeten wir im März 2004 einen inzwischen um weitere Mitglieder erweiterten Netzstadtrat. Unser Ziel ist, eine gewisse Eigenständigkeit zu bewahren, insbesondere im wirtschaftlichen und kulturellen Bereich. Wir eifern nicht dem Grossstädtischen nach – dafür sind die Pendlerdistanzen zu Zürich, Basel und Bern zu kurz. Wir engagieren uns jedoch für einen attraktiven Raum fürs Wohnen und Arbeiten.

Dient dieses Netzwerk vor allem der Repräsentation gegen innen oder gegen aussen?

Zum einen treten wir gegenüber den beiden Kantonen Aargau und Solothurn



sowie dem Bund geschlossen auf. In der Zwischenzeit sind wir auch offiziell anerkannt und verfügen über ein eigenständiges Agglomerationsprogramm. Das Besondere daran ist, dass wir tripolar funktionieren. Alle anderen Agglomerationprogramme sind bipolar aufgebaut. Zum andern wollen wir auch gegen innen wirken und die Identifikation der Bevölkerung mit ihrem Lebensraum stärken...

...ein hehres Ziel angesichts der Tatsache, dass viele Menschen auswärts arbeiten und oft nicht einmal das Wochenende am Wohnort verbringen.

Das Ziel, die Idee des AareLands ins Herz der Bevölkerung zu verpflanzen, ist tatsächlich hoch gesteckt. Doch wenn es beispielsweise um die ge-

meinsame Bewerbung um Grossbetriebe des Bundes wie etwa die Briefpost geht, funktioniert die Identifikation mit den anderen Netzwerk-Städten durchaus. Hier im ländlichen Raum ist man zudem noch stärker verwurzelt, die Migration hält sich in Grenzen. Wer sich einmal niedergelassen hat, identifiziert sich durchaus mit seinem Wohnort. Weil der Arbeitsort aber oft im Nachbarkanton liegt, fällt es vielen dennoch leicht, sich als Teil eines übergreifenden Wirtschaftsraums zu verstehen.

Zusätzlich fördern wir dieses Denken mit einem eigenen Corporate Design und mit einem kulturellen Veranstaltungskalender, der alle drei Städte umfasst. Physisch greifbar sind die beiden Grünzonen Wiggertalpark und Schachenpark: Dieser verbindende Grünraum, der vom Fliessgewässer geprägt

wird, wirkt wie das Rückgrat unserer Wirtschaftsregion.

Nun wurden der Metropolitanraum Zürich und die «Greater Geneva Berne Area» gegründet. Eine Bedrohung für das AareLand?

Keineswegs. Es gilt je nach Thema zu entscheiden, welches Gremium jeweils zuständig ist. Allenfalls können wir uns zurücknehmen und die Angelegenheit an einen der Metropolitanräume delegieren. Andere Geschäfte sind dagegen klar Sache der Städte oder Agglomerationen. Kleinere Traktanden können womöglich bilateral oder trilateral zwischen Gemeinden gelöst werden oder betreffen – wie etwa eine Kanalisationserneuerung – nur die Standortgemeinde selbst.

Trotzdem geht es in solchen Räumen auch darum, sich als attraktiver Standort für Steuerzahler und Firmen zu profilieren.

Ja, solche Konkurrenzverhältnisse existieren. Das belebt das Geschäft. Im Fall der Netzwerkstadt sprechen wir die Bewerbung um grössere Ansiedlungen untereinander ab, kommen allenfalls zum Schluss, dass die eine Stadt besser dafür geeignet ist als die anderen zwei – und machen uns dann gemeinsam für diesen Standort stark. Doch die Räume werden grösser, das spüren auch die Wirtschaftsförderer. Wenn es darum geht, ob die Nordschweiz einen interessanten internationalen Investor für sich gewinnen kann, werden in Zukunft selbst Basel und Zürich zusammenspannen müssen.

So oder so ist es ein langer Weg, die Städte vermehrt in die Bundespolitik einzubeziehen. Aber er lohnt sich, denn werden die Städte gestärkt, so stärkt das unser Land insgesamt – nicht zuletzt im internationalen Standortwettbewerb.

Agglomerationsprogramme: viel erreicht, doch grosses Verbesserungspotenzial

• • • • •

Rolf Geiger
rolf.geiger@are.admin.ch



Im Agglomerationsverkehr ist das verstärkte Engagement des Bundes für die Städte und Agglomerationen bereits weit gediehen. Der Infrastrukturfonds stellt in den nächsten 20 Jahren sechs Milliarden Franken zur Unterstützung der Agglomerationsprogram-

me zur Verfügung. Auch wenn diese inhaltlich in vielen Fällen noch deutlich verbessert werden müssen, schafft die integrierte Herangehensweise von Bund, Kantonen und Agglomerationen an Themen wie Verkehr und Siedlung einen echten Mehrwert.

Die Agglomerationen haben sich in den letzten Jahrzehnten sehr dynamisch entwickelt. Kehrseite ist eine unkontrollierte Siedlungsdynamik. Diese ist häufig dort am grössten, wo eine effiziente Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr kaum wirtschaftlich ist. Auch der Fuss- und Veloverkehr wurde ausser in einzelnen Kernstädten tendenziell vernachlässigt. Die Folge ist eine zunehmende Überlastung von Strasse und Schiene. Seit einigen Jahren wächst nun die Erkenntnis, dass die städtischen Räume diese Probleme nicht im Alleingang lösen können.

Im Verkehrsbereich konnte das Engagement des Bundes dank der Annahme des Neuen Finanzausgleichs (NFA) und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen anlässlich der Volksabstimmung 2004 verstärkt werden. So ist neu ein Teil der Treibstoff- und Nationalstrassenabgaben auch für «Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in Städten und Agglomerationen»¹ zu verwenden. In der Folge konnten mit dem Infrastrukturfondsgesetz² die Voraussetzungen für namhafte Bundesbeiträge an die Verkehrsinfrastruktur des Agglomerationsverkehrs geschaffen werden. Dabei handelt es sich um das Folgeprojekt des 2004 vor dem Volk gescheiterten Gegenvorschlags zur Avanti-Initiative. Der Infrastrukturfonds stellt während 20 Jahren sechs Milliarden Franken für den Agglomerationsverkehr bereit. Mit der Inkraftsetzung des Infrastrukturfondsgesetzes hat die Bundesversammlung bereits 2,5 Milliarden Franken für 23 dringende und baureife Projekte freigegeben.

Wirksamkeit statt Giesskannenprinzip

Im Zuge der Gesetzgebung zum Infrastrukturfonds gelang es, die Bundesbeiträge an die Erarbeitung von sogenannten Agglomerationsprogrammen zu knüpfen, wobei die Höhe der Beiträ-

ge von der Qualität der Dossiers mitbestimmt wird. Der Beitragssatz wird aufgrund der Wirkung des jeweiligen Agglomerationsprogramms auf 30 bis 50 Prozent festgelegt. Was die Wirkung betrifft, sind insbesondere auch nichtinfrastrukturelle Massnahmen in den Bereichen Siedlung und Verkehr ausschlaggebend. Die Beurteilung erfolgt durch eine Gegenüberstellung von Kosten und Nutzen anhand der folgenden vier Kriterien³: Verbesserung des Verkehrssystems, Förderung der Siedlungsentwicklung nach innen, Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie Verminderung von Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch.

Anträge übersteigen finanzielle Möglichkeiten

Die Aussicht auf eine Bundesbeteiligung löste viel aus: Bis Ende 2007 wurden beim ARE insgesamt 30 Agglomerationsprogramme eingereicht. Diese umfassen 37 der 55 Schweizer Agglomerationen und Einzelstädte, in denen 90 Prozent der gesamten Agglomerationsbevölkerung leben. Weitere 13 Programme wurden angekündigt, so dass praktisch alle Agglomerationen und damit drei Viertel der Schweizer Bevölkerung abgedeckt sind.

Um alle von diesen Agglomerationsprogrammen bis 2018 vorgesehenen Massnahmen zu realisieren, wären allerdings Investitionen von rund 17 Milliarden Franken erforderlich. Davon hätte der Bund rund 40 Prozent oder 6,8 Milliarden Franken zu übernehmen – also doppelt so viel wie die effektiv verfügbaren 3,4 Milliarden Franken. Diese Ausgangslage und die Tatsache, dass die Agglomerationsprogramme sehr unterschiedlich sind, stellte für die Prüfung durch den Bund nach den genannten Wirksamkeitskriterien eine grosse Herausforderung dar. Der Bundesrat musste sich auf die Massnahmen mit dem besten Kosten-Nutzen-Verhältnis konzentrieren und konnte nur solche Agglomerationsprogram-

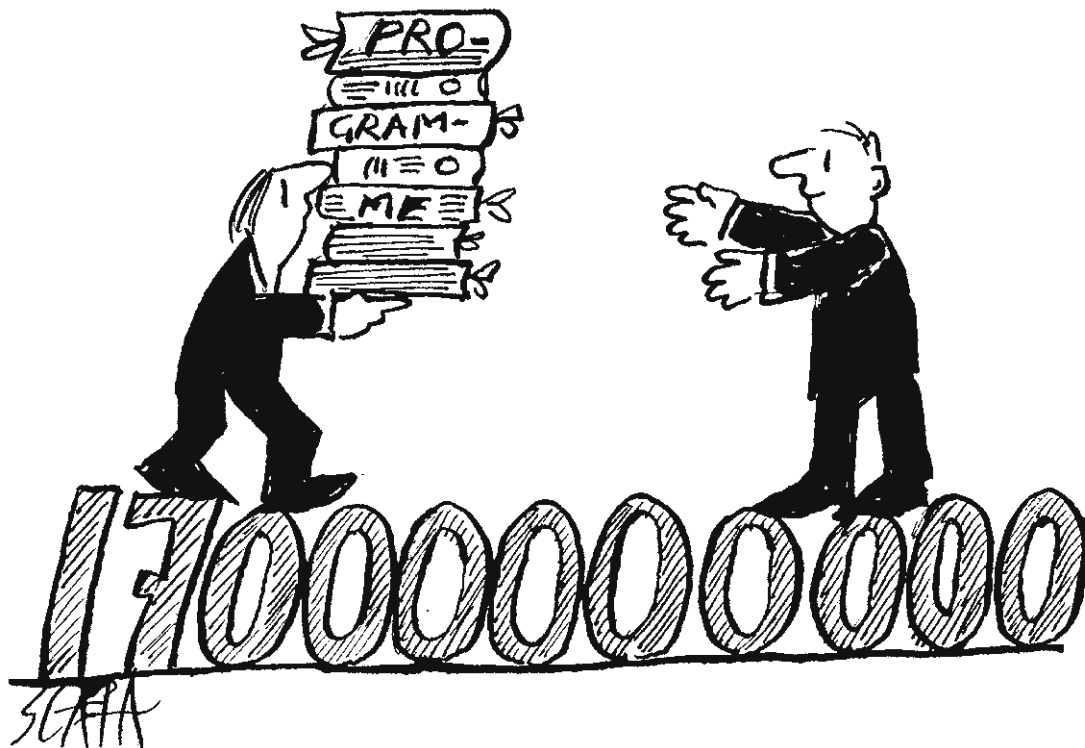
me unterstützen, die den qualitativen Anforderungen entsprachen. Von den 30 eingereichten Dossiers liessen insbesondere die Agglomerationsprogramme von Freiburg, Wil, Stans und Langenthal zu wenig Wirkung erwarten oder entsprachen nicht den Qualitätsanforderungen, weshalb sie für die erste Programmperiode nicht berücksichtigt werden können.

Zusammenarbeit und Transparenz beim Prüfprozess

Der Prüfprozess wurde in enger Zusammenarbeit mit den Trägerschaften der Agglomerationsprogramme und mit grösstmöglicher Transparenz durchgeführt. Dieser Aufwand hat sich gelohnt, denn die kürzlich vom Bundesrat durchgeführte Vernehmlassung hat gezeigt, dass die Resultate der Prüfung auf hohe Akzeptanz stossen. Das Parlament wird voraussichtlich 2010 über die Programmperiode 2011 bis 2014 befinden. Dann ist der Start der zu dieser Periode gehörenden Massnahmen geplant. Die Beteiligten eines Agglomerationsprogramms können sich also nicht auf ihren Lorbeeren ausruhen. Vielmehr gilt es die Massnahmen zu konkretisieren, bis zur Baureife voranzutreiben und die nötigen Verfahren zu durchlaufen. Davon betroffen sind auch die dazugehörigen raumplanerischen und betrieblichen Massnahmen.

Schwerpunkte für die zweite Generation der Agglomerationsprogramme

Gleichzeitig müssen die Trägerschaften ihre Agglomerationsprogramme weiterentwickeln. Schon Mitte 2012 sind die überarbeiteten Dossiers dem Bund einzureichen, damit die Vorlage für die zweite Programmperiode 2015 bis 2018 vorbereitet werden kann. Die Agglomerationsprogramme müssen insgesamt bezüglich ihrer Wirkung und



namentlich hinsichtlich der Abstimmung von Siedlung und Verkehr verbessert werden. Der Bund wird in Zusammenarbeit mit Kantonen, Städten und Gemeinden in Zukunft noch verstärkt als Impulsgeber wirken und dazu beitragen, das Potenzial der Agglomerationsprogramme noch besser auszuschöpfen:

- Die Agglomerationsprogramme müssen noch deutlicher als heute eine lenkende Wirkung für eine Siedlungsentwicklung nach innen entfalten und klare Impulse liefern.
- Gegenwärtig ist der Fokus im ÖV stark auf S-Bahnen ausgerichtet – mit der Folge, dass die Reisezeiten aus manchen Vororten ins Zentrum kürzer sind als aus den Aussenquartieren der Kernstadt. In Zukunft soll deshalb der innerstädtische Verkehr vermehrt ins Blickfeld rücken.
- Den Fuss- und Veloverkehr gilt es systematischer und gleichzeitig stufengerecht zu behandeln. Die Optimierung des Zugangs zu Bahn/ÖV muss konsequent angegangen und mit städ-

tebaulichen Überlegungen kombiniert werden. Hier lassen sich Reisezeiterparnisse weit günstiger erreichen als mit teuren Trasse-Neubauten auf den grossen Linien.

Echter Mehrwert durch Agglomerationsprogramme

Auch wenn die Agglomerationsprogramme inhaltlich in vielen Fällen noch deutlich verbessert werden müssen, ist für den Bund klar: Dieses Instrument schafft einen echten Mehrwert. Es ermöglicht eine integrierte Herangehensweise an Verkehr und Siedlung. Es fördert das Denken, Koperieren und Handeln über die fachlichen und institutionellen Grenzen hinweg – sowohl innerhalb des Bundes, der Kantone und Regionen als auch zwischen diesen Ebenen im Sinn von Multi-Level-Governance. Diese Herangehensweise im Verbund führt auch zu einer stärkeren schweizweiten Vernetzung der Akteure sowie zu einem in-

tensiveren Erfahrungsaustausch. Und nicht zuletzt trägt die Prüfung der Programme durch den Bund aus gesamtschweizerisch-vergleichender Optik dazu bei, dass die Investitionen in den Agglomerationsverkehr noch stärker an ihrer Wirkung orientiert werden.

1 Bundesverfassung, Art. 86 Abs. 3

2 Bundesgesetz über den Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr, das Nationalstrassennetz sowie Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen, seit 1. Januar 2008 in Kraft

3 Bundesgesetz über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer (MinVG), Art. 17c,d



Rolf Geiger, 1976, arbeitet seit dem Abschluss des Studiums zum Bau-/Verkehringenieur an der ETH Lausanne (2002) beim

ARE. Er ist stellvertretender Leiter der Sektion Agglomerationspolitik mit den Arbeitsschwerpunkten Agglomerationsprogramme und Umsetzung des Infrastrukturfondsgesetzes.

Agglomeration Schaffhausen: modern und mobil, natürlich und wohnlich

• • • • •

Patrick Altenburger
patrick.altenburger@ktsh.ch

Die Topographie und die Grenzlage sind Herausforderungen für das Agglomerationsprogramm Schaffhausen: Die Schaffhauser, die heute kaum als Fussgänger oder mit dem Velo auf den hügeligen Verkehrswegen unterwegs sind, sollen schon bald mit Brücken und Velo-Liften Höhendifferenzen spielend überwinden können. Eine im Viertelstundentakt zirkulierende Stadtbahn sorgt zudem für eine bessere Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr. Das ganze Programm kostet rund 150 Millionen Franken.

Entwicklungsschwerpunkt (ESP) SIG-Areal in Neuhausen am Rheinflall



Im Zentrum des Agglomerationsprogramms Schaffhausens steht zum einen die Entwicklung nach innen: Vor allem gewachsene Zentren und Siedlungsschwerpunkte sollen gefördert werden. Ein solcher Entwicklungsschwerpunkt (ESP) ist das SIG-Areal in Neuhausen am Rheinflall. Solche Areale sollen künftig gemischt genutzt werden – zum Arbeiten, Wohnen, Einkaufen und für die Freizeit. Jeder ESP muss dabei optimal an den öV angeschlossen sein: eine Bahnhaltestelle mit 15-Minuten-Takt oder eine Bushaltestelle mit 10-Minuten-Takt. Zum andern spielt denn auch die Mobilität im Rahmen des Agglomerationsprogramms eine zentrale Rolle. Die Stadt Schaffhausen bildet das Zentrum der Agglomeration, die drei Viertel der Kantonsbewohner sowie vier Zürcher und eine deutsche Gemeinde umfasst. Das Ziel: Die Hälfte des künftigen Verkehrswachstums soll auf Fussgänger, Velofahrer und den öffentlichen Verkehr entfallen.

Zu diesem Zweck sollen bestehende Bahnhaltestellen aufgewertet, neue gebaut und der Komfort verbessert werden. Der Regionalverkehr erhält einen Halbstundentakt, der im Agglomerationskern auf einen Viertelstundentakt verdichtet wird. Die Bahnlinien sollen grundsätzlich als Durchmesserlinien durch Schaffhausen geführt werden. Neue Haltestellen bei Entwicklungsschwerpunkten oder verkehrsintensiven Einrich-

tungen wie in Neuhausen am Rheinflall sollen die Schiene noch attraktiver machen.

Um die Verkehrsproblematik schon im Voraus zu entschärfen, sollen an Lagen mit guter ÖV-Erschliessung attraktive Wohngebiete entstehen. Generell ist geplant, die Siedlungsentwicklung dort zu fördern, wo bereits ein gutes ÖV-Angebot besteht oder dieses mit einem geringen Aufwand erstellt werden kann. Dafür ist der Siedlungsraum rund um die Stadt Schaffhausen prädestiniert.

Beim Langsamverkehr soll der Anteil der Velofahrer und Fussgängerinnen wesentlich gesteigert werden. Lücken im Velowegnetz und eine ungünstige Topographie mit unattraktiven Höhenunterschieden trüben heute die Freude, als Fussgänger und Velofahrer unterwegs zu sein. Ein «Duraduct» beseitigt diese Widrigkeiten: eine Fussgänger- und Velobrücke, die zwei Stadtviertel verbindet und andererseits mit einem Lift eine lästige Höhendifferenz von 50 Metern überwindet.

Beim motorisierten Individualverkehr schliesslich sollen die Autos kanalisiert werden: Pfortneranlagen dosieren den Verkehrsfluss, so dass beispielsweise der Busverkehr im Agglomerationskern noch stärker bevorzugt werden kann. Gleichzeitig wird der Verkehr in Siedlungsgebieten verstetigt und Staus werden, wenn möglich, bereits ausserhalb der Agglomeration aufgefangen. ●



Patrick Altenburger, 1967, Studium der Staatswissenschaften an der Universität St. Gallen. Seit 2001 Leiter der Koordinationsstelle öffentlicher Verkehr des Kantons Schaffhausen und Projektleiter für das Agglomerationsprogramm Schaffhausen.

Neuer Schwung für die Agglomeration von Yverdon-les-Bains

• • • • •

Michel Schuppisser
michel.schuppisser@mrs-zh.ch
Xavier Fischer
xfischer@fischer-montavon.ch

Die Agglomeration von Yverdon-les-Bains ist relativ klein. Sie hat keine grösseren Probleme, so dass sich in dieser Region auch keine umfassenden städtebaulichen und infrastrukturellen Planungsmassnahmen aufdrängen. Dank dem Agglomerationsprogramm des Bundes kann nun dennoch ein Raumplanungsprojekt lanciert werden, das die Qualität der städtebaulichen Entwicklung und der Mobilität in und um Yverdon sicherstellt.

Strukturschema Yverdon



Das Agglomerationsprogramm für Yverdon-les-Bains macht es möglich, einer hochstehenden Entwicklung neuen Schwung zu verleihen, die mit der Expo.02 in die Wege geleitet und 2009 durch die Verleihung des Wakker-Preises bestätigt wurde.

In der Agglomeration leben rund 30'000 Einwohner und Einwohnerinnen, von denen 25'000 in der Stadt wohnen. Die Aufgabe für die kleine Stadt mit ihren umliegenden Dörfern ist weder aus politischer noch aus fachlicher Sicht einfach. Zum einen sind die betroffenen Personen nicht sehr darin geübt, gemeinsam eine strategische Vision zu entwickeln und in verschiedenen Planungsbereichen zusammenzuarbeiten. Zum anderen sind die bestehenden Probleme zwar nicht so gravierend wie in grossen Agglomerationen; doch kann man den Dingen auch nicht einfach ihren Lauf lassen. Die erwähnten Faktoren haben dazu geführt, dass der öffentliche Raum von schlechter Qualität und das Stadtzentrum von Autos überfüllt ist.

Für die Agglomeration von Yverdon-les-Bains ist es aber von grundlegender Wichtigkeit, ihre Qualität zu steigern und zu unterstreichen: Sie muss attraktiver gestaltet werden und sich im Vergleich zu andern Städten gut positionieren, weil sie nicht über die gleiche Anziehungskraft verfügt wie beispielsweise der Metropolraum Genf-Lausanne.

Ein Agglomerationsprogramm ist ein wirksames Instrument, um eine Vision zu entwickeln und die verschiedenen Planungsbereiche miteinander zu koordinieren. Weil zudem ein verantwortliches Gremium eingesetzt werden muss und die Wirksamkeit der vorgeschlagenen Interventionen auf Bundesebene geprüft wird, muss das Pro-

gramm in seiner Gesamtheit auf politischer Ebene unterstützt und begleitet werden.

Das Agglomerationsprogramm «aggloY» verstand sich von Anfang an als territoriales Projekt, das durch den Dialog zwischen der Stadt, der landwirtschaftlich genutzten Ebene von Orbe und der Uferregion des Neuenburgersees geprägt ist. Diese Strategie führte zur Planung einer städtebaulichen Erschliessung für den Bereich zwischen Bahnhof und See und in den urbanen Randgebieten zwischen Stadt und Orbe-Ebene, wobei in beiden Fällen auf eine Aufwertung der bestehenden Kanäle gesetzt wird. Diese Zeugen der umfassenden, im 19. Jahrhundert durchgeführten Sanierungsmassnahmen, sollen dabei nicht nur als strukturierende Elemente für ein umfassendes Verbindungsnetz zur Förderung der sanften Mobilität eingesetzt werden. Vielmehr sollen sie auch die Identität und die ökologische Qualität der Agglomeration stärken. Die Umsetzung der geplanten Massnahmen wird durch die Unterstützung des Bundes massgeblich gefördert.

(Übersetzung)



Xavier Fischer, 1956, dipl. Stadtplaner EPFL, ist seit 1987 als Architekt, Stadtplaner und Städtebauer bei Fischer Montavon Architectes Urbanistes SA in Grandson tätig.



Michel Schuppisser, 1955, Kulturingenieur und Geometer EPFL, ist seit 2003 Partner des Büros Müller, Romann & Schuppisser in Zürich.

Das Agglomerationsprogramm Lausanne-Morges fördert die städtebauliche Qualität

• • • • •

Pierre Yves Delcourt
pierre-yves.delcourt@vd.ch

Das Agglomerationsprogramm Lausanne-Morges befindet sich in der Umsetzungsphase. Dabei stellen die Gemeinden und der Kanton Waadt bedeutende Ressourcen zur Verfügung, um eine dichte und qualitativ hochstehende Urbanisierung zu erreichen. Bereits nehmen auch exemplarische Projekte Form an.

Eine der grössten Herausforderungen der Stadtplanung besteht darin, die städtebauliche Qualität zu gewährleisten. Denn städtebauliche und architektonische Mittelmässigkeit kann Gemeinden nicht nur davon abhalten, ihren Raum zu verdichten, sondern auch Bewohner und Unternehmen davon abschrecken, sich in diesem Raum niederzulassen. Deshalb organisieren im Agglomerationsprogramm Lausanne-Morges verschiedene Projektteams Wettbewerbe und fördern so die Suche nach innovativen und herausragenden Lösungen. Ziel ist, eine dichte und qualitativ hochstehende Urbanisierung zu erreichen. Dies ist beispielsweise beim Projekt für das Ökoquartier «Pontaise-Plaines-du-Loup» in Lausanne der Fall. Hier sollen auf einem rund 30 Hektaren grossen Areal 2000 Wohnungen, Gewerbeflächen und kommunale Einrichtungen entstehen. Mitte 2010 wird der Sieger oder die Siegerin des Wettbewerbs feststehen.

Gleichzeitig wurden verschiedene Pilotstudien durchgeführt, eine davon im Bereich «Arc-en-Ciel» in Lausanne West. Hier sollen einerseits Wirtschaft und Gewerbe entwickelt werden. Andererseits will man zur Förderung der sanften Mobilität ein zusammenhän-

gendes Gefüge von öffentlichen Räumen schaffen, das durch eine boulevardartige urbane Achse strukturiert und durch eine Tramlinie erschlossen wird.

Dieses Projekt wird nun in einem interkommunalen Ortsrichtplan umgesetzt, dessen Vernehmlassung eben abgeschlossen wurde. Die städtebauliche Qualität, die für öffentliche Räume gefordert wird, verlangt sowohl von den Gemeinden als auch vom Kanton grosse Investitionen. Ein Beispiel dafür ist die geplante Umgestaltung der Kantonsstrasse RC1 zwischen Morges und Lausanne, die einen «Parkway» für den Sektor UNIL/Tir-Fédéral vorsieht. Für die Realisierung der Arbeiten in diesem Sektor sind Investitionen in der Höhe von elf Millionen Franken erforderlich. Das Projekt soll 2010 umgesetzt werden.

Mit der Einreichung des Dossiers bei den Bundesbehörden im Dezember 2007 kam das Agglomerationsprogramm Lausanne-Morges (PALM) in seine Umsetzungsphase. 2007 wurden rund ein Dutzend Vollzeitstellen für dieses Programm benötigt; 2010 werden es Schätzungen zufolge etwa deren 26 sein. Der Übergang in die operative Phase schlägt sich auch im Budget nieder: 2007 belief es sich auf drei Millionen Franken, 2010 werden die Kosten voraussichtlich über 16 Millionen Franken betragen.

www.lausanne-morges.ch

(Übersetzung)

Projekt Neugestaltung des Gebiets Arc-en-Ciel im Lausanner Westen; gebietsbezogener Richtplan (plan directeur localisé). Blick auf den Boulevard de l'arc-en-Ciel
Autoren: Farra & Fazan; © Schéma directeur de l'Ouest lausannois



gendes Gefüge von öffentlichen Räumen schaffen, das durch eine boulevardartige urbane Achse strukturiert und durch eine Tramlinie erschlossen wird. Dieses Projekt wird nun



Pierre Yves Delcourt, 1964, ist Projektleiter im Raumplanungsamt des Kantons Waadt. Nach seinem Studium der Urbanistik in Montréal und Paris leitete er mehrere grosse städtebauliche Projekte wie etwa den Richtplan der Agglomeration Besançon (Frankreich), den Bebauungsplan des Gemeindeverbands Lille (Frankreich) und das Agglomerationsprogramm Lausanne-Morges.

Vom «Projet urbain» zur nachhaltigen Quartierentwicklung

• • • • •

Josianne Maury
josianne.maury@are.admin.ch



Quartiere verkörpern «Terrains», wo sich Beziehungen zwischen einheimischen und ausländischen Bevölkerungsgruppen sowie zwischen verschiedenen sozialen Schichten entwickeln. Wenn es in den Quartieren gut läuft, dann ist dies auch in den Agglomerationen so. Tauchen hingegen Schwierigkeiten und Probleme auf, müssen im Interesse der gesamten Agglomeration Massnahmen zur Verbesserung der Lebensqualität ergriffen werden. Heute übt der Urbanisierungsprozess einen immer stärkeren Druck auf

die Agglomerationen aus, die sich mit komplexen Problemen im Zusammenhang mit der Stadtentwicklung konfrontiert sehen. Herausforderungen stellen sich insbesondere in Bezug auf die soziale Durchmischung, die Infrastruktur und das Wohnumfeld. Vor diesem Hintergrund hat der Bund beschlossen, die Lebensqualität in den Quartieren und Agglomerationen mit Hilfe verschiedener innovativer Instrumente und Prozesse zu fördern. Dazu gehört unter anderem auch das «Projet urbain».

Die Schweiz hat noch wenig Erfahrung mit der Umsetzung von Projekten in Quartieren. Dies ist in unseren Nachbarländern anders. Hier werden solche Projekte bereits seit geraumer Zeit durch nationale Programme unterstützt. Grosse Kernstädte wie Basel oder Zürich spielen in diesem Bereich zwar eine Vorreiterrolle und können auch auf entsprechende Fachstellen zurückgreifen. Demgegenüber verfügen aber nur wenige kleine und mittelgrosse Städte über die Kompetenz und das Fachwissen, die für die Umsetzung solcher Prozesse notwendig sind. Eine gemeinsame Grundlage auf nationaler Ebene fehlt also, weshalb kleine und mittelgrosse Orte diese Art der Problemlösung nur zögerlich wählen.

Verschiedene Ansätze in den Quartieren

In den Quartieren sind verschiedene Ansätze vorstellbar: Möglich sind qualitative Massnahmen, bei denen die Umsetzung des Projektprozesses innerhalb des Quartiers erfolgen muss, wie beispielsweise ein «Projet urbain». Ein anderer Ansatz basiert auf quantitativen Massnahmen wie etwa der Anwendung von Kriterien einer nachhaltigen Entwicklung. Diese Strategien, die eine kohärente und Nachhaltige Entwicklung der Agglomerationen zum Ziel haben, betreffen sowohl bestehende als auch neue Quartiere. Zu den am häufigsten ergriffenen Massnahmen gehören die Quartierentwicklung, die Umnutzung von Brachen, die Entwicklung neuer, strategisch günstiger Quartiere sowie Projekte im Zusammenhang mit einer Verkehrsachse.

Das «Projet urbain»: ein integrierter Ansatz

Das «Projet urbain» ist ein methodischer Ansatz, um die spezifischen Herausforderungen anzugehen, mit denen sich Agglomerationen konfrontiert se-



hen. Dieses Instrument ermöglicht es, komplexe Situationen in einer Stadt zu meistern und Strategien der Raumplanung und der nachhaltigen Entwicklung in Quartieren umzusetzen. Der Realisierung eines «Projet urbain» können verschiedene Beweggründe zugrunde liegen, so etwa die Reaktion auf ein Problem, ein Potenzial oder eine Planungsabsicht. Doch muss sich das Projekt stets in einen Gesamtprozess einfügen, der die verschiedenen städtebaulichen Bereiche wie Wohnumfeld, soziale und wirtschaftliche Fragen oder Infrastruktur umfasst.

Mit einem «Projet urbain» können die verschiedenen Sektoralpolitiken koordiniert und damit effizienter gestaltet werden, was zur Stärkung des territorialen Zusammenhalts beiträgt. Dieses Vorgehen bedingt die Festlegung einer städtebaulichen Strategie, die das Potenzial eines Quartiers sowie aktuelle und künftige Planungen berücksichtigt. Ziel ist die Definition einer räumlichen

Vision für das gesamte Quartier, die unter Einbezug der wichtigsten institutionellen Akteure sowie der Bevölkerung entwickelt werden muss.

Damit ein «Projet urbain» realisiert werden kann, sind die Umsetzung eines Projektprozesses und die Definition neuer Formen der Governance erforderlich. Diese müssen entwicklungs-fähig sein und die Zusammenarbeit zwischen den verschiedenen Dienststellen und institutionellen Ebenen begünstigen.

Nationale Massnahmen zugunsten der Quartiere

Das ARE will durch die Förderung von «Projets urbains» eine systematische Vorgehensweise in den Quartieren unterstützen. Zwei Instrumente sollen dabei helfen, dieses Ziel zu erreichen: die Modellvorhaben und das Programm «Projets urbains – Gesell-



schaftliche Integration in Wohnquartieren». Ergänzt werden diese Instrumente durch eine Reihe von Workshops zum Thema «Projets urbains». Mit den Modellvorhaben können innovative Projekte in Quartieren technisch und finanziell unterstützt werden. Bis anhin standen dabei die folgenden Schwerpunkte im Mittelpunkt: nachhaltige Quartierentwicklung (Projekt Babel in Luzern oder Solothurn West), Schaffung neuer Zentren durch die Gestaltung neuer Quartiere (Projekt Salina Raurica in der Basler Agglomeration oder Nuovo quartiere Cornaredo in Lugano), Umsetzung der Agglomerationsprogramme auf Quartierebene («Projet urbain» für die Agglomeration franco-valdo-genevoise oder das «Projet urbain» Malley in der Agglomeration Lausanne). Das Programm «Projets urbains» ist ein departementsübergreifendes Projekt, bei dem mehrere Bundesämter und -stellen (ARE, BFM, BWO, BAS-

PO, EKM und FRB) ein gemeinsames Ziel verfolgen: Erreicht werden soll eine Verbesserung der Lebensqualität in bestehenden Wohnquartieren, in denen Defizite vorhanden sind. Zu diesem Zweck unterstützt der Bund unter der Federführung des ARE über einen Zeitraum von vier Jahren (2008 – 2011) Massnahmen wie etwa «Projets urbains» in kleinen und mittelgrossen Städten und Gemeinden, die nicht über die erforderlichen Ressourcen verfügen, um ihre Probleme koordiniert und effizient lösen zu können. Gegenwärtig erhalten elf Gemeinden Unterstützung durch den Bund, vier in der Westschweiz (Montreux, Renens, Vevey, Yverdon-les-Bains) und sieben in der Deutschschweiz (Baden, Burgdorf, Olten, Pratteln, Rorschach, Schaffhausen, Spreitenbach). Um den Erfahrungsaustausch und die Nutzung des Know-hows zu fördern, ist zudem eine nationale Plattform für die verschiede-

nen Akteure und Akteurinnen eingerichtet worden.

Workshops zum Thema «Projets urbains» dienen zudem dazu, Erfahrungen und Wissen über Projekte auszutauschen, die momentan in der Planung oder in der Umsetzungsphase sind. Auf diese Weise konnte nicht nur ein nationales Netzwerk von Fachleuten aus der Wissenschaft aufgebaut, sondern auch eine Bestandesaufnahme der aktuellen Situation in der Schweiz vorgenommen werden. Diese macht deutlich, mit welchen Ansprüchen unsere Agglomerationen in Zukunft konfrontiert sein werden.

Die Erfahrung hat gezeigt, dass mit Hilfe von «Projets urbains» eine gemeinsame räumliche Vision definiert werden kann, die einen Rahmen für die Umsetzung städtebaulicher Strategien bildet. Fragen im Zusammenhang mit den Quartieren sollten vorerst auf tripartiter Ebene diskutiert werden, um so eine bessere Kohärenz zwischen Sektoralpolitiken und den verschiedenen Planungen gewährleisten zu können. Zudem müssen die Gemeinden durch den Erfahrungsaustausch auf nationaler Ebene auch weiterhin sensibilisiert werden, damit der Wissensaustausch gefördert und Erfahrungen von «Best Practice»-Beispielen weitergegeben werden können.

(Übersetzung)



Josianne Maury, 1971, Architektin und Urbanistin, ist im ARE verantwortlich für das Dossier «Projets urbains» in der Sektion Agglomerationpolitik.

Das Projekt urban «Demain Florissant» in Renens: Hin zu einer qualitativ hochstehenden Verdichtung

• • • • •

Jean-Philippe Dind
jean-philippe.dind@unil.ch

Der Ursprung des Projekt urban «Demain Florissant» in Renens war ein Antrag der Mehrheit der Eigentümer, den Quartierplan aus dem Jahr 1959 zu revidieren, um auf wenig genutzten Freiflächen neue Wohnungen zu bauen. Die Gemeinde Renens trat auf diesen Wunsch ein, stellte jedoch die Bedingung, dass die geplanten Wohnbauten eng mit Massnahmen zur Stärkung des sozialen Netzes und der Verbesserung des Lebensumfelds verbunden sein müssen.

Das Quartier Florissant in Renens ist ein typisches Viertel mit riegelartigen Wohnblöcken aus den Sechzigerjahren des letzten Jahrhunderts, wo rund 1'400 Menschen wohnen. Der Anteil der ausländischen Bevölkerung liegt bei gut 52 Prozent, bei den Jugendlichen ist er noch höher. Aus dieser Konstellation ergeben sich gewisse interkulturelle und intergenerationelle Herausforderungen. Das Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln, Geschäften und Dienstleistungen ist gut; was dem Quartier jedoch fehlt, sind hochwertige öffentliche Räume, Spielplätze, Sitzbänke, Gemeinschaftsräume für Jugendliche und andere Bewohner sowie für Vereine. Die Bevölkerung beklagt sich zudem darüber, dieses Quartier sei eine «Schlafstadt»; es herrsche ein Gefühl des individuellen und kollektiven Rückzugs und es gebe zu wenig Freizeitaktivitäten und Animationen.

Die Herausforderung für das Projekt urban «Demain Florissant» besteht deshalb darin, aufzuzeigen, dass es möglich ist, ein bestehendes Quartier zu verdichten und zugleich die Lebensqualität für seine Bewohner und Bewohnerinnen zu verbessern. Es geht nicht nur darum, neue Wohnungen zu bauen, die den sozialen und ökologischen Anforderungen entsprechen, sondern auch darum, die öffentlichen Räume aufzuwerten, neue kommunale Einrichtungen wie ein Quartierhaus und einen Sportplatz zu schaffen und Massnahmen zur besseren Integration der ausländischen Bevölkerung sowie zur Stärkung des sozialen Netzes zu fördern. Um diese Aufgabe zu bewältigen, sind neuartige Verfahren nötig, um individuelle und öffentliche Interessen zu koordinieren, einen Dialog zwischen Fachleuten aus dem Sozialbereich und der Raumplanung herbeizuführen und nicht zuletzt, um der Quartierbevölkerung die Möglichkeit zu geben, tatsächlich an der zukünftigen Gestaltung ihres Lebensraums mitzuwirken.

Entscheidend für den Erfolg dieses Vorhabens sind ein gutes Projektmanagement bei der Revision des Quartierplans sowie ein qualitativ hochstehendes partizipatives Verfahren. Ein gutes Projektmanagement bedeutet, dass ein Projektteam eingesetzt werden muss, das eine effiziente Zusammenarbeit ermöglicht und in dem alle Akteure vertreten sind: Bau- und Sozialamt der Gemeinde, Bewohner und Bewohnerinnen, Politiker und Eigentümer. Die Qualität des partizipativen Verfahrens hängt davon ab, inwiefern es gelingt, der örtlichen Bevölkerung in ihrer ganzen Vielfalt das Wort zu erteilen und ihr tatsächlich die Möglichkeit zu geben, die zukünftige Gestaltung ihres Quartiers – auch was

die städtebaulichen Optionen betrifft – mitzubestimmen. Diese Zielsetzungen sind erreicht, wenn es gelingt, die verschiedenen Phasen des Revisionsverfahrens optimal mit den Arbeiten des Projektteams und dem partizipativen Verfahren zu verknüpfen und darauf abzustimmen. Dabei muss die Kontrolle über den gesamten Prozess jederzeit gewahrt bleiben, und zwar von der ersten Planung bis hin zur eigentlichen Umsetzung: Von der ursprünglichen Einigung mit den Eigentümern über die Grundsätze der Revision, die partizipative Erarbeitung der Projektziele und die eigentliche Abstimmung der Planungsvorschläge bis hin zu Vereinbarungen mit den Eigentümern, damit die vorgeschlagenen Massnahmen auch tatsächlich greifen. Unterdessen sind in Renens die Grundlagen für ein optimales Projektmanagement gelegt worden: Die öffentlichen Akteure haben ihre Arbeiten koordiniert, die Eigentümer haben sich bereit erklärt, am partizipativen Verfahren mitzuwirken, und die Mobilisierung der Bewohner und Bewohnerinnen ist im Gang.

(Übersetzung)



Jean-Philippe Dind, 1971, Geograf, Projektleiter im Auftrag der Gemeinde Renens, Observatoire universitaire de la ville et du développement durable, Universität Lausanne.

Neues Quartier Cornaredo – Strategischer Entwicklungsschwerpunkt der Agglomeration Lugano

• • • • •

Stefano Wagner
wagner@sasa.ch

Die Umsetzung des interkommunalen Zonenplans von Cornaredo durch die Stadt Lugano und die Gemeinden Canobbio und Porza stellt ein innovatives Modell dar, das die gemeindeübergreifende Zusammenarbeit zur Entwicklung strategischer Räume in der Agglomeration Lugano umsetzt.

Die Agglomeration Lugano ist Motor der wirtschaftlichen und sozialen Entwicklung des Kantons Tessin und eines der wichtigsten urbanen Zentren der Schweiz. Die Agglomeration leitete Anfang der Neunzigerjahre ein räumliches Entwicklungsprogramm mit infrastrukturellen Investitionen in der Grössenordnung von einer Milliarde Schweizer Franken ein. Neben den Mobilitätsbedürfnissen legen die Behörden ein besonderes Augenmerk auf die Qualität der städtebaulichen Entwicklung: Der neue regionale Verkehrsplan wird als Chance begriffen, um einerseits die Kernstadt zu entwickeln und andererseits die peripheren Gebiete aufzuwerten.

So eröffnet zum Beispiel der neue Strassentunnel Vedeggio – Cassarate verlockende Perspektiven zur Aufwertung des Raums Cornaredo, der mit seinen rund einer Million Quadratmetern die neue Einfallsachse zum urbanen Zentrum bilden wird.

Um ein wirtschaftlich attraktives städtebauliches Gestaltungskonzept anzubieten, das formelle Anliegen mit funktionellen Anforderungen verbindet, schrieben die Behörden 2004 einen internationalen Wettbewerb aus. Dieser führte schliesslich zum «Masterplan NQC» und wurde von den Gemeinden Canobbio, Lugano und Porza in einem interkommunalen Zonenplan (PR-NQC) umgesetzt.

Ausgehend von diesem Entwicklungskonzept, das alle massgebenden Akteuren anerkennen, sind die beteiligten institutionellen Stellen nun gefordert, sowohl den PR-NQC zu verwirklichen als auch Eigentümer und private Investoren einzubinden.

Das Quartier von Cornaredo befindet sich in einem Entwicklungsgebiet mit starker räumlicher Dynamik. Dabei sind nicht nur das grosse eigene

Potenzial der Agglomeration Lugano, sondern auch die Chancen von aussen von Bedeutung. Dazu gehört insbesondere die Zusammenarbeit mit der Stadt Mailand und der Region Lombardei im Zusammenhang mit der Weltausstellung «Expo 2015».

Die Umsetzungsstrategie gliedert sich um folgende zentrale Aspekte:

- Aufwertung der öffentlichen Grünräume, um private Investoren anzuziehen;
- Einbindung der bestehenden Infrastrukturen für Sport und Freizeit in ein «Event-Quartier»-Konzept, in dem auch weitere strategische Entwicklungsschwerpunkte realisiert werden, so etwa der neue Messe- und Ausstellungsstandort;
- Umgestaltung privater Bereiche durch höhere bauliche Nutzungsmöglichkeiten für das Gebiet, jedoch innerhalb eines qualitätsfördernden Ordnungsrahmens.

Um sicherzustellen, dass die Ziele erreicht werden, ist ein projektorientierter Ansatz notwendig. Dabei müssen neue Formen der Zusammenarbeit zwischen den institutionellen und privaten Akteuren gefunden werden. Zu diesem Zweck werden die Gemeinden in den nächsten Monaten eine Entwicklungsagentur in Form einer unabhängigen öffentlich-rechtlichen Körperschaft mit einem mehrjährigen Leistungsauftrag gründen.

(Übersetzung)



Flugbild der Agglomeration Lugano



Ing. Stefano Wagner, 1964,
Raumplaner NDS-ETHZ,
Studi Associati SA, Lugano,
Project Manager im Auftrag
der Gemeinden. www.sasa.ch

Im Westen viel Neues: nachhaltige Quartierentwicklung in Solothurn

• • • • •

Alex Willener
alex.willener@hslu.ch

Viele Qualitäten, aber auch gesichtslose Wohnblocks aus den Siebzigerjahren, ein hoher Anteil an Fremdsprachigen, ein schlechtes Image als Wohnquartier: Solothurns «Weststadt» hat Förderung nötig. Dank dem Projet Urbain sind jetzt erfreuliche Entwicklungen in Gang gekommen.

Ende 2006 schlugen die Verantwortlichen des Schulhauses Brühl in Solothurn Alarm und machten Behörden und Politik auf die zunehmenden Herausforderungen aufmerksam. Der kantonale Integrationsbeauftragte gab die Anregung, nicht nur in der Schule zu intervenieren, sondern im ganzen Quartier. Denn Handlungsbedarf bestand in vielerlei Hinsicht: schlechtes Image, wenig funktionierender Wohnungsmarkt, mangelnde städtebauliche Qualität, wenig Begegnungsmöglichkeiten, Herausforderungen bei der Bildung und der Integration. Das Quartier hat aber auch Qualitäten: ruhige Lage, grosszügige Grünräume und Sportanlagen, Naturnähe, günstige Mieten und nicht zuletzt auch die für ihre Integrationsarbeit mit dem Pestalozzipreis ausgezeichnete Quartierschule.

Das Konzept zur Quartierentwicklung durchlief den politischen Prozess in der Stadt Solothurn ohne jeden Widerstand. Das Vorhaben erhielt auch den Status als Modellprojekt Projets Urbains des ARE. Im Juni 2007 erfolgte der Start des vierjährigen Prozesses.

Von der Quartieranalyse zur Zukunftsgestaltung

Zur Quartieranalyse gehörte eine von der Hochschule Luzern* entwickelte Form der partizipativen Analyse, bei der die Bevölkerung als «Quartierforscherinnen und -forscher» ausgebildet wurde, die Interviews, Gruppengespräche und Begehungen durchführten. Mit Kindern und Jugendlichen wurden altersgerechte For-

men der Meinungsäusserung vorgenommen. Im Frühjahr 2008 präsentierte die Projektleitung die Resultate der Bevölkerung. Aus allen Resultaten und Vorschlägen erstellte die Projektleitung und Lenkungsausschuss daraufhin den Quartierentwicklungsplan. Wichtige Punkte darin sind etwa die Gründung eines Quartiervereins, die Schaffung einer Quartierarbeitsstelle, die Aufwertung von Spielplätzen und Grünräumen, die Schaffung von Treffpunkten, Renovation und Umbau veralteter Wohnhäuser, Eltern- und Integrationsarbeit, kulturelle Aktivitäten.

Mittlerweile wurden unter anderem ein zentraler Spielplatz aufgewertet, ein Mädchentreff in Betrieb genommen und ein Kinderchor gegründet. Das zentrale Ergebnis ist aber die Gründung des Quartiervereins, durch den die Zukunft des Quartiers und dessen Lebensqualität durch die Bewohnerschaft massgeblich mitgetragen werden soll. ●

Hochschule Luzern*

Die Hochschule Luzern ist an Quartierentwicklungsprozessen in verschiedenen Städten beteiligt. Einen guten Einblick in das Thema der Quartierentwicklung aus der Sicht verschiedener Disziplinen bietet: Alex Willener et.al. (2008): Projekt BaBeL, Quartierentwicklung im Luzerner Untergrund. Einsichten – Ergebnisse – Erkenntnisse. www.hslu.ch/interact



Alex Willener, 1951, lehrt und forscht an der Hochschule Luzern auf dem Gebiet der sozialen Arbeit. Im Rahmen des Kompetenzzentrums Regional- und Stadtentwicklung leitet und begleitet er seit mehreren Jahren Projekte in den Bereichen Quartier- und Stadtentwicklung.

Abstimmung der Agglomerationspolitik mit der Politik des ländlichen Raums

• • • • •

Laurent Thévoz
laurent.thevoz@epfl.ch
Thomas Berz
t.berz@berz-hafner.ch



Städtische und ländliche Räume können nicht isoliert betrachtet werden. Vielmehr sind sie voneinander abhängig und ergänzen sich gegenseitig. Eine neue Studie der TAK skizziert Ansätze, wie Entwicklungsstrategien für Agglomerationen und ländliche Räume besser aufeinander abgestimmt

werden können. Insbesondere braucht es eine Klärung der Beziehungen zwischen Stadt und Land, eine verstärkte Zusammenarbeit in funktionalen Stadt-Land-Räumen sowie handlungsfähige Gemeinden und Regionen.

Die wachsende Verflechtung von städtischen und ländlichen Räumen sowie neue Bundespolitiken wie die Agglomerationspolitik, die Neue Regionalpolitik, die Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen (NFA) oder auch die Weiterentwicklung der Agrarpolitik haben die TAK veranlasst, sich näher mit den Beziehungen zwischen Stadt und Land zu befassen. Die Studie soll zum einen das Verständnis für die vielfältigen Wechselwirkungen zwischen städtischen und ländlichen Räumen fördern und zum anderen aufzeigen, wie das Stadt-Land-Verhältnis verbessert und wie eine optimale Entwicklung von städtischen und ländlichen Räumen erreicht werden kann. Vier Fallbeispiele in den Regionen Sierre/Crans-Montana, Lausanne, Chur/Viamala und Obersee (Kantone Zürich, St.Gallen, Schwyz und Glarus) wurden unter Einbezug der direkt beteiligten Akteure untersucht. Zwei Expertengruppen begleiteten die Erarbeitung der qualitativen und explorativen Studie.



Dynamik der Stadt-Land-Beziehungen

Drei sich überlagernde Phänomene prägen die Stadt-Land-Beziehungen:

Erstens wird die ungleiche Entwicklung von Stadt und Land durch eine gegenläufige Bewegung verstärkt: Die Unterstützung von Bund und Kantonen ermöglicht es den Agglomerationen, ihre Entwicklungsprobleme anzugehen und ihre Position zu stärken. Gleichzeitig führen der Strukturwandel in der Landwirtschaft und in der Gesellschaft, insbesondere die Abwanderung von qualifizierten Jungen, sowie der wachsende Druck durch urbane Freizeit- und Erholungsbedürfnisse dazu, dass die ländlichen Räume die Kontrolle über ihre Entwicklung verlieren.

Zweitens wächst die Verflechtung von Stadt und Land, da beide um die gleichen Entwicklungsfaktoren konkurrieren, nämlich um Wohnbevölkerung und Arbeitsplätze. Dies führt dazu, dass städtische und ländliche Räume unter denselben Symptomen einer Fehlentwicklung leiden: Zersiedlung, Verkehrsüberlastung, Umweltbelastung¹. Als logische Folge unterstützen Stadt und Land gemeinsam die ständige Verbesserung der Mobilität, was die Fehlentwicklung weiter verstärkt.

Drittens bestehen ungelöste Spannungen zwischen zwei politischen Zielsetzungen: der Konzentration der Siedlungsentwicklung und dem Erhalt der dezentralen Besiedlung.

Die ungleiche Entwicklung, die Konkurrenz und die gegenseitige Abhängigkeit führen dazu, dass die Wechselbeziehungen zwischen Stadt und Land labil und nicht im Gleichgewicht sind.

Denk- und Handlungsansätze für eine bessere Abstimmung

Ziele: Die Abstimmung der Agglomerationspolitik mit der Politik des ländlichen Raums sollte darauf abzielen, die Wechselbeziehungen zwischen Stadt und Land zu stabilisieren und in ein Gleichgewicht zu bringen – was die Autoren der Studie als «Komplementarität von Stadt und Land» bezeichnen. Diese Komplementarität setzt voraus,

dass die gegenseitige Abhängigkeit der Entwicklung von Stadt und Land anerkannt und die Wechselbeziehungen systematisch untersucht werden. Es gilt der Versuchung zu widerstehen, Stadt und Land als isolierte Räume zu betrachten. Vielmehr muss beiden Seiten bewusst werden, dass die aktuelle Entwicklung das Risiko in sich birgt, dass letztlich alle verlieren könnten.

Stossrichtungen: Eine Politik der komplementären Entwicklung von Stadt und Land muss hauptsächlich auf drei Ebenen ansetzen: bei der Klärung der erwünschten Beziehungen zwischen Stadt und Land auf nationaler Ebene, bei der Förderung der Zusammenarbeit zwischen Stadt und Land auf regionaler Ebene und bei der Stärkung der Handlungsfähigkeit der kommunalen Akteure, insbesondere im ländlichen Raum.

Zuständigkeiten: Bund, Kanton und Gemeinden stehen gleichermaßen in der Verantwortung. Auf Bundesebene gilt es, die politischen Ziele der Konzentration einerseits und der Dezentralisierung andererseits in Einklang zu bringen. Das Instrument des Raumkonzepts Schweiz bietet eine gute Gelegenheit, die Komplementarität von Stadt und Land zu konkretisieren. Der Bund ist zudem gefordert, seine Politiken (Agglomerationspolitik, Neue Regionalpolitik, Sektoralpolitik) besser aufeinander abzustimmen, um den Verflechtungen zwischen städtischen und ländlichen Räumen gerecht zu werden. Schliesslich ist auf Bundesebene eine Politik zu entwickeln, welche die Rolle und die spezifischen Funktionen der ländlichen Räume in der Produktion von kollektiven ökologischen und gesellschaftlichen Gütern wie Luft, Wasser, landschaftlicher Vielfalt und Biodiversität anerkennt und festigt. Für eine nachhaltige Entwicklung der Schweiz ist dies unerlässlich². Der übermässige individuelle Konsum

dieser kollektiven Güter verlangt einen Rahmen, der ihre Reproduktion zu einem angemessenen Preis ermöglicht und damit kurz-, mittel- und langfristig sichert³.

Die Kantone sind aufgefordert, die horizontale und vertikale Zusammenarbeit in funktionalen Räumen zu fördern und die Nutzen und Lasten der Entwicklung angemessen zu verteilen. Zudem müssen die Kantone durch direkte Unterstützung oder institutionelle Reformen die Handlungsfähigkeit und die Zusammenarbeit der Gemeinden stärken, insbesondere im ländlichen Raum.

Die Gemeinden sollten die interkommunale Zusammenarbeit – innerhalb von städtischen und ländlichen Räumen sowie zwischen Stadt und Land – verstärken, damit sie die Instrumente und Unterstützungsmöglichkeiten von Bund und Kantonen nutzen können. Gemeinden und Kantone müssen zudem im Rahmen ihrer Entwicklungsstrategien für städtische und ländliche Räume Lösungen für die Komplementarität von Stadt und Land entwickeln und umsetzen.

Hinweis zur Studie: Berz Hafner + Partner AG, CEAT: Abstimmung der Agglomerationspolitik mit der Politik des ländlichen Raums. Bericht vom 13. Mai 2009 zu Handen der Tripartiten Agglomerationskonferenz TAK. www.tak-cta.ch



Laurent Thévoz, 1948, hat Geografie studiert und besitzt ein Master of Public Administration. Im Rahmen der CEAT beschäftigt er sich insbesondere mit raumwirksamen Politiken, territorialer Governance und partizipativen Prozessen. In diesen Themenbereichen ist er auch in Entwicklungsländern tätig.



Thomas Berz, 1970, hat Geografie und Soziologie studiert. Er arbeitet als Projektleiter in den Bereichen Raumplanung und Regionalentwicklung für die Berz Hafner + Partner AG in Bern. Er ist stellvertretender Geschäftsführer der Region seeland.biel/bienne.

¹ Zermat und St.Moritz müssen pro Einwohner eine überdurchschnittlich hohe Abfallmenge entsorgen. Quelle: Tages-Anzeiger vom 10. Juni 2009, Seite 28.

² Siehe dazu die Vorschläge der Schweizerischen Gemeindeverbände, in: Zehn Thesen zur Bedeutung des Ländlichen Raumes in der Schweiz.

³ Siehe dazu Dominique Bourg, Imaginons une bio-Constitution pour servir de planète, Le Monde, 29.April 2009.

Agglomerationsparks kombinieren Siedlung und Erholung

• • • • •

Rainer Frösch
rainer.froesch@zofingenregio.ch



Ehemalige Industriekanäle führen heute durch Wohngebiete (Aarburg) Foto: Fam Former Grafik Zofingen

Die ohnehin knappen Erholungsgebiete in den Agglomerationsräumen geraten zunehmend unter den Druck verschiedener Nutzungsansprüche. Neben ihrer Rolle als Naherholungsgebiete erfüllen diese Restflächen auch wichtige ökologische Funktio-

nen. Durch die Schaffung von Agglomerationsparks können solche Freiräume, an denen ein überörtliches Interesse besteht, gezielt erhalten und aufgewertet werden. Ein Beispiel dafür ist das AareLand.

Die Zusammenarbeit «AareLand» der drei Regionen Aarau, Olten und Zofingen hat eine lange informelle Vorgeschichte. 2004 wurde sie schliesslich in einer gemeinsamen Absichtserklärung festgeschrieben. Dabei übernahmen die drei Zentrumsstädte die Leitungsrolle. Ziel ist die Weiterentwicklung und der Aufbau eines neuen Organisationsmodells. Dies ist auch das Anliegen eines Modellvorhabens des Bundes. Eines der ersten Projekte, das zusammen mit den beiden Kantonen Aargau und Solothurn in Angriff genommen wurde, ist ein Parkprojekt. Dabei wurde in einem ersten Schritt eine Konzeptstudie für den Gesamtraum ausgearbeitet, der einen Perimeter von 25 Gemeinden umfasst.

Dem Parkprojekt lagen zwei übergeordnete Zielsetzungen der Zusammenarbeit AareLand zugrunde:

1. den Standort AareLand fördern und ein gemeinsames Identitätsgefühl schaffen

Die Agglomeration AareLand steht als Lebens- und Wirtschaftsraum in direktem Wettbewerb mit den Zentren Zürich, Basel und Bern. Defizite bestehen in der Wahrnehmung der vorhandenen Qualitäten von aussen; gleichzeitig mangelt es im AareLand auch an einem gemeinsamen Identitätsgefühl. Indem die Vorteile der Region und die hohe Qualität der weichen Standortfaktoren bewusster gemacht werden, lassen sich bisher ungenutzte Standortpotenziale in Wert umsetzen. Dadurch wird auch die lokale Bevölkerung vermehrt realisieren, welche attraktiven Angebote im Bereich Naherholung und Freizeit vorhanden sind.

2. Raumanliegen überörtlich koordinieren und fördern

Die Zersiedelung ist in grossen Teilen der Region weit fortgeschritten. Um sie zu bremsen, muss die Raumentwicklung im Gesamttraum stärker hinterfragt und grossräumig besser koordiniert werden. Neben der gezielten

Förderung von Entwicklungsschwerpunkten gilt es, die verbliebenen Freiräume, an deren Existenz ein überörtliches Interesse besteht, zu erhalten, aufzuwerten und zu vernetzen.

Ein erweitertes Parkkonzept

Heutige Parkkonzepte können sich nicht mehr auf die Landschaftsgestaltung beschränken. Vielmehr muss es gelingen, das Alltags- und Freizeitverhalten verschiedenster Nutzer in eine zeitgemässe Ästhetik zu integrieren. Der Agglomerationsraum AareLand weist in dieser Hinsicht bereits heute eine Vielzahl attraktiver Angebote, Besonderheiten und Qualitäten auf. Diese benötigen aber eine bessere Vernetzung.

Historisch spielten Gewässer, Flusslandschaften und später auch Kanalsysteme eine zentrale Rolle in der räumlichen und wirtschaftlichen Entwicklung der Region. So finden sich etwa die alten Orts- und Stadtkerne an erhöhten Lagen ausserhalb des Hochwasserbereichs. Die Besiedlung an den Gewässern erfolgte erst im Industriezeitalter, als die Nutzbarmachung der Wasserenergie für Fabriken und Kraftwerke entscheidend wurde. Durch den Bau verschiedener Staustufen wurde im 19. und 20. Jahrhundert

schliesslich auch eine neue Landschaft geschaffen.

Aufbauend auf der Konzeptstudie wurden zwei Parkgebiete weiterverfolgt: der «Schachenpark» zwischen Aarau und Olten sowie der «Wiggerpark» zwischen Zofingen und Olten. Die vielfältigen Aspekte der Gewässer und ihrer Nutzung sowie die zugehörigen spezifischen Naturräume bilden darin zentrale Elemente und waren auch Grundlage für die Namensgebung.

Schachenpark: Landschaft versus Industriegeschichte

Der Raum zwischen Aarau und Olten ist sowohl industriegeschichtlich als auch landschaftsmorphologisch interessant. Prägende Elemente sind einerseits die verschiedenen Kraftwerkbauten und die traditionellen Industriegebiete wie etwa die Schuhfabriken von Bally in Schönenwerd, die mit ihrer Bausubstanz noch heute als Zeugen der Industrialisierung sichtbar sind. Andererseits beeindruckt die verschiedenen Gebiete entlang des Flusses Schachen, die in zusammenhängender Abfolge die Flusslandschaft mit ihren Auen- und Bruchwäldern prägen und damit auch das Siedlungsgebiet zwischen Aarau und Olten gliedern.



Schachenpark, Betrachtungsperimeter. Aus: Aareland, Schachenpark, Landschaft und Industriegeschichte, Zwischenbericht 09/2007

Wiggerpark: Freiflächen als grüne Infrastruktur

Etwas anders präsentiert sich die Ausgangslage im Wiggerpark. Hier wechseln sich Siedlungsgebiete, Industrie- und Freiflächen, verschiedenste Infrastrukturanlagen und Freiflächen auf engem Raum ab. Die Nutzungskonflikte treten deshalb noch stärker zu Tage. Trotzdem besteht ein Potenzial für die Aufwertung dieses Erholungsgebiets. Insbesondere soll – im Rahmen der ökologischen Ausgleichsmassnahmen zum geplanten Ausbau der Autobahn A1 – ein Teil des Laufs des Flusses Wigger renaturiert und ausgeweitet werden.

Drei Teilregionen, 25 Gemeinden

Bei beiden Parkkonzepten geht es nicht darum, eine grosse Projektidee in einem einzigen Schritt zu verwirklichen. Vielmehr sollen modulare Konzepte erarbeitet werden, die sich in vielen kleinen, voneinander unabhängigen Schritten realisieren lassen. Diese Herangehensweise dürfte entscheidend für eine erfolgreiche Umsetzung sein. Die Konzeptstudien liefern dazu gewissermassen den Baukasten. Wichtig war vor allem die Inventarisierung der verschiedenen Elemente wie Sehenswürdigkeiten und Infrastrukturen, die für die Erholungsnutzung relevant sind. Diese Ergebnisse wurden aufgearbeitet und in eine Datenbank aufgenommen. Sie sind unter www.aareland.ch zugänglich und können mit Suchkriterien systematisch aufgerufen werden. Darüber hinaus umfasst der Baukasten ein breites Spektrum an Massnahmen und Interventionen, die sich zurzeit in unterschiedlichen Entwicklungsstadien befinden.

Neben dem konzeptionellen Aspekt kommt bei der weiteren Umsetzung auch dem politischen Prozess eine besondere Bedeutung zu. Denn das AareLand präsentiert sich als komplexer Raum, der sich über drei Teilregionen und insgesamt 25 Gemeinden er-

streckt. Nachdem in der ersten Phase die beiden Kantone und die drei Zentrumsstädte die Federführung hatten, muss nun die Gesamtheit der Gemeinden im Parkperimeter stärker in das Projekt eingebunden werden. Für die raumplanerische Sicherstellung und Realisierung der Konzeptelemente sind ein vermehrtes Engagement und eine intensivere Zusammenarbeit aller Beteiligten erforderlich.

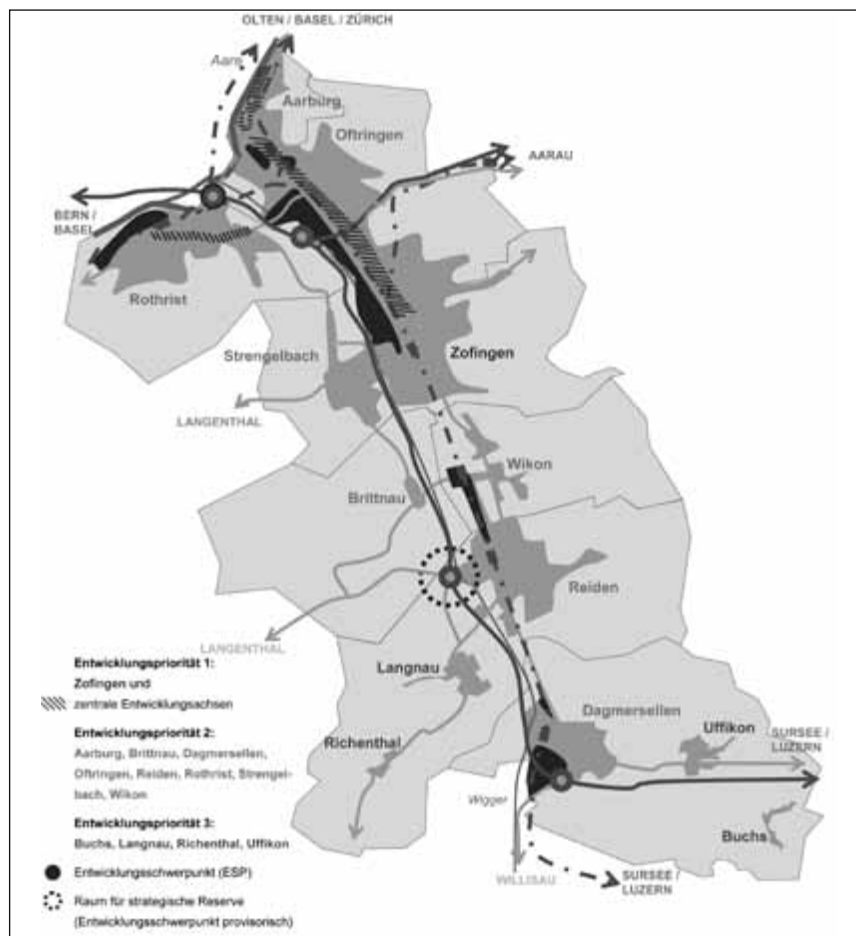
AareLandWeg spannt einen Bogen

Als erstes sichtbares Element wird im Herbst der «AareLandWeg» umgesetzt. Dazu wird auf dem bestehenden Wegnetz eine Route von Aarau über Olten

nach Zofingen signalisiert. Entlang dieser Strecke werden an verschiedenen Standorten Informationstafeln zu Besonderheiten und Sehenswürdigkeiten aufgestellt. Auf diese Weise soll dieser Weg einen Bogen über die beiden Parkgebiete spannen. Dieses pragmatische Wegprojekt bildet den Auftakt für die weitere Umsetzung der Parkprojekte.



Rainer Frösch, 1957, Geograf, ist Leiter Regionalplanung beim Gemeindeverband zofingenregio. Seit 2009 führt er dort auch die Geschäftsstelle AareLand.



Karte: Aufgaben und Prioritäten: Entwicklungsmodul «Koordinierte Raumentwicklung», Entwurf Planteam, 16. Mai 2008. In: zofingenregio Aargau/Luzern, Entwicklungsmodul 1, Koordinierte Raumentwicklung, Entwurf für die Mitwirkung, 16. Mai 2008

Leben in der S5-Stadt – Facetten einer Agglomeration

• • • • •

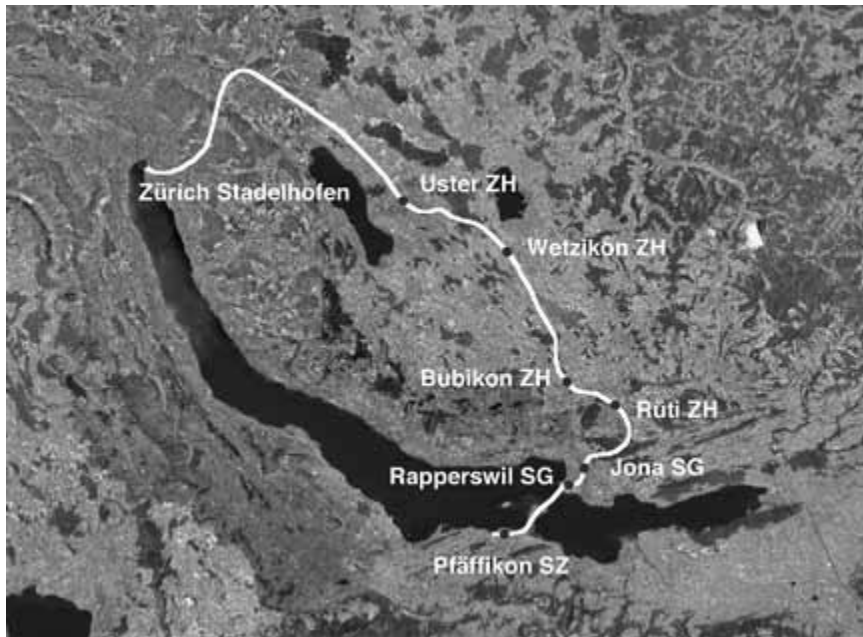
Martin Schneider
schneider@s5-stadt.ch



Stadtforschung ist seit Jahrzehnten ein etabliertes Forschungsgebiet. Dasselbe gilt für den ländlichen Raum. Doch über den räumlichen Typus, in dem heute über die Hälfte der Schweizer Bevölkerung lebt, ist erst

wenig bekannt: Die Agglomeration ist das unbekanntere Terrain vague. Das ETH Wohnforum – ETH CASE will sich diesem Terrain mit einem interdisziplinär angelegten Forschungsprojekt nähern.

Jede zweite Schweizerin, jeder zweite Schweizer lebt in der Agglomeration. Doch über die komplexe politische, wirtschaftliche und soziale Dynamik, die diesen Lebensraum laufend verändert und dessen räumliche Entwicklung prägt, ist wenig bekannt. Mit einem interdisziplinären Forschungsansatz wird ein exemplarisch ausgewählter Agglomerationsraum eingehend untersucht. Analysiert werden politische Rahmenbedingungen, Alltagsmobilität, die Bedeutung von Natur- und Aussenräumen, Wohnideale und Wohnrealitäten, Funktion und Qualität von Nachbarschaften und Quartiersstrukturen. Ebenso im Fokus stehen die Anschlussfähigkeit und das Entwicklungspotenzial von Dienstleistungs-, Gewerbe- und Industriezonen mit ihren monofunktionalen Grossformen (Big-Boxes) an die umliegenden Siedlungs- und Quartiersstrukturen, ferner die Bedeutung der Agglomeration als Wirtschafts- und Bildungsstandort. Das Gesamtprojekt «Stand der Dinge – Leben in der S5-Stadt» umfasst einen Forschungsteil mit elf Forschungsprojekten und einen Transferenteil, in dessen Rahmen die Forschungsergebnisse den Gemeinden der S5-Stadt zur Verfügung gestellt und breit diskutiert werden sollen. Das Projekt wird getragen vom ETH Wohnforum – ETH CASE am Departement Architektur der ETH Zürich. Beteiligt sind nebst der ETH Zürich auch die Universität Zürich, die Pädagogische Hochschule Zürich (PHZH) und die Fachhochschule Ostschweiz (FHO) mit der Hochschule für Technik Rapperswil (HSR) und der Fachhochschule für Angewandte Wissenschaften St Gallen (FHS), die eidgenössische Forschungsanstalt WSL Birmensdorf sowie das private Stadtentwicklungsbüro sapartners. Das Projekt hat zum Ziel, die «Agglomeration» qualitativ zu erfassen und konzentriert sich auf einen Ausschnitt der Zürcher Agglomeration entlang eines Astes der S-Bahn-Linie S5. Dieser Ausschnitt reicht von der Stadtgrenze der Kernstadt rund 50 Kilometer weit



Plakativ gesagt: Die Stadt zieht mit der S5 aufs Land

ins Umland. Insgesamt leben in diesem Raum je nach Definition des Einzugsgebiets rund 300'000 Menschen in 25 politischen Gemeinden. Die S5 verbindet drei Kantone und erreicht von Zürich-Stadelhofen aus über Uster, Wetzikon, Bubikon und Rütli im Kanton Zürich die Gemeinde Rapperswil-Jona im Kanton St.Gallen sowie Pfäffikon im Kanton Schwyz. Die Studie nennt diesen Agglomerationsraum die «S5-Stadt».

Standortwettbewerb und fehlender Finanzausgleich

Trotz ihrer Bedeutung als Lebens- und Arbeitsraum wird die Agglomeration nur ungern als bedeutende Ausprägung unserer Kultur erkannt. Es fehlt das Bewusstsein und die Anerkennung für das Besondere dieses eigenständigen Lebensraums ebenso wie die Frage nach einer agglomerationseigenen Identität. Diese Lücke soll mit Ergebnissen aus einer lebensnahen Forschung geschlossen werden. Bis heute wirkt im Bewusstsein unserer Gesellschaft das Paradigma der Dualität von Stadt und Land als Unterscheidung

zwischen hässlich und schön, öd und lebenswert. Doch was zeichnet die «Agglomeration» als kulturellen Beitrag der letzten 60 Jahre aus? Indem das Forschungsprojekt «Stand der Dinge – Leben in der S5-Stadt» die Agglomeration als eine neue, aus dem Bauboom der Nachkriegszeit hervorgegangene, dritte und eigenständige Siedlungsform neben Stadt und Land nachzeichnet, versucht es, auf diese Frage eine Antwort zu geben.

Die bestehenden politischen Strukturen und Körperschaften tragen diesen räumlichen, strukturellen und gesellschaftlichen Veränderungen noch kaum Rechnung. Die Folgen sind eine Divergenz zwischen politischen Entscheidungsprozessen und wirtschaftlich-sozialen Veränderungen, eine zunehmende Diskrepanz zwischen herkömmlichem Gemeinwesen und neuen Agglomerationsgesellschaften. Die damit einhergehende Schwächung des individuellen politischen Engagements macht sich nicht zuletzt als «Krise der Demokratie» bemerkbar. Diesem Prozess kann nur durch die Stärkung neuer räumlicher Eigenständigkeiten mit neuen kollektiven Identitäten begeg-

net werden, die es ermöglichen, an den raumrelevanten Debatten und Entscheidungen teilzuhaben. Der Entstehung solcher neuen Formen von kollektiver Identität und struktureller Kooperation steht der tiefgreifende Standortwettbewerb zwischen Gemeinden, Kantonen und Ländern entgegen. Zudem fehlen geeignete finanzielle Ausgleichsmodelle. So wetteifern politische Körperschaften weiterhin um Steuersubstrat und fördern damit die Zersiedelung.

Die Bevölkerung einbeziehen

Um der Komplexität der «S5-Stadt» gerecht zu werden, wurde das Gesamtprojekt als interdisziplinär angelegtes Forschungsprogramm konzipiert. Dieser breite Zugang fokussiert auf einen exemplarischen Raum. Der geplante Transfer der Forschungsergebnisse zurück in die Region und damit der Einbezug der Bevölkerung in die Diskussion der Ergebnisse ist ebenfalls eine Besonderheit im Umgang mit Forschung. Dabei arbeiten die meisten Forschungsprojekte des Gesamtprojekts bewusst mit Methoden aus verschiedenen Disziplinen. Es kommen

primär qualitative Vorgehensweisen zum Zug, in denen sowohl die Sicht der Bevölkerung als auch die Anschauungen unterschiedlicher politischer und wirtschaftlicher Akteure einbezogen werden. Der Austausch zwischen den Projekten sowie der inter- und transdisziplinäre Prozess werden durch regelmäßige Zusammenkünfte der Forschenden unterstützt.

Im Weiteren wird in Themengruppen quer zu den sektoriellen Fragestellungen gearbeitet mit dem Ziel, einen neuen Blick auf das Leben in der S5-Stadt und in Agglomerationen generell zu eröffnen.

Nachhaltiger Umgang mit der «S5-Stadt»

Mit dem Anspruch, im erforschten Gebiet das Bewusstsein für die Besonderheit der Region zu stärken und zum Nachdenken über den eigenen Lebensraum anzuregen, unterscheidet sich das S5-Stadt-Projekt bewusst von verwandten Forschungsvorhaben. Es ist dann erfolgreich, wenn es einen breiten, aufgeklärten Diskurs zwischen Bürgern, Akteuren und Institutionen in Gang setzt. Durch die Vermittlung

und Diskussion der Erkenntnisse sollen die Sicht und die Haltung gegenüber der S5-Stadt mit den Betroffenen reflektiert werden. Die Hoffnung ist, Wahrnehmung und Interesse der Bevölkerung in Sorge und Verantwortung für einen zukunftsfähigen Umgang mit der S5-Stadt umzuwandeln. Für das Frühjahr 2010 ist ein reiches Veranstaltungsprogramm für Bevölkerung und Fachleute geplant. Neben Vorträgen und Referaten sind thematische Führungen in der Region sowie die Zusammenarbeit mit Schulen und lokalen Kulturveranstaltern vorgesehen.

www.s5-stadt.ch.



Martin Schneider, 1962, studierte Architektur an der ETH Zürich. Seit 2000 ist er Mitinhaber des Büros Stoffel Schneider Architekten. Er ist verantwortlich für die Konzeption und

Koordination des Gesamtprojekts «Stand der Dinge – Leben in der S5-Stadt». Als wissenschaftlicher Mitarbeiter am ETH Wohnforum – ETH CASE konzipierte er die Forschungs- und Veranstaltungsreihe «Stand der Dinge», deren frühere Projekte sich mit Themen des aktuellen Wohnungsbaus und mit den gesellschaftlichen Veränderungen beschäftigten.

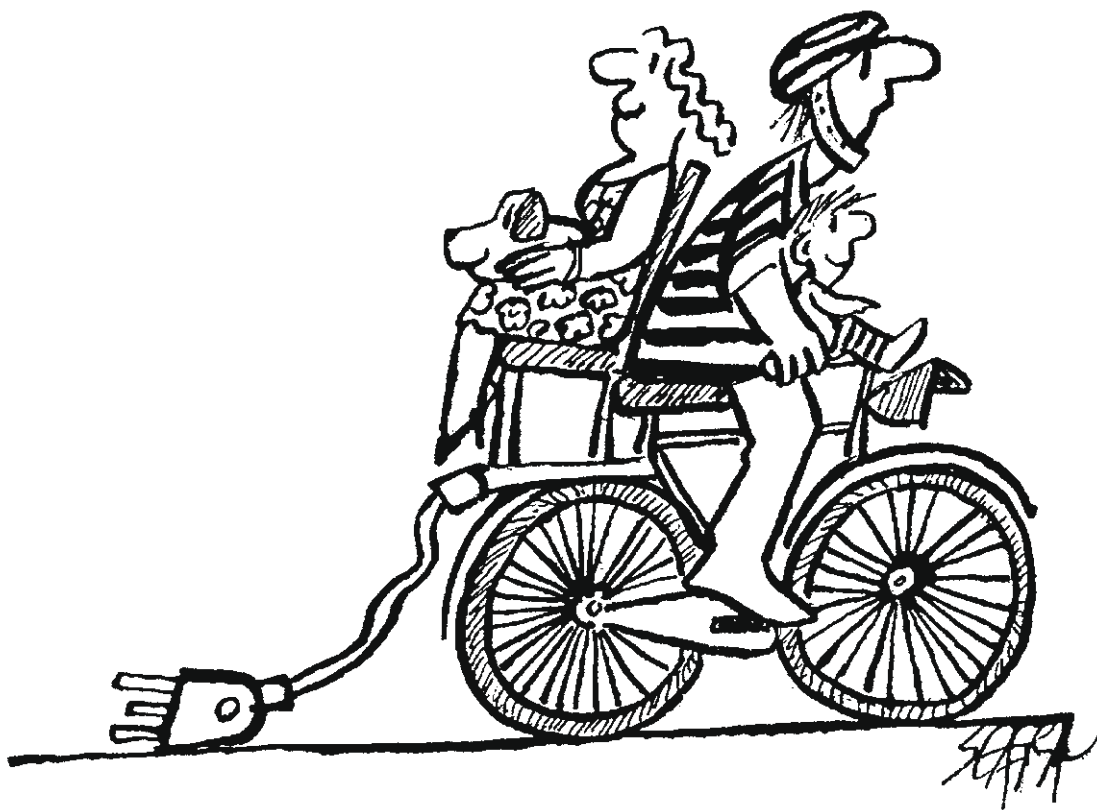


Der Bahnhof Stadelhofen ist neben dem Hauptbahnhof Zürich die wichtigste S-Bahn-Drehscheibe der Agglomeration Zürich

Städte auf dem Weg zur Nachhaltigkeit

• • • • •

Anne DuPasquier
anne.dupasquier@are.admin.ch



Die Umsetzung der Nachhaltigkeitsgrundsätze ist eine 30 Jahre alte, aber immer noch aktuelle internationale Forderung. Durch einen ganzheitlichen interdisziplinären Ansatz und den Einbezug der betroffenen Akteure können umwelt- und sozialverträgliche sowie wirtschaftlich effiziente Lösungen gefunden werden. Diese ermögli-

chen es den Städten, ihre Herausforderungen zu bewältigen. Eine solche Lösung ist beispielsweise eine Politik der nachhaltigen Beschaffung im Mobilitäts- und Baubereich. Über seine Sektion Nachhaltige Entwicklung unterstützt das ARE die Städte, Gemeinden und Kantone bei dieser Aufgabe in logistischer und finanzieller Hinsicht.

In der Schweiz durchlaufen neben 16 Kantonen auch rund 170 Gemeinden einen Nachhaltigkeitsprozess des Typs Strategie oder Agenda 21. Betroffen sind insgesamt rund 30 Prozent der Schweizer Bevölkerung. Noch sind solche Prozesse ein vorwiegend urbanes Phänomen. Drei Viertel der beteiligten Gemeinden sind Städte oder gehören zu einer Agglomeration. Der Rest sind ländliche Gemeinden mit zusammen nur gerade 50'000 Einwohnerinnen und Einwohnern.

Doppelt so viele Nachhaltigkeitsprozesse

Diese Gemeinden folgen der 1992 an der UNO-Konferenz für Umwelt und Entwicklung von Rio de Janeiro gestellten Forderung, wonach neben den verschiedenen Staaten auch die einzelnen lokalen Gebietskörperschaften eine Strategie für die Nachhaltige Entwicklung umsetzen sollen. In der Schweiz ist die Nachhaltige Entwicklung als Staatsziel in der Verfassung verankert. Ihre Umsetzung auf Bundesebene ist in einer Strategie festgelegt, die der Bundesrat im April 2008 verabschiedet hat. In diesem Dokument sind auch Anreize für die Kantone, Städte und Gemeinden vorgesehen. Die Lancierung von Nachhaltigkeitsprozessen ist nach wie vor aktuell. In den vergangenen sechs Jahren hat sich die Zahl der Gemeinden, die einen solchen Prozess durchführen, nahezu verdoppelt. Die Vorteile für die Städte und Agglomerationen sind sowohl institutioneller als auch inhaltlicher Natur.

Lokale Solidarität

Insbesondere bedeutet ein nachhaltiges Vorgehen, dass die Probleme ganzheitlich, inter- und multidisziplinär anstatt sektoriell angegangen werden. Dafür werden alle betroffenen Akteure identifiziert und in die Suche nach Lösungen eingebunden. Dabei müssen

mögliche Konflikte rechtzeitig aufgezeigt werden. Dieses Verfahren kann mehr oder weniger partizipativ durchgeführt werden und ermöglicht es, Politikerinnen und Politiker, Behördenmitglieder sowie Bürgerinnen und Bürger einander näher zu bringen oder den Dialog zwischen Fachleuten sowie Nutzerinnen und Nutzern anzustossen. Die Auswirkungen einer Politik, eines Programms oder eines Projekts auf Umwelt, Gesellschaft und Wirtschaft müssen in Bezug auf die zeitliche Dimension – kurz-, mittel- und langfristig – analysiert werden. Beispielsweise sind diese Fragen nicht nur zum Zeitpunkt der Kreditvergabe zu berücksichtigen, sondern in sämtlichen Lebensphasen eines Gebäudes, angefangen beim Vorprojekt für den Bau über die Nutzung bis zur Entsorgung des Materials. Die Analyse muss aber auch in räumlicher Hinsicht erfolgen, das heisst über die institutionellen Grenzen hinweg und unter Einbezug der funktionalen Räume. Bei Verkehrsberuhigungsmassnahmen zum Beispiel soll vermieden werden, dass der Verkehr mit seinen negativen Auswirkungen in ein anderes Quartier oder in eine andere Gemeinde verlagert wird. Der Begriff der Solidarität als Teil der Idee der nachhaltigen Entwicklung findet somit nicht nur auf internationaler Ebene Anwendung. Solidarität ist auch zwischen Stadt und Land oder zwischen den verschiedenen Quartieren einer Stadt erwünscht.

Hohes Potenzial für Nachhaltigkeit

Die Städte stehen vor verschiedenen Herausforderungen, etwa dem Klimawandel, der Energiefrage, der Erhaltung der natürlichen Lebensgrundlagen, der Raumnutzung und gesellschaftlichen Problemen. Darauf müssen sie mit nachhaltigen Lösungen reagieren, die neben den wirtschaftlichen Aspekten auch den Dimensionen Umwelt und Gesellschaft Rechnung tragen. Die in Nachhaltigkeitsprozessen

Von der nachhaltigen Stadt zu nachhaltigen Quartieren

Um die Nachhaltigkeitskriterien anzuwenden und für die Bewohnerinnen und Bewohner wieder eine gute Lebensqualität zu schaffen oder diese zu erhalten, ist das Quartier die geeignete Ebene. Quartiere sind die typischen Lebens-, Identifikations- und Nachbarschaftsräume. Die Bundesämter für Energie und für Raumentwicklung haben deshalb im Juni 2009 die Testphase eines Instruments lanciert, das die Realisierung nachhaltiger Quartiere erleichtern soll.

www.quartiersdurables.ch

sen am häufigsten berücksichtigten Themenbereiche sind die Raumentwicklung, die Mobilität und die Landschaft. Vor allem bei der Beschaffung von Gütern und Dienstleistungen ist das Handlungspotenzial gross. Das jährliche Volumen macht in der Schweiz rund 40 Milliarden Franken aus. Im Bereich der Mobilität ist das Beispiel der Stadt Neuenburg zu nennen, die im Rahmen ihrer Agenda 21 eine Politik der nachhaltigen Beschaffung umgesetzt hat. Diese umfasst den Kauf von sparsameren oder mit alternativen Antrieben ausgestatteten Fahrzeugen, um die Auswirkungen des motorisierten Verkehrs auf die Umwelt und die Gesundheit der Einwohnerinnen und Einwohner zu mindern. Dazu gehören die Unterstützung beim Kauf von Elektrovelos, die kostenlose Bereitstellung von Fahrrädern für Bevölkerung und Touristen, die Förderung eines Mobilitätsplans für die Unternehmen und Eco-Drive-Fahrkurse für die Verwaltungsangestellten. Auch die Bereiche Bau, Wohnungspolitik und Planung des öffentlichen Raums bergen ein enormes Potenzial für die Realisierung der Nachhaltigkeitsgrundsätze. Das Ziel besteht darin, in allen Projekten die Erhaltung der Ressourcen wie Material und Energie, die Gesundheit sowie die soziale, generationenübergreifende und multikulturelle Durchmischung zu berücksichtigen

und gleichzeitig eine solide Finanzlage zu sichern.

Unterstützung für Städte

Das ARE dient als Plattform für die Förderung der nachhaltigen Entwicklung in der Schweiz. Es bietet insbesondere den Städten Unterstützung in verschiedener Hinsicht, u.a. mit einem online verfügbaren Verzeichnis der Prozesse, einem Forum für den Informations- und Erfahrungsaustausch, einem Förderprogramm, einem Indikatorensystem und einer Erfahrungsgruppe für die Nachhaltigkeitsbeurteilung von Projekten.

(Übersetzung)



Anne DuPasquier ist Biologin. Sie schloss ihr Lizentiat an der Universität Lausanne ab und spezialisierte sich am *Institut des hautes études en administration publique* auf den

Bereich Umweltmanagement. Danach war sie als Umweltingenieurin und -beraterin in einem privaten Büro tätig, wo sie sich vor allem mit den Bereichen Abfallmanagement sowie Natur und Landschaft und deren Einbindung in die Raumplanungsinstrumente befasste. Seit 2001 arbeitet sie beim ARE als stellvertretende Leiterin der Sektion Nachhaltige Entwicklung. Zu ihrem Aufgabenbereich gehört insbesondere die Förderung der nachhaltigen Entwicklung bei Kantonen und Gemeinden.

Nyon – Herausforderungen für eine nachhaltige Entwicklung

Sarah Huber,
sarah.huber@nyon.ch

Nachhaltige Entwicklung in Nyon:

Das bedeutet vor allem eine bestimmte Einstellung und die Art und Weise, die Massnahmen und Tätigkeiten der Gemeinde ganzheitlich und nicht sektoriell anzugehen, dabei langfristige Überlegungen anzustellen und die Bevölkerung in die Entscheidungsprozesse einzubeziehen.

Im Rahmen eines breit angelegten partizipativen Prozesses mit der Bezeichnung **COMPANYON** haben die Bewohnerinnen und Bewohner der Stadt rund 30 Projekte entwickelt, um ihren Lebensraum zu verbessern. Eine Reihe von Projekten betrifft die Qualität der physischen Umwelt der Stadt (Stadtplanung, Architektur, öffentliche Räume, Mobilität).

Eine qualitativ hoch stehende Umwelt allein reicht jedoch nicht aus; auch der soziale Zusammenhalt ist wesentlich. Verschiedene Projekte befassen sich daher mit diesem Aspekt: Errichtung von Quartierzentren, Schaffung einer Integrationskommission, Verhinderung von Gewalt durch Massnahmen für jugendliche und Wohnungsbau für ältere Menschen.

COMPANYON war ein anspruchsvoller partizipativer Prozess, der aufgezeigt hat, dass eine Änderung der Arbeitsmethoden erforderlich ist, um die Bevölkerung frühzeitig in die Ausarbeitung der Projekte einzubeziehen. Die Bewohnerinnen und Bewohner sollen auf einfache Weise Zugang zu Behör-

den finden, die ihrerseits für diese Anliegen ein offenes Ohr haben müssen. Aus **COMPANYON** sind auch verschiedene Vorschläge für eine verstärkte Kommunikation und vermehrte Partizipation hervorgegangen.

Die im Rahmen von **COMPANYON** entwickelten und von den Behörden Anfang 2008 bewilligten Projekte werden zurzeit schrittweise umgesetzt. Sie werden durch ein energiepolitisches Programm ergänzt, dank dem die Gemeinde in vier Jahren das Label Energiestadt erlangen möchte.

Nachhaltige Entwicklung einer Stadt bedeutet auch eine gesunde und dynamische Wirtschaft. Nyon steht in diesem Zusammenhang vor drei grossen Herausforderungen: Dem Stadtzentrum, das unter der Konkurrenz der grossen Einkaufszentren an der Peripherie leidet, soll neue Dynamik verliehen werden. Ausserdem sind die Beziehungen zu den angesiedelten Unternehmen zu festigen, um ihre Verankerung in der Region zu stärken. Und schliesslich sollen die noch verfügbaren Entwicklungszonen optimal genutzt werden.

Für die Stadt ist die nachhaltige Entwicklung somit gleichzeitig eine Zielsetzung, ein Prozess und ein Projekt.

(Übersetzung)



Die Ökonomin Sarah Huber (1971) wurde vor kurzem zur Beauftragten für Energie und nachhaltige Entwicklung der Stadt Nyon ernannt. Ihre berufliche

Laufbahn führte sie von der Agglomerationspolitik des Bundes in das Gemeindesekretariat der Stadt Nyon.

Die Europäischen Grenzregionen suchen Gemeinsamkeiten

• • • • •

Véronique Bittner-Priez
veronique.bittner@regbas.ch



Die Metropolitanregion Basel waret auch mit spektakulären Kulturgütern auf: Weil am Rhein, Vitra Design Museum, Fire Station, Zaha Hadid

Basel ist Zentrum einer trinationalen Metropolitanregion mit 830'000 Einwohnerinnen und Einwohnern. Trotz ihrer ausserordentlichen gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Dynamik präsentiert sich die Region aufgrund nationaler, kantonaler und kom-

munaler Grenzen als fragmentierter Raum. Gemeinsam mit anderen grenzüberschreitenden Metropolitanregionen in Europa sucht Basel nun Wege, um die institutionelle und funktionale Integration voranzutreiben.

Im Herzen Europas treffen Deutschland, Frankreich und die Schweiz sowie die vier Regionen Baden, Südpfalz, Elsass und Nordwestschweiz aufeinander; gemeinsam bilden sie die Grenzregion Oberrhein. Die Gebirgszüge des Juras im Süden, des Schwarzwalds im Osten und der Vogesen im Westen umschließen die Region geografisch; zusammen mit dem Rhein prägen sie Landschaft, Siedlungsentwicklung und Verkehrswege. Am südlichen Rand, am Rheinknie, liegt Basel, das Zentrum einer trinationalen Metropolitanregion. Die Metropolitanregion Basel ist nicht nur durch nationale Grenzen gekennzeichnet. Sie erstreckt sich auch über 226 Städte und Gemeinden und – auf schweizerischer Seite – über die vier Kantone Basel-Stadt, Basel-Landschaft, Aargau und Solothurn. Sie bietet Wohnraum für 830'000 Einwohnerinnen und Einwohner sowie Arbeit für 330'000 Menschen. Zum Kern gehören neben Basel auch die Nachbarorte Muttenz und Allschwil im Kanton Basel-Landschaft, Weil am Rhein und Lörrach in Deutschland sowie Saint-Louis und Huningue in Frankreich. Aufgrund ihrer geografischen Lage sowie ihres geschichtlichen und kulturellen Erbes bildet die trinationale Metropolitanregion einen einzigartigen Lebens- und Wirtschaftsraum. Der Life Science-Cluster, die Transport- und Logistikindustrie, die Messe sowie der Kunst- und Kulturbetrieb sorgen für eine ausserordentliche Dynamik. Diese schlägt sich auch in den engen Beziehungen zwischen den Teilräumen der Metropolitanregion nieder, und zwar sowohl auf institutioneller als auch auf wirtschaftlicher Ebene. Man denke nur an die 50'000 Grenzgängerinnen und Grenzgänger, die täglich die Landesgrenzen überqueren.

Die Grenzen als Chance und Herausforderung

Trotz dieser starken Verflechtung bleibt die Metropolitanregion Basel in

nationale, kantonale und kommunale Teilgebiete fragmentiert. Zwar stellen die Grenzen auch eine Chance dar, da auf engem Raum Standorte mit unterschiedlichen Rahmenbedingungen nebeneinander bestehen. Indem sie sich aber zugleich als Hindernis zwischen die Standorte schieben, bilden die Grenzen auch eine schwierige Herausforderung. So hemmen beispielsweise die Unterschiede in der Gesetzgebung die Bildung weiterer Wirtschaftskluster oder eine integrierte Raumentwicklung.

Die Akteure in der trinationalen Metropolitanregion Basel haben erkannt, dass die langfristige Sicherung der Attraktivität ihres Lebens- und Wirtschaftsraums eine enge grenzüberschreitende Zusammenarbeit voraussetzt. Aus dieser Einsicht heraus sind zahlreiche Kooperationsinitiativen entstanden. So haben sich etwa die Städte und Gemeinden am Rheinknie zum Trinationalen Eurodistrict Basel zusammengeschlossen. Dieser bildet eine politische Plattform zur Diskussion grenzüberschreitender Fragen und zur Initiierung gemeinsamer Projekte. Als Dachorganisation der grenzüberschreitenden Kooperation am Oberrhein ist ferner die deutsch-französisch-schweizerische Oberrheinkonferenz von besonderem Interesse. Über ihre regionalen Gebietskörperschaften – insbesondere durch die Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft – ist die Metropolitanregion Basel auch in diesem Kooperationsgremien vertreten.

Die EU im Dienst der grenzüberschreitenden Agglomerationen und Metropolitanregionen

Die Metropolitanregion Basel stellt selbstverständlich keinen Einzelfall in Europa dar. Auch andere grenzüberschreitende Regionen sehen sich vor ähnlichen Chancen und Herausforderungen. Allerdings gehen sie die Probleme auf institutioneller und wirt-

URBACT

Ziel: Verbesserung der Leistungsfähigkeit von nachhaltigen Stadtentwicklungspolitiken in Europa durch den Erfahrungsaustausch zwischen Städten
www.urbact.eu

European Spatial Planning Observation Network ESPON

Ziel: Etablierung eines dauerhaften Systems für die räumliche Beobachtung des europäischen Territoriums sowie die Nutzung räumlicher Informationen und Erkenntnisse in der Politikgestaltung
www.espon.eu

schaftlicher Ebene sehr unterschiedlich an. Vor diesem Hintergrund fordert die EU im Rahmen von Programmen wie URBACT und ESPON (vgl. Kasten) den Austausch zwischen den grenzüberschreitenden Agglomerationen und Metropolitanregionen. Auch Akteure der Metropolitanregion Basel machen von diesen Angeboten Gebrauch und wirken in zwei Projekten mit.

Das URBACT-Projekt «Expertising governance for transfrontier conurbations» (EGTC) legt den Akzent auf den Erfahrungsaustausch zwischen den folgenden fünf grenzüberschreitenden Agglomerationen: Trinationaler Eurodistrict Basel, Eurodistrict Strasbourg-Ortenau (Frankreich-Deutschland), Eurometropole Lille-Kortrijk-Tournai (Frankreich-Belgien), Eurocidade Chaves-Verín (Portugal-Spanien), Agglomeration Frankfurt an der Oder-Slubice (Deutschland-Polen) sowie Europäischer Verband für territoriale Zusammenarbeit Ister-Granum (Ungarn-Slowakei). Durch die Bildung von Kooperationsnetzwerken, den Vergleich der Governance-Systeme und die Erarbeitung so genannter «Local action plans» sind die Projektpartner imstande, ihre jeweiligen Kooperationsstrukturen kritisch zu analysieren und – wenn nötig – zu überdenken.



Die S-Bahn in der Regio Basiliensis fährt Landesgrenzen überschreitend

Beim ESPON-Projekt «Cross-border polycentric metropolitan regions» (METROBORDER), das unter anderem auch vom ARE initiiert wurde, steht die Analyse der institutionellen und funktionalen Integration der grenzüberschreitenden polyzentrischen Metropolitanregionen im Vordergrund. Ein Team von Forschungsinstituten aus Luxemburg, Belgien, Deutschland, Frankreich und der Schweiz untersucht in einem ersten Schritt die charakteristischen Merkmale der grenzüberschreitenden polyzentrischen Metropolitanregionen in Europa und verfeinert in einem zweiten Schritt die Analyse für zwei Metropolitanregionen: einerseits

für den Oberrhein – mit besonderem Fokus auf Basel – und andererseits für die Grossregion. Letztere besteht aus dem Grossherzogtum Luxemburg, dem Saarland und Rheinland-Pfalz, Lothringen, der belgischen Region Wallonien sowie auch der französischen und deutschsprachigen Gemeinschaften Belgiens.

Dank solchen Projekten ist die Metropolitanregion Basel nicht nur Teil von sich neu bildenden, europäischen Kooperationsnetzwerken. Sie gewinnt vor allem auch neue Erkenntnisse zur institutionellen und funktionalen Integration über die Grenzen hinweg. Darauf aufbauend können neue Strategi-

en zur Überwindung der räumlichen Fragmentierung erarbeitet und die positiven Effekte der Grenzen besser genutzt werden.



Véronique Bittner-Priez, 1971, Politikwissenschaftlerin (M.A.), ist verantwortlich für die Förderprogramme bei der REGIO BASILIENSIS in Basel.

Editorial

Georg Tobler
chef de la section Politique des agglomérations, ARE
georg.tobler@are.admin.ch



**«Les villes et les agglomérations
sont des laboratoires de l'innovation»**



Ces dernières décennies, les villes et les agglomérations ont gagné en importance économique et sociale. La création de la Conférence tripartite sur les agglomérations, ainsi que le lancement de la politique des agglomérations au niveau fédéral, ont donné un élan supplémentaire à la recherche sur les questions urbaines. Emblème de la politique des agglomérations, le Fonds d'infrastructure devrait apporter des solutions aux problèmes des transports et de l'urbanisation. Les multiples autres efforts déployés pour favoriser un développement durable des agglomérations sont tout aussi importants. Nombre de communes et de cantons, par exemple, développent des formes novatrices de collaboration. Plusieurs stratégies et projets visent à accroître le rayonnement des agglomérations. L'attrait de ces dernières en tant que places économiques et centres culturels devrait s'en trouver renforcé, et la qualité de leur environnement paysager, améliorée. Les partenaires urbains s'attachent, par ailleurs, à revaloriser les quartiers, dans le cadre de processus interdisciplinaires. Le développement de quartiers durables suscite un nouvel intérêt. Signe des temps,

le développement urbain figure désormais dans tous les agendas politiques. Ces succès ne nous autorisent pas à nous reposer sur nos lauriers. La collaboration au sein des agglomérations reste fragile; il faut la cultiver. La question des espaces métropolitains prend, elle aussi, de l'importance. Le défi auquel sont confrontés ces espaces est de conserver leur avantage compétitif face à une concurrence très dure à l'échelle européenne. Aussi devons-nous renforcer efficacement leurs atouts. Ce faisant, nous ne devons pas perdre de vue le rôle important des petites et moyennes agglomérations du réseau polycentrique de notre pays. Il s'agit en effet de renforcer les relations entre villes et campagnes, pour mieux tenir compte de leurs interdépendances et imbrications toujours plus étroites. Les villes et les agglomérations sont des espaces de vie et des centres d'activités économiques dynamiques, diversifiés et complexes. Elles sont de véritables laboratoires de l'innovation et méritent à ce titre toute notre attention, aujourd'hui comme demain.

(traduction)



Villes et agglomérations, enjeux cruciaux pour notre avenir

• • • • •

Georg Tobler
georg.tobler@are.admin.ch



Par sa politique des agglomérations, la Confédération répond aux défis complexes que doivent relever les espaces urbains, tant à l'échelle des agglomérations qu'à celle des quartiers. Son objectif est de fa-

voriser une gouvernance à niveaux multiples, intégrant tous les domaines sectoriels concernés à tous les échelons institutionnels.

Traverser, tous les sens en éveil, les quartiers ou les communes d'une agglomération, en vélo, à pied ou en voiture, permet de déceler tout à la fois des curiosités, des ruptures choquantes, des éléments inachevés, la densité et la largeur des espaces, le bruit, la tranquillité, la solitude ou l'agitation ambiante. Il peut même arriver que nous ne sachions plus exactement si nous sommes encore en ville, dans le périmètre de l'agglomération ou déjà en périphérie, à la campagne. En effet, les limites entre ville et campagne se sont estompées. Les agglomérations sont devenues des constellations hautement complexes, et forment un monde urbain fascinant et dynamique. Leur gestion est difficile, même si nos villes ne sont pas aussi hypertrophiées que Bombay ou Mexico. Il n'en reste pas moins vrai que, toutes proportions gardées, les agglomérations suisses qui souhaitent bien conduire leur développement sont confrontées à des défis de taille. Il est donc nécessaire de dépasser le compartimentage administratif de nos structures héritées du passé ainsi que les frontières institutionnelles traditionnelles, et d'oser de nouvelles coopérations.

Pilotage tripartite de la politique des agglomérations

La politique des agglomérations est conduite par la Confédération, les cantons, les villes et les communes, qui ont décidé d'aborder ensemble les problèmes. Depuis 2001, la Conférence tripartite sur les agglomérations fixe les priorités et les orientations politiques, et coordonne les activités dans ce domaine. Les possibilités d'intervention sont aussi vastes que les défis sont complexes. A cela s'ajoute le fait que chaque canton, chaque ville ou chaque agglomération peut suivre une approche ou une réflexion indépendante, ce qui est le propre du fédéralisme. Dans ce véritable labora-

toire, la Confédération a pour tâche de distribuer encouragements et impulsions dans le but de stimuler les partenariats et les échanges d'expériences entre les différents acteurs à l'échelle du pays.

Les projets-modèles sont des instruments très utiles pour une telle approche. La Confédération soutient les projets novateurs dans les agglomérations, pour autant qu'ils partent d'initiatives locales ou régionales. Au début, le développement de nouvelles formes de gouvernance était à l'avant-scène. Plus récemment, d'autres thèmes ont été introduits, par exemple, la coopération entre ville et campagne ou le développement transfrontalier de parcs d'agglomération (voir article p. 56).

La Confédération s'engage au niveau des agglomérations et des quartiers

Au début, la Confédération a fait porter son engagement en matière de politique des agglomérations sur le niveau régional. Elle supposait que les agglomérations ne pourraient relever efficacement les défis auxquels elles étaient confrontées que par la coopération de toutes les communes et des cantons concernés. Le Fonds d'infrastructure de la Confédération, qui permet de financer les projets d'agglomération, est le fer de lance de cette politique. A quelques exceptions près, toutes les agglomérations sont entre-temps impliquées dans l'élaboration de tels projets. Aujourd'hui déjà, la collaboration s'est améliorée à l'échelle des agglomérations.

L'analyse approfondie des problèmes urbains a très vite montré que la politique des agglomérations devait également intégrer la problématique des quartiers. En effet, les quartiers sont le cadre de la vie quotidienne. De plus, ce sont la compétitivité et la qualité de vie d'une ville tout entière qui sont en jeu lorsqu'un ou plusieurs de ses

Villes et agglomérations sous la loupe

L'ARE a introduit le « Monitoring de l'espace urbain suisse » il y a quelques années, dans le cadre de la politique des agglomérations de la Confédération. Dans seize études thématiques, ce monitoring analyse et présente un aperçu des principaux aspects relatifs aux espaces urbains. Un document de synthèse intitulé Monitoring de l'espace urbain suisse – Analyse des villes et agglomérations, a paru en juin 2009. Il fournit une vue d'ensemble aussi complète et synthétique que possible des aspects étudiés. www.are.admin.ch > *documentation* > *publications*.

quartiers s'enfoncent dans une spirale de déclin. Au contraire, une bonne image de la ville profite à toute sa région.

Il y a quelques années, la Confédération a commencé à analyser et recueillir des données dans tout le pays. Elle s'est appuyée, pour ce faire, sur des échanges intensifs avec des praticiens expérimentés. Le processus de développement des quartiers a été dénommé « Projet urbain », terminologie reprise du modèle français. Avec d'autres offices fédéraux, l'ARE a lancé en 2008 un projet pilote quadriennal de soutien aux processus de développement des quartiers des villes petites et moyennes (voir article p. 56).

Gouvernance à niveaux multiples

Le pilotage du développement urbain, tant à l'échelle des agglomérations qu'à celle des quartiers, nécessite de nouvelles formes de gouvernance. Il faut notamment surmonter les frontières institutionnelles et le compartimentage des disciplines techniques:

- Dans les agglomérations, mettre progressivement sur pied des structures



de coopération efficaces, garantissant la participation démocratique de la population.

- Dans les quartiers, faire le lien entre les politiques sectorielles, traditionnellement séparées, par exemple l'aménagement urbain, les transports, les espaces verts, la sécurité, la politique d'intégration, le système de l'éducation et le sport, et par ailleurs réunir autour d'une même table les acteurs publics et privés (par exemple les propriétaires immobiliers ou les maîtres d'ouvrage). Dans les agglomérations comme dans les quartiers, ces nouvelles approches font appel aux compétences des trois échelons institutionnels. Cette gouvernance à niveaux multiples confronte tous les acteurs à de nouveaux défis et nécessite un esprit d'ouverture et une volonté d'expérimenter.

Nouvel élan et thèmes nouveaux

La politique des agglomérations devra répondre à de nouvelles évolutions et lancer des impulsions, sans pour autant remettre en question les acquis. L'évaluation de la politique des agglomérations de la Confédération, prévue pour 2010, permettra de faire un état des lieux complet de la situation. Quelques points méritent d'ores et déjà d'être relevés:

• Nos agglomérations ont tendance à se constituer en réseaux, donnant naissance à des métropoles qui, à leur tour, doivent se mesurer aux espaces métropolitains étrangers. En Suisse, la politique des agglomérations doit être assortie d'une politique des espaces métropolitains, dont l'objectif est de soutenir et renforcer les espaces métropolitains actuels.

• Les agglomérations ne doivent pas se limiter aux politiques des transports et de l'urbanisation. D'autres défis les attendent, par exemple, la culture, les infrastructures, le paysage ou la politique sociale. La Confédération, les cantons, les villes et les communes auraient intérêt, dans ces domaines également, de donner des impulsions nouvelles.

• Les espaces ruraux et urbains dépendent désormais les uns des autres en raison de leurs interdépendances toujours plus denses. Il importe de surmonter les contrastes et conflits traditionnels, et de mettre en avant les

intérêts partagés. Des partenariats ciblés contribueront à renforcer le positionnement des espaces tant urbains que ruraux. La politique des agglomérations doit leur accorder davantage d'attention.

Les villes et les agglomérations seront appelées à jouer un rôle encore plus important dans le futur. La question urbaine doit par conséquent bénéficier d'une meilleure reconnaissance en politique, sans pour autant renoncer à renforcer les espaces ruraux. Ce développement territorial conçu à l'échelle globale n'est envisageable que si les responsables politiques développent des approches sur mesure, et parviennent à ne pas perdre de vue l'imbrication entre espaces urbains et espaces ruraux.

(traduction)



Georg Tobler, 1963, a une formation de juriste et d'aménagiste. Il participe depuis 2001 à la mise sur pied de la politique des agglomérations et dirige aujourd'hui la section Politique des agglomérations de l'ARE. Il réside, avec sa famille, en ville de Berne.

«L'avenir de la ville passe par la ville élargie»

• • • • •

Interview : Pieter Poldervaart

Photos : Henri Leuzinger



Les politiques fédérales et cantonales ne peuvent plus ignorer les villes. Pour faire entendre la voix des villes et des agglomérations, Marcel Guignard, président de l'Union des Villes Suisses (UVS), appelle de ses vœux un nouveau courant politique – qu'il appelle « aggro-mainstreaming » –, qui verrait la prise en considération, dans tous les dossiers politiques, de l'impact des décisions sur le développement des agglomérations. En effet, des agglomérations fortes et des villes prospères profitent au pays tout entier, estime Marcel Guignard.

Marcel Guignard (1949) a étudié la jurisprudence aux Universités de Genève, Zurich et Bâle. Après avoir travaillé au tribunal de district d'Aarau, puis comme juriste adjoint au service juridique du Conseil d'Etat, il a pris la direction de la section juridique du Département de l'intérieur du canton d'Argovie. Elu syndic d'Aarau en 1988, Marcel Guignard préside également l'Union des Villes Suisses (UVS) et le Conseil d'administration de la communauté de financement des villes suisses (Urbanis). Il est également membre du Conseil du Réseau Urbain AareLand.



Depuis des décennies, les villes se plaignent que leurs préoccupations ne sont pas suffisamment prises au sérieux par la Confédération et les cantons. Y a-t-il des améliorations aujourd'hui?

On prend de plus en plus conscience de l'importance des villes, qui jouent à la fois le rôle de sismographes, de points de cristallisation et de locomotives de l'économie et de la société. Les villes sont d'ailleurs de plus en plus souvent associées aux processus politiques. Cependant, ces formes de consultation ou de participation ne couvrent de loin pas tous les domaines sectoriels, et leur cohérence n'est pas forcément assurée. Par exemple, les collaborations qui se sont instaurées dans la politique de lutte contre la drogue se sont avérées positives. Mais l'aménagement du territoire est un contre-exemple: le projet de loi sur le développement territorial s'est heurté à des critiques lors de la procédure de

consultation. Le conseiller fédéral Moritz Leuenberger a invité les cantons à donner leur avis sur l'orientation à donner à la suite des travaux législatifs, et a oublié les villes; pourtant, nous avons très clairement manifesté notre intérêt. Grâce à notre persévérance, la consultation – malheureusement tardive – du niveau communal a pu entre-temps être assurée.

La Conférence tripartite sur les agglomérations (CTA) s'est créée il y a huit ans. Était-ce utile?

Certainement; tous s'accordent à le dire, à quelque niveau que ce soit. La CTA a contribué à faire progresser la compréhension mutuelle; elle est devenue une évidence. Je pense également que la CTA a su donner d'importantes impulsions, à tous les échelons institutionnels, dans les thèmes qu'elle a traités: la politique d'intégration sociale, le rapport récent du Conseil fédéral sur la violence des jeunes, mais

aussi la contribution de la politique des agglomérations pour renforcer la compétitivité de la Suisse.

Vous êtes donc très content de ce qui a été accompli...

Hélas, non. Les pouvoirs de la CTA sont très limités. Voici comment elle fonctionne en général: elle commande une étude à des experts, puis valide le rapport final et présente ses recommandations à la Confédération, aux cantons, aux villes et aux communes. La CTA n'a aucune compétence pour prendre des décisions sur la marche des affaires.

Comment pourrait-on donner davantage de force à ce club de discussion?

La CTA n'est pas un simple salon où l'on cause; elle est écoutée: ses recommandations sont prises en considération dans le processus législatif. Dans le domaine de la politique de l'intégration, nous avons récemment adopté un rapport sur l'amélioration de la politique d'intégration par une attitude concertée des différents partenaires. Mais pour en revenir à votre question: un pas décisif pourrait être franchi, si l'on institutionnalisait véritablement la CTA, au lieu de la considérer comme un simple projet limité dans le temps. Il serait possible de procéder à des adaptations légales pour ancrer la CTA et lui conférer des compétences. Le problème, c'est que la Constitution fédérale ne prévoit guère que deux partenaires: la Confédération et les cantons. Selon l'article 50, la Confédération ne fait que «prendre en considération la situation particulière des villes et des agglomérations urbaines». Cela ne suffit plus à l'heure actuelle. Les trois quarts des objectifs de politique intérieure en Suisse sont concrétisés dans les villes et les communes. Nous sommes donc depuis très longtemps impliqués dans la mise en œuvre des politiques.

Votre organisme devrait-il donc exercer une pression plus forte?

Notre engagement doit devenir plus systématique. Nous devons renforcer notre présence médiatique et professionnelle, être véritablement proactifs, et moins réactifs, mettre en place un monitoring pour anticiper les problèmes et traiter les dossiers suffisamment tôt... au lieu de nous borner à prendre position uniquement au moment d'une consultation.

Au fond, vous voulez créer un lobby. Quand inaugurez-vous la «Maison des Villes» à Berne?

Ce n'est pas demain la veille. Notre budget est extrêmement limité. En comparaison avec les pays voisins, le régime helvétique est très frugal. Cependant, nous essayons d'approcher nos parlementaires. A l'avenir, nous voulons collaborer plus systématiquement avec l'administration fédérale. Il est important que cette dernière connaisse mieux les préoccupations des villes, et ce, dès le stade de la préparation des dossiers.

Le fonds d'infrastructure est un instrument qui doit apporter une solution aux problèmes urgents des villes. A-t-il réussi à soulager les villes?

Nous nous sommes engagés corps et âme pour le fonds d'infrastructure et en sommes satisfaits. C'est une première étape importante vers une coordination des transports et de l'urbanisation. Nous ne pouvons cependant pas être entièrement satisfaits, car les moyens financiers ne sont pas du tout à la hauteur des besoins.

Autre problème, la Confédération ne peut pas libérer avant 2015 les crédits nécessaires aux projets qui sont actuellement prêts à être réalisés. Que recommandez-vous à vos membres?



Nous ne donnons pas de recommandation explicite sur le préfinancement des projets par les villes, car la situation diffère considérablement d'une ville à l'autre. Cependant, la pression exercée sur les cantons et les villes reste forte. Or, pour une ville, préfinancer revient à réserver des moyens financiers qui seraient peut-être nécessaires pour autre chose, et à payer des intérêts – ce qui alourdit doublement nos budgets, dans la situation économique difficile que nous connaissons.

Nous avons passé en revue les presque dix ans d'activités de la CTA. Quel bilan dressez-vous de la politique des agglomérations conduite ces dix dernières années par la Confédération et les cantons?

La machine n'est pas grippée, mais elle tourne au ralenti. Les projets d'agglomération et les projets-modèles de la Confédération sont des innovations

importantes. Ils ont lancé une dynamique incroyable, malgré des moyens financiers modestes. Cette dynamique est réelle. Il en va tout autrement des espaces fonctionnels, de la collaboration au-delà des frontières institutionnelles, de la coordination de l'urbanisation et des transports ou de la reconnaissance des villes, des agglomérations et des espaces métropolitains. Là, nous n'en sommes encore qu'aux balbutiements.

Où est le nœud du problème?

En matière de collaboration au-delà des frontières institutionnelles, le problème se situe dans nos têtes, à tous les échelons. L'importance des espaces fonctionnels n'est pas contestée, mais la concrétisation de cette idée peine à voir le jour. Au quotidien toutefois, les frontières institutionnelles ne sont pas une barrière: Aarau compte, par exemple, 16 000 habitants, mais fournit 23 000 emplois. Sur les 60 à 80 000

personnes qui habitent dans les communes environnantes, beaucoup vont travailler en ville. Les échanges permanents existent; alors pourquoi n'y a-t-il pas de fusion sur le plan politique?

Faut-il de nouvelles entités institutionnelles?

C'est possible, mais il faudrait se baser sur des travaux scientifiques. Nous avons présenté un dossier de candidature au Fonds national suisse de la recherche scientifique, pour un projet d'étude systématique. Nous partons du constat que les espaces fonctionnels ne correspondent plus aux limites des structures politiques. Il s'agit d'étudier comment des entités institutionnelles voisines pourraient prendre des décisions concertées, au niveau requis par la nature des problèmes à résoudre.

Aujourd'hui ce type de réflexion conduit à des fusions de communes qui forment ensemble des structures s'approchant davantage des espaces fonctionnels. Est-ce l'avenir?

Je suis décidé à aller dans ce sens. Avec la fusion prochaine des communes de Rohr et d'Aarau, nous montrons que cela fait sens. Deux conditions doivent toutefois être réunies:

La fusion doit présenter des avantages économiques plus ou moins importants pour les deux partenaires; on arrive en principe à atteindre cet objectif par des gains d'efficacité dans l'administration, ce que chaque contribuable apprécie.

Il faut que les préjugés émotionnels soient dissipés. La fusion est la forme de coopération la plus complète et présente de nombreux avantages. Surtout, elle crée un équilibre équitable entre la participation démocratique et la responsabilité financière. De plus, elle garantit que tous profitent des opportunités créées.

Outre l'exemple d'Aarau, celui de l'agglomération de Lucerne démontre que

les fusions de communes ne concernent pas seulement les petites communes, mais que les agglomérations urbaines les imitent de plus en plus. La condition préalable et primordiale de la réussite est que les communes et les villes soient déterminées à aller de l'avant.

Les communes sont donc actives. Quelles améliorations les cantons et la Confédération peuvent-ils apporter dans le domaine de la politique des agglomérations?

Nos structures politiques n'ont pratiquement pas changé depuis le milieu du XIXe siècle. Les relations économiques et sociales ont, en revanche, profondément changé. Les problèmes d'urbanisation et de transports débordent des frontières communales, urbaines et cantonales, et doivent trouver des solutions à une échelle adaptée. La politique des agglomérations doit donc devenir réellement transversale pour avoir une influence sur toutes les politiques sectorielles. Nous devons promouvoir un nouveau courant politique, un « aggro-mainstreaming » : cela doit devenir une évidence que chaque mesure de politique sectorielle doit avoir été étudiée quant à son impact sur le développement de l'agglomération.

Vous êtes syndic de la ville d'Aarau et président de l'Union des Villes Suisses (UVS), mais vous êtes également membre du Conseil du Réseau Urbain AareLand, formé par les trois villes d'Aarau, Olten et Zofingen. Un exemple unique?

Oui. Des rencontres informelles des trois syndicats de ces villes s'étaient déjà instituées depuis plusieurs décennies. Certes, cette «Aarolfingen», comme on l'appelle, qui réunit les trois petites villes entre Zurich, Bâle et Berne, ne se suffit pas à elle-même, mais elle a sa raison d'être. Aussi avons-nous créé, en mars 2004, un Conseil de Réseau Urbain, que d'autres communes

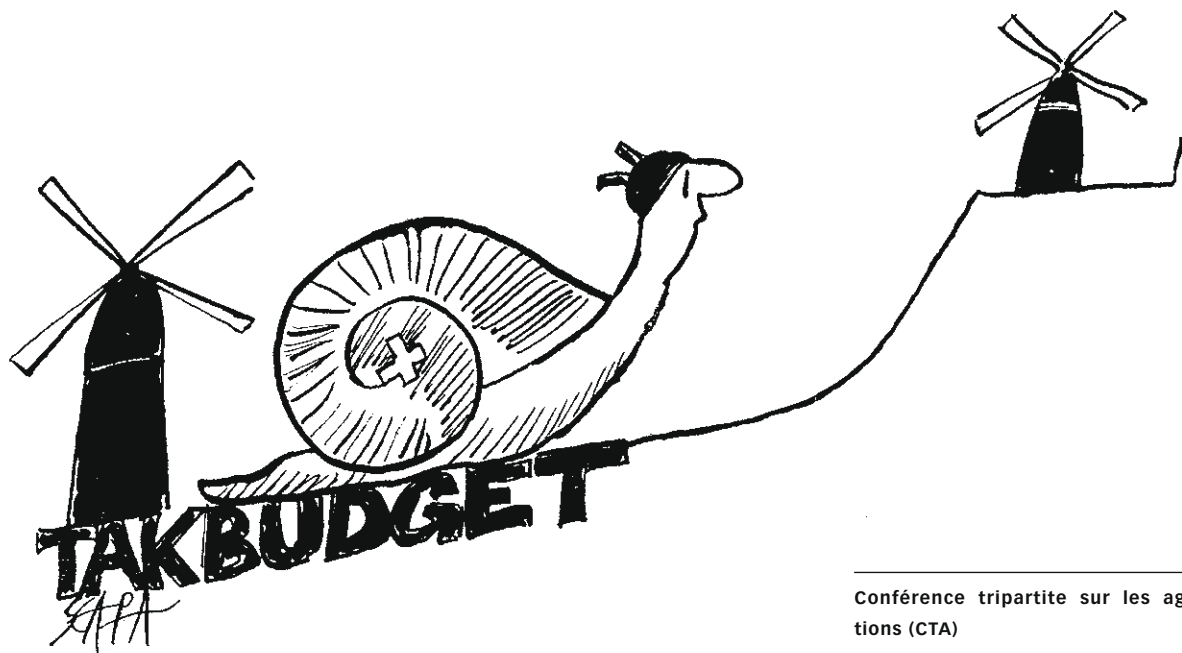
ont rejoint depuis. Notre objectif est de conserver une certaine autonomie, en particulier dans les domaines économique et culturel. Nous ne cherchons pas à imiter les grandes villes. Les distances parcourues par les pendulaires qui travaillent à Zurich, Bâle et Berne sont bien trop courtes. Nous travaillons néanmoins à rendre notre réseau urbain attractif pour l'habitat et le travail.

Ce réseau a-t-il surtout une fonction de représentation vers l'intérieur ou vers l'extérieur?

D'abord, nous parlons d'une seule voix aux deux cantons d'Argovie et de Soleure, et à la Confédération. Entre-temps, nous avons été officiellement reconnus et nous disposons de notre propre projet d'agglomération. Nous travaillons de façon tripartite, ce qui est original. Tous les autres projets d'agglomération sont bipartites. Par ailleurs, nous voulons également agir vers l'intérieur et renforcer l'identification de la population à son lieu de vie.

... une utopie si l'on considère que de nombreuses personnes travaillent à l'extérieur et passent même leur week-end ailleurs!

Nous avons effectivement placé la barre très haut, en nous fixant comme objectif de parvenir à ce que la population s'identifie et s'attache à l'AareLand. Cependant, lorsqu'il s'agit d'unir nos efforts pour accueillir de grandes entreprises fédérales, comme un centre de tri postal, par exemple, le sentiment d'appartenance joue parfaitement, avec les autres villes du réseau urbain également. Dans les espaces ruraux tels que les nôtres, nous sommes encore assez bien enracinés, et les migrations ne dépassent pas certaines limites. Les gens qui s'installent s'identifient à leur lieu de résidence. Cependant, comme le lieu de travail se trouve souvent dans un canton voisin, il est plus simple de se considé-



rer comme citoyen d'un espace économique plus vaste. De plus, nous voulons nourrir ce sentiment d'appartenance: nous nous sommes dotés de notre propre logo et publions un calendrier des manifestations culturelles commun aux trois villes.

Autre exemple: les deux zones de verdure du parc de Wiggertal et du parc Schachen sont une réalisation tangible; elles forment un espace structurant, autour des cours d'eau, et font office de colonne vertébrale de notre région économique.

Deux espaces métropolitains, celui de Zurich et le «Greater Geneva Berne Area» se sont créés. Mettent-ils en péril l'AareLand?

Pas du tout. Il s'agit de décider, à propos de chaque problématique, l'entité qui sera responsable. Nous pouvons très bien nous retirer et déléguer un dossier à un espace métropolitain. D'autres dossiers touchent des questions qui incombent manifestement aux villes ou aux agglomérations. Les affaires de moindre importance peuvent toujours trouver une solution bilatérale ou trilatérale, et certaines ne concernent qu'une seule commune (par exemple, la rénovation d'une canalisation).

Malgré tout, le premier objectif de ces entités est de se profiler pour attirer les contribuables et les entreprises.

Oui. Cette concurrence-là est réelle; elle nous aiguillonne. Mais nous savons aussi nous serrer les coudes: lorsqu'une grande entreprise cherche à s'installer, nous nous concertons à l'intérieur de notre réseau urbain, pour étudier ensemble le dossier. Si nous arrivons à la conclusion qu'une de nos trois villes se prête mieux que les deux autres à cette installation, nous nous engageons ensemble pour promouvoir l'emplacement choisi. Mais les espaces demandés deviennent de plus en plus vastes – les offices de promotion économique le sentent bien. Lorsqu'il s'agira d'accueillir un investisseur international intéressant quelque part au nord de la Suisse, il faudra bien, à l'avenir, que Bâle et Zurich apprennent à se concerter.

De toute manière, il reste encore beaucoup de chemin à parcourir pour que les villes soient davantage intégrées dans les politiques fédérales. Ces efforts en valent la peine, car les villes s'en trouvent renforcées, de même que l'ensemble du pays – un atout considérable pour faire face à la concurrence internationale.

(traduction)

Conférence tripartite sur les agglomérations (CTA)

La Conférence tripartite sur les agglomérations (CTA) est la plate-forme politique de la Confédération, des cantons, des villes et des communes. Elle a été créée le 20 février 2001 par le Conseil fédéral, la Conférence des gouvernements cantonaux (CdC), l'Union des villes suisses (UVS) et l'Association des communes suisses (ACS).

L'objectif de la CTA est d'intensifier la collaboration entre les trois échelons institutionnels et de définir une politique des agglomérations commune. La CTA promeut l'échange d'informations et surtout le renforcement des collaborations à l'échelle des agglomérations, afin d'aborder ensemble les problèmes de manière interdisciplinaire.

La base juridique de la CTA est une convention conclue entre la Confédération, la CdC, l'UVS et l'ACS. La CTA siège au moins deux fois par année. Elle crée des groupes de travail pour l'étude de thèmes spécifiques et fait appel à des professionnels externes. Elle est présidée et dirigée par la CdC.

A l'heure actuelle, la CTA cherche à définir les contours d'une future législation en matière de politique des agglomérations, à développer la coordination entre la politique des agglomérations et la politique des espaces ruraux, et à étoffer la politique suisse d'intégration.

www.tak-cta.ch

Thomas Minger, 1966, est directeur du domaine de politique intérieure de la Conférence des gouvernements cantonaux

Thomas Minger, t.minger@kdk.ch

Projets d'agglomération: beaucoup de progrès, mais beaucoup reste à faire

• • • • •

Rolf Geiger
rolf.geiger@are.admin.ch



L'engagement de la Confédération dans les villes et les agglomérations s'est déjà bien renforcé, en particulier dans le domaine des transports. A travers le fonds d'infrastructure, six milliards de francs seront mis à disposition, sur une durée de 20 ans, pour soutenir la concrétisation des projets d'agglomération. Et même si ces derniers sont

loin d'être parfaits et nécessitent souvent d'importantes améliorations, l'approche intégrée de la problématique de l'urbanisation et des transports à l'échelle des agglomérations, adoptée par la Confédération, les cantons et les agglomérations, apporte une réelle plus-value.

Ces dernières décennies, les agglomérations ont connu une croissance très dynamique, mais le revers de la médaille est un développement urbain incontrôlé. Ce phénomène est le plus fréquent dans les régions où une desserte efficace en transports publics n'est guère rentable. On a, par ailleurs, souvent négligé de prendre en compte le trafic piétonnier et le trafic cycliste, sauf dans certaines villes centres. Il en résulte une surcharge croissante de la route et du rail. Depuis quelques années, les responsables des transports dans les villes prennent davantage conscience qu'ils ne peuvent maîtriser seuls ces problèmes complexes. Dans le domaine des transports, l'engagement de la Confédération a pu être renforcé après l'acceptation, lors de la votation populaire de 2004, de la nouvelle péréquation financière et la nouvelle répartition des tâches entre la Confédération et les cantons (RPT). Désormais, une partie des recettes de l'impôt sur les huiles minérales et sur les routes nationales peut être affectée à des «mesures d'amélioration des infrastructures de transport dans les villes et les agglomérations»¹. La loi sur le fonds d'infrastructure² définit les principes généraux régissant l'octroi de contributions fédérales substantielles en faveur des infrastructures de transport dans une agglomération. Il s'agit de la reformulation du contre-projet à l'initiative Avanti, contre-projet refusé en votation populaire en 2004. Par le fonds d'infrastructure, six milliards de francs seront mis à disposition sur une durée de 20 ans pour les infrastructures d'agglomération. Dès l'entrée en vigueur de la loi susmentionnée, l'Assemblée fédérale a libéré un premier crédit de 2,5 milliards de francs pour 23 projets urgents et prêts à être réalisés.

Le principe de l'efficacité remplace le principe de l'arrosoir

Lors de l'élaboration de la loi sur le fonds d'infrastructure, les contributions de la Confédération ont été subordonnées à la réalisation de projets d'agglomération. La qualité d'un dossier influe sur le montant de la contribution: le taux oscille entre 30 et 50 pour-cent en fonction de l'efficacité globale du projet. Les mesures qui ne concernent pas directement une infrastructure, et qui sont prises dans les domaines de l'urbanisation et des transports, jouent également un rôle déterminant dans cette évaluation. Quatre critères³ sont utilisés pour évaluer le rapport coût-utilité d'un projet d'agglomération: l'amélioration de la qualité des systèmes de transport, l'encouragement du développement urbain vers l'intérieur, l'augmentation de la sécurité du trafic et la réduction des atteintes à l'environnement et de la consommation de ressources énergétiques .

Les demandes dépassent les possibilités financières

La perspective d'un cofinancement de la Confédération a suscité de nombreuses demandes. Fin 2007, l'ARE avait reçu 30 projets d'agglomération, impliquant 37 des 55 villes et agglomérations suisses, ou encore 90% de la population résidant dans une agglomération. Treize autres projets d'agglomération ont été annoncés. Toutes les agglomérations et donc les trois quarts de la population du pays sont, en fin de compte, concernés. La concrétisation, d'ici 2018, de toutes les mesures prévues dans ces projets d'agglomération représenterait un investissement de quelque 17 milliards de francs. La Confédération en cofinancerait environ 40%, soit 6,8 mil-

liards de francs – deux fois plus que les 3,4 milliards de francs disponibles. Dans cette situation et compte tenu de l'hétérogénéité des projets d'agglomération présentés, la Confédération, chargée d'examiner les projets en fonction des critères d'efficacité décrits ci-dessus, s'est vue confrontée à un défi de taille. Le Conseil fédéral a dû focaliser son attention sur les mesures présentant le meilleur rapport coût-utilité. Il n'a pu soutenir que les projets d'agglomération répondant à toutes les exigences qualitatives. Sur les 30 dossiers reçus, les projets d'agglomération de Fribourg, Wil, Stans et Langenthal ne répondaient pas aux critères d'efficacité ou de qualité; ils n'ont donc pas été retenus dans la première sélection opérée (projets d'agglomération de 1re génération).

Collaboration et transparence du processus d'évaluation

Le processus d'évaluation s'est déroulé en étroite collaboration avec les organismes responsables des projets d'agglomération et avec la plus grande transparence possible. Cette attention a porté ses fruits; la récente consultation du Conseil fédéral a montré que les résultats de l'évaluation des dossiers étaient dans l'ensemble bien acceptés. Le Parlement devrait se prononcer en 2010 sur l'étape 2011-2014 du programme trafic d'agglomération. Cette date coïncide avec le début de la mise en œuvre des mesures prévues durant cette étape. Les partenaires des projets d'agglomération ne peuvent donc pas se reposer sur leurs lauriers. Ils doivent au contraire concrétiser ces mesures, préparer les plans d'exécution et ouvrir les procédures appropriées. Cela concerne également les mesures de développement territorial et les mesures d'exploitation.



Le trafic piétonnier et le trafic cycliste doivent faire l'objet d'un traitement systématique

Les points essentiels des projets d'agglomération de 2e génération

Pendant la même période, les organismes responsables doivent continuer à développer leur projet d'agglomération. Les dossiers retravaillés pour participer à l'étape 2015-2019 du programme trafic d'agglomération devront être transmis à la Confédération vers la mi-2012. Les projets d'agglomération doivent être améliorés sous l'angle de leur efficacité, et plus particulièrement du point de vue de la coordination entre l'urbanisation et les transports. A l'avenir, la Confédération renforcera son rôle moteur en collaboration avec les cantons, les villes et les communes, et contribuera à mieux tirer parti du potentiel des projets d'agglomération:

- Les projets d'agglomération doivent, encore plus qu'aujourd'hui, avoir pour effet d'inciter les partenaires à développer l'urbanisation vers l'intérieur et d'imprimer un véritable élan dans ce sens.
- A l'heure actuelle, l'attention portée aux transports publics est trop unilatéralement focalisée sur les RER, si bien que les trajets depuis de nombreuses communes suburbaines deviennent plus courts que les trajets depuis les quartiers périphériques des

villes centres. Il faudra donc accorder davantage d'attention aux transports à l'intérieur des villes.

- Le trafic piétonnier et le trafic cycliste doivent faire l'objet d'un traitement systématique, à l'échelle qui convient le mieux. L'optimisation des accès aux transports ferroviaires et publics doit suivre une approche cohérente et coordonnée aux réflexions sur l'aménagement urbain. Cette manière de faire permettra de réduire les temps de trajet plus facilement que par la réalisation de nouveaux ouvrages coûteux sur les grandes lignes.

La plus-value des projets d'agglomération

Même si les projets d'agglomération sont loin d'être parfaits et méritent des améliorations, la Confédération estime que cet instrument apporte une réelle plus-value. Il permet une approche intégrée de l'urbanisation et des transports. Il encourage la réflexion interdisciplinaire, la coopération et l'action au-delà des frontières administratives et institutionnelles, tant au niveau fédéral, cantonal et régional qu'en termes de gouvernance coopérative entre ces niveaux. Ce travail en partenariat favorise également

la mise en place de réseaux, et stimule les échanges d'expériences. Enfin, l'évaluation des projets d'agglomération par la Confédération selon des critères identiques pour l'ensemble du pays accroît l'efficacité des investissements dans les transports d'agglomération.

¹ Politique d'agglomération de la Confédération (2001); cf: www.news-service.admin.ch, «Bundesrat lanciert Agglomerationspolitik des Bundes», «Bericht des Bundesrates vom 19. Dezember 2001».

² Constitution fédérale, art. 86, al.3

³ Loi fédérale sur les fonds d'infrastructure pour le trafic d'agglomération, le réseau des routes nationales de même que pour les routes principales dans les régions de montagne et les régions périphériques, en vigueur depuis le 1er janvier 2008
Loi fédérale concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire (LUMin), art. 17 c, d

(traduction)



Rolf Geiger, 1976, collaborateur de l'ARE depuis la fin de ses études d'ingénieur civil et d'ingénieur des transports à l'EPFL

(2002), est responsable suppléant de la section Politique des agglomérations. Travaille sur les projets d'agglomération et l'application de la loi fédérale sur les fonds d'infrastructure.

L'agglomération de Schaffhouse à l'heure du changement: allier modernité et mobilité, nature et confort

• • • • •

Patrick Altenburger
patrick.altenburger@ktsh.ch

Sa topographie et sa situation près de la frontière sont des défis que Schaffhouse doit relever: à l'heure actuelle, la population n'a pas l'habitude de se déplacer à vélo ou à pied en raison des fortes déclivités des routes et chemins. Elle sera pourtant bientôt en mesure de se jouer de ces dénivelés grâce à des passerelles et des ascenseurs à vélos. Un train urbain à la cadence du quart d'heure améliorera la desserte en transports publics. Le coût de l'ensemble du projet est estimé à 150 millions de francs.



Le projet d'agglomération de Schaffhouse mise sur le développement urbain vers l'intérieur. Il prévoit de renforcer les centres existants et certains pôles de développement (PDE). Le site de la SIG à Neuhausen, près des chutes du Rhin, est un exemple d'un tel pôle. La mixité des affectations (habitat, travail, commerces et loisirs) est encouragée sur ces sites, qui doivent être reliés de façon optimale au réseau de transports publics (proximité d'une station ferroviaire desservie tous les quarts d'heure ou d'un arrêt de bus desservi toutes les dix minutes).

La mobilité est également un axe de travail essentiel du projet d'agglomération. La ville de Schaffhouse forme le centre de l'agglomération qui accueille les trois quarts de la population du canton et englobe quatre communes zurichoises et une commune allemande. L'objectif est d'absorber la moitié de la croissance future de la mobilité par les déplacements à pied ou à vélo, et par les transports publics. Le projet prévoit, à cet effet, de revaloriser les stations ferroviaires existantes, d'en créer de nouvelles et d'améliorer le confort des lignes, enfin d'instaurer une cadence semi-horaire pour le trafic régional et une cadence quadri-horaire pour le centre de l'agglomération. En principe, le réseau ferroviaire sera structuré en lignes radiales qui traverseront la ville. Les nouveaux arrêts qui desserviront des pôles urbains ou des installations à forte fréquentation (IFF), comme à Neuhausen, devraient renforcer l'attrait du réseau ferroviaire.

Pour anticiper et éviter une aggravation des problèmes de mobilité, il est prévu de créer des zones d'habitation intéressantes à proximité des arrêts de transports publics, et d'encourager

le développement urbain dans les emplacements bien desservis en transports publics ou susceptibles de le devenir à un coût raisonnable. Le milieu urbanisé en périphérie de Schaffhouse se prête parfaitement à cette opération de développement.

Dans le domaine de la mobilité douce, le but est de parvenir à augmenter la proportion de cyclistes et de piétons. Certaines lacunes du réseau cyclable et une topographie décourageante, avec des déclivités importantes, dissuadent aujourd'hui les personnes de se déplacer à pied ou en vélo. Le projet « Duraduct », qui prévoit la réalisation d'une passerelle pour piétons et cyclistes reliant deux quartiers de la ville, et la construction d'un ascenseur public permettant de franchir facilement une différence de niveau de 50 m, devrait améliorer la situation. S'agissant du trafic individuel motorisé, l'idée est de canaliser le flux des voitures par des installations de restriction du trafic aux entrées de l'agglomération, ce qui permettra aux bus de circuler plus facilement au centre. Il convient simultanément de modérer le trafic dans les quartiers résidentiels et de repousser, dans la mesure du possible, les embouteillages hors de l'agglomération.

(traduction)



Patrick Altenburger, 1967, études en sciences politiques à l'Université de Saint-Gall. Il dirige depuis 2001 le service de coordination des transports publics du canton de Schaffhouse; il est responsable du projet d'agglomération de Schaffhouse.

Dynamiser l'agglomération yverdonnoise

• • • • •

Michel Schuppisser
michel.schuppisser@mrs-zh.ch
Xavier Fischer
xfischer@fischer-montavon.ch

La petite taille de l'agglomération yverdonnoise et l'absence de graves problèmes de fonctionnement ne poussent pas naturellement à de grandes actions de planification d'urbanisme et d'infrastructure à large échelle. Le programme d'agglomération de la Confédération a permis d'initier un projet territorial assurant la qualité au développement urbain et à la mobilité.

Le projet d'agglomération pour Yverdon-les-Bains permet de dynamiser un développement de qualité amorcé lors de l'Expo02 et encouragé par l'attribution récente du prix Wakker 2009. La tâche n'est pas facile pour une petite ville avec ses villages qui l'entourent, tant du point de vue politique que technique (env. 30'000 habitants, dont 25'000 pour la ville centre). Les personnes sont d'une part peu rodées à élaborer ensemble une vision stratégique et à collaborer ensemble entre les différents domaines de planification. D'autre part, les problèmes rencontrés ne sont pas aussi «graves» que ceux des grandes agglomérations, on peut encore laisser faire la «normalité». Cette attitude a produit des espaces publics de piètre qualité et un centre envahi par les voitures. Cependant l'agglomération yverdonnoise doit jouer sur la qualité pour attirer et bien se positionner dans le réseau des villes, car elle ne bénéficie



Xavier Pfister, 1956, diplôme urbaniste EPFL, dès 1987 architecte-urbaniste et administrateur de Fischer Montavon Architectes Urbanistes SA à Grandson.



Michel Schuppisser, 1955, ingénieur du génie rural et géomètre EPFL, dès 2003 partenaire du bureau Müller, Romann et Schuppisser à Zurich.

pas du même niveau d'attraction que la métropole lémanique par exemple. Le projet d'agglomération est un bon instrument pour forger une vision et coordonner les domaines de planification. Le fait d'obliger à créer une instance responsable et de soumettre le projet à une vérification de son efficacité au niveau national permet le soutien et le suivi du projet au niveau politique et évite l'écueil de la liste des commissions au niveau des mesures. D'emblée le projet de l'agglomération yverdonnoise «agglOY» s'est voulu être un projet territorial, sous forme de dialogue entre la ville, la grande plaine agricole de l'Orbe et le lac de Neuchâtel. Cette stratégie conduit ainsi à développer l'urbanisation interne entre gare et lac et dans les franges urbaines entre ville et plaine, en s'appuyant à chaque fois sur la mise en valeur des canaux. Ces derniers équipements techniques hérités des grands assainissements du XIXème vont définir à la fois le réseau structurant de la mobilité douce, l'image identitaire et la qualité écologique de l'agglomération. Le soutien de la Confédération pour ces mesures encourage nettement leur réalisation. ●

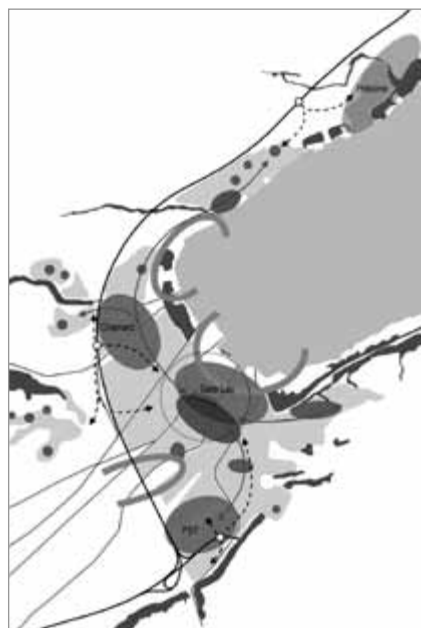


Schéma du concept général



Interface de la gare avec les bus régionaux (Car Postal) et urbains (Travys)

Le Projet d'agglomération Lausanne-Morges en marche

• • • • •

Pierre Yves Delcourt
pierre-yves.delcourt@vd.ch

Le Projet d'agglomération Lausanne-Morges est entré dans sa phase de mise en œuvre. Misant sur une urbanisation dense et de qualité, les communes et le Canton mettent des ressources importantes pour atteindre leur objectif. Des projets exemplaires prennent progressivement forme.

L'entrée dans la phase de mise en œuvre a été confirmée avec le dépôt du Projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM) à Berne en décembre 2007. Des ressources financières et humaines supplémentaires sont déployées depuis lors pour concrétiser les mesures. En 2007, quelques douze personnes (équivalents temps plein) travaillaient pour le PALM. En 2010, on estime que les ressources humaines du projet d'agglomération représenteront environ vingt-six ETP. Le budget reflète le passage à une phase opérationnelle du projet: En 2007, il était d'environ 3 mio de francs; en 2010, il devrait s'élever à plus de 16 mio de francs.

En matière d'urbanisme, l'un des principaux enjeux est la qualité urbaine. La médiocrité urbanistique et architecturale pourrait dissuader les communes à densifier leur territoire. Elle pourrait aussi décourager les habitants et les entreprises à s'y établir. C'est pourquoi, les équipes de projet organisent des concours pour stimuler la recherche de solutions originales et de grande qualité. C'est le cas par exemple à Lausanne avec l'Ecoquartier «Pontaise-Plaines-du-Loup». Le projet prévoit la construction de 2'000 lo-

gements, des activités économiques et des équipements collectifs, le tout sur une zone d'environ 30 hectares. Le concours d'urbanisme est en préparation. Le lauréat devrait être connu vers la mi-2010.

Des études tests sont également lancées comme dans le secteur de «l'Arc-en-Ciel» (Ouest lausannois). Ce projet prévoit le développement des activités économiques, la création d'un réseau cohérent d'espaces publics favorables à la mobilité douce, structuré par un boulevard urbain et desservi par un tramway. Le projet est maintenant traduit dans un plan directeur localisé intercommunal dont la consultation vient de s'achever.

La qualité urbaine appliquée à l'espace public demandera aux communes et au Canton des investissements importants. Un projet exemplaire est en cours. Il s'agit de la requalification de la route cantonale RC1 entre Morges et Lausanne. Le projet propose notamment un «Parkway» pour le secteur UNIL/Tir-Fédéral. Pour réaliser les aménagements dans ce secteur, les investissements sont estimés à environ 11 mio de francs. Ce projet devrait se concrétiser en 2010.

www.lausanne-morges.ch

Chantier d'aménagement du secteur de l'Arc-en-Ciel dans l'Ouest lausannois / Plan directeur localisé / vue sur le Boulevard de l'Arc-en-Ciel / auteurs Farra & Fazan / copyright : Schéma directeur de l'Ouest lausannois



Pierre Yves Delcourt, 1964, est chef de projet au Service du développement territorial de l'État de Vaud. Après des études d'urbanisme à Montréal et Paris entre 1989 et 1994, il a piloté des grands projets d'urbanisme: Schéma directeur de l'agglomération de Besançon (France), Plan local d'urbanisme de la Communauté urbaine de Lille (France) et Projet d'agglomération Lausanne-Morges.

Du projet urbain au développement durable des quartiers

• • • • •

josianne.maury@are.admin.ch



Les quartiers constituent le « terreau » où se développent les relations sociales entre les populations, indigènes et migrantes, et entre les différentes couches sociales. Si les quartiers « vont bien », il en ira de même des agglomérations ; en revanche, s'ils rencontrent des difficultés, il sera nécessaire, dans l'intérêt de toute l'agglomération, d'agir en améliorant la qualité de vie. Actuellement, le processus d'urbanisation exerce une pression de plus en plus

forte sur des agglomérations qui rencontrent des problèmes complexes liés au développement urbain : défis liés à la mixité sociale, aux infrastructures, à l'habitat, etc. C'est dans ce contexte que la Confédération a lancé des démarches qui visent la promotion de la qualité de vie au sein des quartiers et des agglomérations à travers la mise en place de processus innovants tels que le projet urbain.

La Suisse a encore peu d'expérience dans la mise en place de projets à l'échelle des quartiers, contrairement aux pays voisins qui bénéficient depuis longtemps de politiques nationales. Si les grandes villes-centres comme Bâle et Zurich jouent un rôle pionnier et possèdent des services spécialisés, peu de petites et moyennes villes disposent des compétences et du savoir-faire requis pour ce type de démarche ; par conséquent, faute de base commune au niveau national, elles hésitent à emprunter de telles approches.

Différentes approches à l'échelle du quartier

Différentes approches sont envisageables à l'échelle des quartiers : il peut s'agir d'approches qualitatives, comme le « projet urbain », qui requièrent la mise en place d'un processus de projet à l'échelle du quartier, ou quantitatives, comme l'application de « critères » de développement durable. Ces approches, qui visent un développement cohérent et durable des agglomérations, concernent à la fois les quartiers existants et les nouveaux. Parmi les opérations les plus fréquentes, on peut citer le développement des zones d'habitat, la reconversion de friches, l'urbanisation des nouveaux secteurs stratégiques ou encore les projets liés à un axe de transport.

Le projet urbain : une approche intégrée

Le projet urbain constitue une approche méthodologique par laquelle les défis propres aux agglomérations peuvent être relevés. Il permet de faire face aux situations complexes de la ville et de mettre en œuvre les stratégies d'aménagement et de développement durable d'une ville à l'échelle du quartier. La mise en place d'un projet urbain peut découler de plusieurs

facteurs comme la réponse à un problème, une simple opportunité ou encore la volonté d'une planification, mais il doit s'inscrire dans une approche intégrée englobant les différentes thématiques urbaines (habitat, questions sociales, économiques, infrastructures, etc.).

Il permet de coordonner les différentes politiques sectorielles pour renforcer la cohérence territoriale tout en améliorant leur efficacité. Dans cette optique, il est indispensable de définir une stratégie urbaine qui prend en considération le potentiel du quartier et les planifications présentes et futures. L'objectif étant la définition d'une vision territoriale partagée pour le quartier qui doit se construire en impliquant les principaux acteurs institutionnels ou issus de la société civile. La réalisation de projets urbains requiert la mise en place d'un processus de projet et la définition de nouvelles formes de gouvernance. Celles-

ci doivent être évolutives et privilégier la collaboration entre les différents services et niveaux institutionnels.

Démarches au niveau national pour les quartiers

L'ARE entend favoriser une approche plus systématique à l'échelle des quartiers à travers la promotion des projets urbains. Pour atteindre cet objectif, il s'est doté de deux instruments : les projets-modèles et le Programme Projets urbains – Intégration sociale dans des zones d'habitation, sans oublier une série d'ateliers thématiques « projets urbains ».

Les projets-modèles permettent d'apporter un soutien technique et financier à des projets novateurs dont l'échelle est le quartier. Les thématiques abordées jusqu'ici sont les suivantes : développement durable (projets Babel à Lucerne ou Solothurn





Les projets-modèles permettent d'apporter un soutien technique et financier à des projets novateurs

West à Soleure), création de nouvelles centralités à travers la construction de nouveaux quartiers (projet Salina-Raurica dans l'agglomération bâloise ou Nuovo quartiere Cornaredo à Lugano), mise en œuvre du projet d'agglomération à l'échelle du quartier (projet urbain pour l'agglomération franco-valdo-genevoise ou projet urbain Malley dans l'agglomération lausannoise).

Le Programme Projets urbains est un programme interdépartemental où plusieurs offices (ARE, ODM, OFL, OFSPO, CFM et SLR) collaborent dans un but commun : améliorer la qualité de vie dans les zones d'habitation existantes présentant des déficits de qualité de vie. Pour atteindre cet objectif, la Confédération soutient, sous la direction de l'ARE, des activités de type Projet urbain sur une période de quatre ans (2008-2011) dans des villes et communes de taille petite à moyenne qui ne disposent pas d'instruments adéquats pour résoudre leurs problèmes de manière coordonnée et efficace. Onze communes bé-

néficient du soutien fédéral : quatre communes romandes (Montreux, Renens, Vevey, Yverdon) et sept suisses alémaniques (Baden, Berthoud, Olten, Pratteln, Rorschach, Schaffhouse, Spreitenbach). Afin de favoriser le partage et la capitalisation des savoir-faire, une plate-forme d'échange nationale qui rassemble les différents acteurs engagés a été créée.

Dans le cadre des ateliers thématiques « projets urbains », des projets concrets en cours de planification ou de réalisation ont contribué à nourrir les échanges, et permis de constituer un réseau national de professionnels issus du domaine scientifique et de prendre la mesure de la situation actuelle de notre pays en mettant en avant les besoins auxquels seront confrontées nos agglomérations.

Les expériences menées jusqu'ici ont montré que les projets urbains permettent de définir une vision territoriale partagée qui donne un cadre pour la mise en œuvre des stratégies urbaines. Les questions liées aux quar-

tiers devraient pouvoir être abordées de manière tripartite afin d'assurer une meilleure cohérence entre les politiques sectorielles et les différentes planifications. Il est nécessaire de continuer à sensibiliser les communes au travers des échanges d'expériences au niveau national afin de favoriser le partage d'expériences et de distinguer les bonnes pratiques.



Josianne Maury, 1971, architecte-urbaniste, est responsable du dossier Projets urbains au sein de la Section politique des agglomérations.

Le projet urbain « Demain Florissant » à Renens : vers une densification de qualité

• • • • •

Jean-Philippe Dind
jean-philippe.dind@unil.ch

A l'origine du projet urbain « Demain Florissant » à Renens se trouve la demande, par une majorité de propriétaires, de réviser le plan de quartier de 1959 afin de réaliser de nouveaux logements sur des espaces libres peu utilisés. La commune de Renens est entrée en matière à la condition que le projet immobilier soit intimement lié à des mesures de renforcement du lien social et d'amélioration du cadre de vie.

Le quartier de Florissant est un quartier d'immeubles en barres typique des années 1960, qui compte environ 1'400 habitants. La part d'étrangers y est de 52.7%, mais avec une plus forte proportion chez les jeunes, ce qui soulève des enjeux de relations interculturelles et intergénérationnelles. L'offre de transports publics, de commerces et de services est bonne, mais le quartier montre un déficit frappant d'espaces publics de qualité, de places de jeux, de bancs, de locaux collectifs pour les jeunes, les habitants ou les associations. Les habitants évoquent par ailleurs une ambiance de cité-dortoir, un sentiment de repli individuel et communautaire ainsi qu'un manque d'activités de loisir et d'animation.

Le défi auquel veut répondre le projet urbain « Demain Florissant » est de montrer qu'il est possible de densifier un quartier existant tout en améliorant la qualité de vie pour ses habitants. Il s'agit donc, en plus de réaliser de nouveaux logements respectueux des contraintes sociales et environnementales, de requalifier les espaces publics, de réaliser de nouveaux équipements collectifs (maison de quartier ? terrain de sport ?) et de promouvoir des mesures en faveur de l'intégration des étrangers et du lien social. Répondre à ce défi implique d'inventer des procédures originales pour coordonner intérêts privés et publics, pour faire dialoguer les professionnels de l'action sociale et du territoire, ainsi que pour permettre véritablement aux habitants d'intervenir sur l'avenir de leur quartier.

La clé du succès passe par une bonne maîtrise du projet de révision du plan de quartier ainsi que par une démarche participative de qualité. La bonne maîtrise du projet consiste à mettre en place une équipe de pro-

jet qui réunisse les nombreux acteurs concernés et offre un cadre efficace à leur collaboration : service communaux de l'urbanisme et de l'action sociale, habitants, élus, propriétaires. La qualité de la démarche participative dépend de sa capacité à donner la parole aux habitants dans toute leur diversité, et à leur ménager un véritable pouvoir d'action sur l'avenir du quartier, y compris en ce qui concerne les options urbanistiques. Les objectifs seront atteints si l'on parvient à articuler de manière optimale les différentes phases de la procédure de révision avec les travaux de l'équipe de projet et la démarche participative. Il s'agit en effet de garder le contrôle de l'ensemble du processus, des intentions aux réalisations : accord initial avec les propriétaires sur les principes de la révision, élaboration participative des objectifs du projet, véritable concertation sur les propositions d'aménagement, conventions avec les propriétaires pour s'assurer de l'effectivité des mesures proposées. A ce jour, les bases d'une gestion optimale du projet ont été posées : les acteurs publics se sont coordonnés, les propriétaires sont prêts à jouer le jeu de la démarche participative, et la mobilisation des habitants est en cours.



Jean-Philippe Dind, 1971, géographe, chargé de projet par la commune de Renens ; Observatoire universitaire de la ville et du développement durable, Université de Lausanne.

Nouveau Quartier Cornaredo – pôle stratégique de l'agglomération de Lugano

• • • • •
Stefano Wagner

La réalisation, de la part de la Ville de Lugano et des Communes de Canobbio et de Porza, du Plan d'aménagement intercommunal de Cornaredo représente un modèle innovant de collaboration intercommunale pour le développement d'aires stratégiques à l'intérieur de l'agglomération urbaine de Lugano.

L'agglomération de Lugano, pôle socio-économique du Canton du Tessin et réalité urbaine majeure de Suisse, a lancé, dans les années 90, un programme de réorganisation territoriale, avec des investissements pour les infrastructures de l'ordre de 1 milliard de francs suisses. Tout en étant sensibles aux exigences de la mobilité, les autorités sont attentives au développement urbanistique du territoire: la réalisation du plan des transports est considérée en effet comme une opportunité pour le développement du centre et la requalification des aires périphériques.

L'ouverture du tunnel routier Vedeggio-Cassarate offre de nouvelles perspectives pour la requalification de l'aire de Cornaredo, qui s'étend sur environ 100 ha et qui deviendra la nouvelle « porte d'accès » au pôle urbain. Pour identifier des solutions urbanistiques permettant d'intégrer, de manière économiquement attractive, attentes formelles et liens fonctionnels, les autorités ont lancé en 2004 un concours international, contenu dans le « Masterplan NQC » et successivement consolidé par les Communes de Canobbio, Lugano et Porza dans un Plan d'aménagement intercommunal (PR-NQC).

À partir de ce concept de développement partagé entre parties, les institutions concernées sont maintenant appelées à définir les modalités de réalisation du PR-NQC, ainsi que les procédures permettant d'impliquer les propriétaires et les investisseurs privés dans la réalisation du projet.

L'aire de Cornaredo s'insère dans un contexte de développement territorial à dynamique élevée, caractérisé, outre par les fortes potentialités endogènes de l'agglomération de Lugano, également par des opportunités

extérieures, parmi lesquelles on retrouve surtout la collaboration avec la Ville de Milan et la Région Lombardie dans le cadre de l'exposition universelle « Expo 2015 ».

La stratégie opérationnelle est axée autour de quelques points nodaux de la proposition planificatrice :

- la mise en valeur des espaces verts publics comme attrait pour les investissements privés ;
- l'intégration des infrastructures sportives et de loisir déjà présentes dans un concept de « Quartier à événements », dans lequel réaliser d'autres concepts stratégiques pour le développement (surtout le nouveau périmètre réservé aux foires) ;
- la transformation de la partie privée en donnant une plus grande potentialité de construction à la zone dans le contexte d'un système normatif privilégiant la qualité.

Pour garantir la réalisation de ces objectifs, une approche axée sur les projets est maintenant devenue nécessaire, pour trouver de nouvelles formes de collaboration parmi les organismes institutionnels et les acteurs privés. Dans ce but, il est de l'intention des Communes de constituer dans les mois à venir une agence de développement (sous forme d'un organisme autonome), avec mandat sur plusieurs années.

(traduction)



Stefano Wagner, 1964, planificateur NDS-ETHZ Studi Associati SA, Lugano (www.sasa.ch), Coordinateur (Project manager) mandaté par les Communes.

Le quartier ouest de Soleure bouge

• • • • •

Alex Willener
alex.willener@hslu.ch

Beaucoup de qualités, mais aussi des blocs d'habitation anonymes datant des années septante, un pourcentage élevé de personnes parlant une langue étrangère, un quartier d'habitation à l'image désastreuse: le quartier ouest de Soleure avait bien besoin d'un nouvel élan. Aujourd'hui, grâce au « Projet urbain », on y observe une évolution réjouissante.

Fin 2006, les responsables de l'école de Brühl à Soleure avaient sonné l'alarme et rendu les autorités et les milieux politiques attentifs à des difficultés croissantes. Le responsable cantonal du bureau de l'intégration avait suggéré d'intervenir non pas uniquement à l'intérieur des murs de l'école, mais à l'échelle du quartier. La nécessité d'intervenir sautait aux yeux: le quartier souffrait d'une image désastreuse et d'un marché du logement peu actif; les qualités urbanistiques étaient insuffisantes; il n'y avait que peu de possibilités de rencontre; enfin, la formation et l'intégration étaient déficientes. Cependant, le quartier présentait également des qualités indéniables: une situation tranquille, des espaces verts et des installations sportives de dimensions généreuses, la nature à proximité, des loyers bon marché et, last but not least, une école de quartier récompensée par le prix Pestalozzi 1998 pour son travail d'intégration.

Le projet de développement du quartier a franchi sans opposition les étapes du processus démocratique en ville de Soleure. L'ARE l'a accepté comme projet-modèle dans le programme Projet urbain, et les travaux ont démarré en juin 2007, pour une durée de quatre ans.

ser des visites de terrain. Les enfants et les jeunes ont bénéficié de formes d'expression adaptées à leur âge.

La direction du projet a présenté les résultats de l'analyse à la population au printemps 2008. A partir de ces résultats et de ces propositions, elle a élaboré avec le comité de pilotage un plan de développement du quartier, dont les points essentiels sont les suivants:

- création d'une association de quartier,
- création d'un poste d'animateur de quartier,
- remise en valeur des places de jeux et des espaces verts,
- organisation de points de rencontre,
- rénovation et transformation des immeubles défraîchis,
- travail d'intégration avec les parents,
- développement d'activités culturelles.

Entre-temps, une place de jeu centrale a été remise au goût du jour, un lieu de rencontre pour les filles est déjà en fonction, et un chœur d'enfants s'est créé. Le résultat le plus important à relever est cependant la création de l'association de quartier, qui devrait permettre aux habitants de prendre en mains le devenir du quartier et de contribuer à l'amélioration de la qualité de leur cadre de vie.

(traduction)

La Haute Ecole de Lucerne

La Haute Ecole de Lucerne suit des projets de développement de quartier dans plusieurs villes. Pour une vue d'ensemble de cette démarche sous l'angle de diverses disciplines, consulter l'ouvrage suivant (en allemand): Alex Willener et al. (2008): *Projet BaBeL, Quartierentwicklung im Luzerner Untergrund. Einsichten – Ergebnisse – Erkenntnisse*. www.hslu.ch/interact

De l'analyse à la conception du futur quartier

La démarche d'analyse a été effectuée selon une forme participative développée par la Haute Ecole de Lucerne: des représentants de la population ont été invités à suivre une formation de « chercheur de quartier » pour conduire des interviews, animer des discussions en groupes et organi-

Alex Willener, 1951, est enseignant et chercheur dans le département Travail social de la Haute Ecole de Lucerne. Depuis plusieurs années, il pilote et suit, dans



le centre de compétences pour le développement régional et urbain, des projets de développement de quartiers et des projets urbains.

Adéquation de la politique des agglomérations avec celle de l'espace rural

• • • • •

Laurent Thévoz
laurent.thevoz@epfl.ch
Thomas Berz
t.berz@berz-hafner.ch



On ne peut pas considérer les espaces urbains et les espaces ruraux isolément; en effet, ils dépendent les uns des autres et se complètent. Une nouvelle étude de la CTA esquisse des pistes pour mieux coordonner les stratégies de développement des agglomérations avec celles des espaces ruraux. Une telle coordination implique par ailleurs

une clarification des relations entre villes et campagnes, un renforcement des collaborations à l'échelle d'espaces fonctionnels mêlant urbanité et ruralité; enfin, elle a besoin de communes décidées à prendre des risques.

L'intensité et la tension croissante entre les régions urbaines et rurales du pays, ainsi que de nouvelles politiques fédérales (agglomération, NPR, RPT, agriculture, ...) ont conduit la Conférence Tripartite des Agglomérations (CTA) à s'intéresser aux relations ville-campagne. L'objectif de la recherche était, d'une part, de développer la compréhension des relations entre les villes et les campagnes et d'en évaluer l'importance. Il était, d'autre part, d'identifier des pistes de réflexions pour améliorer les relations ville-campagne et assurer un développement optimal des régions urbaines et rurales du pays. Quatre études de cas ont été menées dans les régions de Sierre, Lausanne, Coire/Viamala et Obersee, avec la participation des acteurs impliqués. Deux commissions d'experts ont assuré le suivi technique de cette recherche qualitative et exploratoire.

La dynamique des relations ville-campagne

Les relations ville-campagne sont dominées par trois phénomènes qui coexistent et se combinent.

Le développement inégal entre ville et campagne est accentué par un double mouvement. L'appui de la Confédération et des cantons permet aux agglomérations de maîtriser leurs problèmes d'engorgement et de continuer à se renforcer. Simultanément, les régions rurales perdent la maîtrise de leur développement en raison de la restructuration des activités agricoles et de leur tissu social (émigration des jeunes ménages qualifiés) et de la pression croissante des besoins urbains de loisirs et de détente.

L'interdépendance croissante entre ville et campagne résulte, elle, de leur concurrence pour les composantes essentielles du développement territorial : les habitants et les emplois. Et elle a conduit à ce que villes et campagnes fassent état des mêmes symp-

tômes du mal-développement: l'étalement urbain, la congestion du trafic et les atteintes à l'environnement¹. Leur interdépendance les pousse logiquement à soutenir conjointement une amélioration constante et générale de la mobilité, qui renforce – à son tour – les symptômes du mal-développement territorial.

Finalement, les objectifs politiques de densification de l'urbanisation et du maintien, simultané, d'une occupation décentralisée du territoire génèrent des tensions entre objectifs publics qui n'ont pas été résolues jusqu'ici.

En conclusion, la concurrence entre communes et entre régions, l'inégalité de leur développement et leur dépendance réciproque conduit à une interdépendance ville-campagne qui est déséquilibrée et instable.

Pistes de réflexions et d'action pour cette convergence

Quel objectif poursuivre ? La convergence de la politique des agglomérations avec celles des régions rurales devrait avoir pour but de stabiliser et d'équilibrer l'interdépendance des relations ville-campagne, ce que nous avons appelé la complémentarité ville-campagne. Cette complémentarité implique d'abord de reconnaître l'interdépendance du développement ville-campagne, puis d'en analyser systématiquement les effets réciproques. Il est important de résister à la tentation de considérer ces espaces de manière isolée pour, au contraire, être attentif aux conséquences d'un statu quo où, à terme, « tout le monde risque de perdre ».

Quels axes prioritaires pour cette convergence ? Trois domaines privilégiés doivent être considérés pour opérationnaliser la complémentarité ville-campagne: la définition à l'échelle nationale des relations souhaitables entre villes et campagnes, la promo-

tion de la collaboration ville-campagne au niveau régional et le renforcement de la capacité d'action surtout des acteurs ruraux.

Quelles responsabilités ? Elles sont partagées entre la Confédération, les Cantons et les Communes. Il revient au niveau fédéral de définir l'orientation politique qui (ré)concilie la densification urbaine et la lutte contre l'étalement urbain avec l'occupation décentralisée du territoire. Le projet de territoire Suisse représente une belle opportunité pour donner un sens concret à la complémentarité ville-campagne. C'est aussi au niveau fédéral que revient la responsabilité d'harmoniser ses politiques (Agglo, NPR et les politiques sectorielles comme l'agriculture, l'aménagement du territoire,...) pour qu'elles considèrent ces interdépendances ville-campagne. Il lui incombe enfin d'établir une politique fédérale qui reconnaisse et consolide systématiquement le rôle et les fonctions spécifiques des régions rurales dans la production de biens collectifs environnementaux et sociaux essentiels au développement durable du pays². La (sur)consommation individuelle de ces biens collectifs doit être encadrée pour garantir leur reproduction à un prix rémunéré, et donc financé, à court, moyen et long terme³.

Les cantons doivent assumer, eux, la promotion de la collaboration horizontale et verticale dans le cadre de régions fonctionnelles aptes à traiter de la répartition adéquate de leurs charges et bénéfiques. Ils doivent aussi se charger de la promotion (appui, réformes institutionnelles) de la capacité d'actions et de collaboration des communes, surtout rurales. Finalement, les acteurs communaux sont responsables de développer leur collaboration intercommunale (urbano-rurale, rurale et urbaine) pour tirer parti des incitations cantonales et fédérales. C'est aussi dans le cadre de la définition et de la mise en œuvre de



Important: les relations ville-campagne pour un développement optimal des régions urbaines et rurales du pays

stratégies de développement pour les agglomérations, respectivement pour les régions rurales, que les cantons et les communes doivent consolider des solutions concrètes pour des relations ville-campagne complémentaires.

¹ Zermatt et St.Moritz éliminent une quantité de déchets par habitant supérieure à la moyenne ; Tages Anzeiger du 10.06.2009, page 28

² Voir les propositions de l'association des communes suisses, in Zehn Thesen zur Bedeutung des ländlichen Raumes in der Schweiz

³ Voir Imaginons une bio-Constitution pour servir de planète, de Dominique Bourg, in Le Monde, 29 avril 2009



Laurent Thévoz (1948) est licencié en géographie et master en sciences de l'administration publique. Au sein de la CEAT il concentre ses activités sur les politiques publiques à

impact spatial, les questions de gouvernance territoriale et de processus participatif. Il est également actif dans les pays en voie de développement dans ces mêmes thématiques.



Thomas Berz (1970) a étudié la géographie et la sociologie à l'Université de Berne. Il travaille depuis 2005 comme chef de projet dans les domaines de l'aménagement du territoire

et du développement régional dans le bureau Berz Hafner+Partner SA, à Berne. Il est directeur suppléant pour la région du Seeland-Bienne/Biel.

(traduction)



Les villes en route vers un développement durable

• • • • •

Anne DuPasquier
anne.dupasquier@are.admin.ch



La mise en œuvre des principes du développement durable est une exigence internationale, vieille de 30 ans mais toujours d'actualité. Par une approche globale et transversale, associant les acteurs concernés, des solutions respectueuses de l'environnement, économiquement efficaces et socialement responsables, pourront être trou-

vées pour répondre aux défis des villes, par exemple par une politique durable d'achats publics dans le domaine de la mobilité ou de la construction. L'ARE, par sa section Développement durable, accorde des soutiens logistiques ou financiers pour aider les villes, les communes et les cantons dans cette tâche.

En Suisse, outre seize cantons, quelque 170 communes représentant 30 pour cent de la population suisse ont entrepris une démarche de développement durable, de type stratégie ou Agenda 21. Le phénomène est pour l'heure nettement urbain. En effet, les trois quarts d'entre elles sont des villes ou encore des communes faisant partie d'une agglomération. Le dernier quart consiste en communes rurales qui ne représentent au total que 50'000 habitants.

Ces collectivités locales répondent ainsi à la demande de la Conférence de l'ONU sur l'environnement et le développement qui a eu lieu à Rio en 1992 et qui, outre un engagement des pays pour une stratégie nationale de développement durable, incitait les collectivités locales à faire de même. En Suisse, le développement durable est une exigence figurant dans la Constitution. Sa mise en œuvre au niveau de l'administration fédérale est concrétisée dans la stratégie adoptée par le Conseil fédéral en avril 2008¹. Ce document comprend aussi des incitations à l'intention des cantons, des villes et des communes.

Aujourd'hui, les démarches de développement durable sont toujours d'actualité: ces six dernières années, le nombre de communes engagées dans un tel processus a pratiquement doublé.

Quels intérêts le développement durable peut-il présenter pour les villes et les agglomérations?

Ses avantages sont de deux ordres, institutionnel et substantiel.

D'une part, une approche sous l'angle du développement durable sous-entend d'aborder les problèmes de manière globale, transversale et multidisciplinaire, au lieu de le faire de manière sectorielle. Pour cela, il s'agit d'identifier tous les acteurs concernés, de les associer à la recherche

des solutions et de mettre en évidence les conflits potentiels suffisamment tôt. Applicable avec des degrés divers de participation, ce procédé permet de rapprocher les élus, les employés de l'administration et les citoyens, et de confronter experts et usagers. L'analyse des effets d'une politique, d'un programme ou d'un projet sur l'environnement, la société et l'économie doit se faire dans le temps, à court, moyen et long termes; il faudra par exemple en tenir compte pour toutes les phases de la vie d'un bâtiment - de l'avant-projet de construction à l'élimination des matériaux, en passant par son exploitation - et non pas seulement au moment de l'attribution du crédit. Cette analyse doit aussi avoir lieu à l'échelle spatiale, c'est-à-dire au-delà des frontières institutionnelles et en intégrant les espaces fonctionnels. Il peut s'agir, lors d'une modération du trafic par exemple, d'éviter de le reporter avec ses effets négatifs dans un autre quartier ou une autre commune. La notion de solidarité, inhérente au développement durable, s'applique non seulement au niveau international, mais aussi entre la ville et la campagne ou entre les différents quartiers d'une ville.

D'autre part, les villes étant confrontées à de nombreux défis, tels que le changement climatique, l'énergie, la préservation des ressources naturelles, l'utilisation du sol ou les problèmes sociaux, elles doivent y répondre par des solutions durables. Cela signifie que non seulement les aspects économiques doivent être pris en compte, mais aussi les aspects environnementaux et sociaux. Les thèmes le plus souvent abordés dans les démarches de développement durable touchent justement l'aménagement du territoire, la mobilité et le paysage².

Un grand potentiel d'action existe notamment dans le domaine des achats publics de biens et services, puisque

De la ville aux quartiers durables

Pour préserver et (re)créer une bonne qualité de vie pour les habitants, le quartier est une échelle adéquate pour appliquer les critères d'un développement durable, étant le lieu de vie par excellence, lieu d'identification et de proximité. Les offices fédéraux de l'énergie et du développement territorial ont donc lancé en juin dernier une phase de test d'un outil destiné à faciliter la mise en œuvre de quartiers durables.

Pour plus d'information: www.quartiertsdurables.ch

ceux-ci représentent, en Suisse, quelque 40 milliards par an. Dans le domaine de la mobilité, on citera par exemple la Ville de Neuchâtel qui a mis en place une telle politique dans le cadre de son Agenda 21: notamment, achat de véhicules plus économes ou dotés de motorisations alternatives permettant de réduire les impacts du trafic motorisé sur l'environnement et sur la santé des habitants, aide à l'achat de vélos électriques, mise à disposition gratuite de vélos pour la population et les touristes, encouragement à l'application d'un plan de mobilité pour les entreprises ou cours de conduite Eco-Drive pour l'administration. Le domaine de la construction, de la politique du logement et des aménagements de l'espace public recèlent également des potentiels énormes pour appliquer les principes du développement durable: l'enjeu consiste à prendre en compte dans tous les projets la préservation des ressources (matériaux, énergie), la santé, ainsi que la mixité sociale, intergénérationnelle et multiculturelle, tout en garantissant des finances saines.

L'ARE, par son rôle de plate-forme pour la promotion du développement durable en Suisse, propose différentes activités qui s'adressent notamment aux villes pour les aider dans ces tâches, telles qu'un répertoire des dé-

marches en ligne, un Forum pour s'informer et échanger, un programme d'encouragement pour initier des actions, un système d'indicateurs ou un groupe d'échange d'expériences sur l'évaluation de la durabilité de projets.

¹ Conseil fédéral, 2008, Stratégie pour le développement durable: lignes directrices et plan d'action 2008-2011

² <http://www.are.admin.ch/themen/nachhaltig/00264/00538/index.html?lang=fr>



Anne DuPasquier est biologiste. Elle a obtenu sa licence à l'université de Lausanne et s'est spécialisée

dans la gestion de l'environnement à l'Institut des hautes études en administration publique. Elle a ensuite travaillé dans un bureau privé en tant qu'ingénieure-conseil en environnement avec comme points forts la gestion des déchets, ainsi que la nature et le paysage, notamment leur intégration dans les instruments d'aménagement. Elle a intégré l'ARE en 2001 où elle est cheffe suppléante de la section Développement durable. Elle s'occupe notamment de la promotion du développement durable auprès des cantons et des communes.

Nyon – quels enjeux pour un développement durable ?

Sarah Huber
sarah.huber@nyon.ch.

● **Le développement durable à Nyon, c'est surtout un état d'esprit et une manière d'aborder l'action communale globalement en sortant des approches sectorielles, dans une perspective de long terme et en associant la population aux processus de décision.**

Les habitant-es ont ainsi élaboré une trentaine de projets pour améliorer leur qualité de vie dans le cadre d'une large démarche participative baptisée **COMPANYON**.

Une série de projets touche à la qualité de l'environnement physique urbain (urbanisme, architecture, espaces publics, mobilité).

Mais un environnement de qualité ne suffit pas, le lien social est essentiel. Une série de projets va dans ce sens: favoriser la création de maisons de quartier, créer une commission d'intégration, prévenir la violence par des actions auprès des jeunes, construire des appartements pour les personnes âgées, etc.

Enfin, **COMPANYON** a constitué une démarche participative ambitieuse qui a démontré la nécessité de changer les méthodes de travail pour que la question de la participation des ha-

bitants soit abordée très tôt dans l'élaboration des projets. Les citoyens doivent aussi accéder aisément à des autorités à l'écoute de leurs besoins. De **COMPANYON** émanent ainsi plusieurs propositions pour une communication renforcée et une participation accrue. Les projets issus de **COMPANYON**, acceptés par les autorités début 2008, sont aujourd'hui progressivement mis en œuvre.

Ils seront complétés par un programme de politique énergétique qui doit amener la Commune à obtenir le label Cité de l'énergie dans quatre ans. Enfin, le développement durable d'une ville c'est aussi une vie économique saine et dynamique. Pour Nyon les enjeux principaux consistent à dynamiser un centre-ville qui souffre de la concurrence des grands centres commerciaux de la périphérie, à resserrer les liens avec les entreprises implantées pour renforcer leur ancrage et à valoriser au mieux les zones de développement encore à disposition.

Le développement durable constitue donc à la fois un objectif, un processus et un projet pour la ville.



Récemment nommée Déléguée à l'énergie et au développement durable de la Ville de Nyon, Sarah Huber (1971) est économiste. Son parcours professionnel l'a menée, en particulier, du

lancement de la politique fédérale des agglomérations au secrétariat municipal de la Ville de Nyon.

Les régions transfrontalières européennes en quête de stratégies communes

• • • • •

Véronique Bittner-Priez
veronique.bittner@regbas.ch

Photo aérienne de Bâle (mise à disposition)



Bâle est le centre d'une région métropolitaine trinationale comptant 830'000 habitants. Malgré son dynamisme économique et social exceptionnel, cet espace reste composite en raison de sa fragmentation par des frontières nationales, cantonales et

communales. De même que d'autres régions métropolitaines transfrontalières en Europe, la région bâloise cherche maintenant à progresser vers une meilleure intégration institutionnelle et fonctionnelle.

Au cœur de l'Europe, les trois pays que sont l'Allemagne, la France et la Suisse forment, au point de rencontre de leurs quatre régions frontalières (pays de Bade, sud du Palatinat, Alsace et nord-ouest de la Suisse), la région transfrontalière du Rhin supérieur. Elle est bordée par la chaîne du Jura au sud, la Forêt Noire à l'est, et les Vosges à l'ouest. Avec le Rhin, ces massifs montagneux lui confèrent une identité spécifique, tant sur le plan paysager que du point de vue du développement urbain et des voies de communication. Située à l'extrémité sud, au coude du Rhin, Bâle est devenue le centre d'une région métropolitaine trinationale.

L'espace métropolitain bâlois ne se caractérise pas seulement par le point de rencontre de plusieurs espaces nationaux. Son territoire comprend plus de 226 villes et communes; du côté suisse, il est à cheval sur les quatre cantons de Bâle-Ville, Bâle-Campagne, Argovie et Soleure. Il compte 830'000 habitants et 333'000 emplois. Le noyau de cet espace est composé de la ville de Bâle, de Muttenz et Allschwil dans le canton de Bâle-Campagne, de Weil-am-Rhein et Lörrach en Allemagne, ainsi que de Saint-Louis et Huningue en France.

URBACT: programme européen de développement urbain durable

But: développer les échanges entre les villes afin d'améliorer l'efficacité des politiques de développement urbain durable en Europe.

www.urbact.eu

ORATE: Observatoire en réseau de l'aménagement du territoire européen (ESPON en anglais)

But: établir un système permanent d'observation du territoire européen et utiliser les données spatiales et les résultats des analyses dans la conception des politiques territoriales.

www.espon.eu

En raison de sa situation géographique et de son patrimoine historique et culturel, la région bâloise est devenue un espace économique, social et culturel unique: le « cluster » des sciences de la vie, l'industrie des transports et de la logistique, les foires commerciales, l'art et la culture lui impriment ce dynamisme exceptionnel. Cette prospérité se reflète dans l'intensité des relations entre les sous-régions de cet espace métropolitain, tant au niveau institutionnel qu'économique. Relevons, par exemple, que 50 000 travailleurs frontaliers franchissent les frontières quotidiennement.

Les frontières: atouts et obstacles à la fois

Malgré cette forte imbrication, l'espace métropolitain bâlois reste morcelé par des limites nationales, cantonales et communales. Certes, les frontières peuvent constituer un atout car elles permettent d'offrir aux entreprises, sur un espace restreint, des conditions générales d'implantation très variées. Cependant, elles posent un problème difficile, car elles entravent les échanges entre les différentes aires industrielles. Ainsi par exemple, l'hétérogénéité des législations entrave la création de nouveaux « clusters » économiques ainsi qu'un développement territorial intégré.

Les acteurs de l'espace métropolitain bâlois savent que l'attrait à long terme de la région du Rhin supérieur dépend d'une étroite coopération transfrontalière. De nombreuses initiatives de coopération existent déjà. Les villes et les communes proches du coude du Rhin ont uni leurs forces dans l'Eurodistrict trinational de Bâle (TEB), qui constitue une plate-forme politique pour la discussion de questions transfrontalières et le lancement de projets communs. En outre, la Conférence germano-franco-suisse du Rhin supérieur est une organisation faitière de coopération transfrontalière

qui fait un travail particulièrement intéressant dans cette région. L'espace métropolitain bâlois est également représenté dans cette instance par ses entités cantonales – notamment les cantons de Bâle-Ville et de Bâle-Campagne.

L'UE au service des agglomérations et espaces métropolitains transfrontaliers

L'espace métropolitain bâlois n'est pas un cas unique en Europe. D'autres régions transfrontalières sont confrontées à des opportunités et des défis similaires. Néanmoins, elles abordent les problèmes d'une manière fort différente les unes des autres, tant au niveau institutionnel qu'économique. L'UE a, par conséquent, mis sur pied des programmes d'encouragement – par exemple URBACT et ORATE (cf. encadré) – qui favorisent les échanges entre les agglomérations et les espaces métropolitains transfrontaliers. Les partenaires de l'espace métropolitain bâlois profitent, eux aussi, de ces opportunités et participent aux deux projets suivants:

Le projet URBACT « Expertise de la gouvernance dans les agglomérations transfrontalières » (EGTC) se consacre à l'échange d'expériences entre six agglomérations transfrontalières: l'Eurodistrict Trinational de Bâle, l'Eurodistrict Strasbourg-Ortenau (France - Allemagne), l'Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai (France - Belgique), l'Eurocidade Chaves-Verin (Portugal - Espagne), l'agglomération transfrontalière de Francfort-an-der-Oder – Slubice (Allemagne - Pologne) et le groupe européen de collaboration transfrontalière GECT Ister-Granum (Hongrie - Slovaquie). La mise en réseau de plusieurs agglomérations transfrontalières, la comparaison des systèmes de gouvernance et l'élaboration de « plans d'actions locaux » permettent aux partenaires du projet d'analyser leurs structures de

coopération à la lumière des expériences des autres et, le cas échéant, de les remanier.

Le projet ORATE « Régions métropolitaines transfrontalières polycentriques » (METROBORDER), lancé notamment par l'ARE, a principalement pour but d'analyser l'intégration institutionnelle et fonctionnelle des régions métropolitaines transfrontalières polycentriques. Une équipe formée par des instituts de recherche du Luxembourg, de Belgique, d'Allemagne, de France et de Suisse étudie, dans un premier temps, les éléments caractéristiques de ces régions en Europe et approfondit, dans un deuxième temps,

cette analyse pour deux régions métropolitaines: la région du Rhin supérieur (en particulier Bâle) et la Grande Région. Cette dernière englobe le Grand-Duché du Luxembourg, la Sarre, le Land de Rhénanie-Palatinat, la Lorraine, la Wallonie (Belgique) et les communautés francophones et germanophones de Belgique.

Ces projets permettent à l'espace métropolitain bâlois de participer à la constitution de réseaux européens de coopération. Ils lui donnent aussi et surtout l'occasion d'acquérir de nouvelles informations sur l'intégration institutionnelle et fonctionnelle au-delà des frontières. Ces connaissances

peuvent servir de fondement à la définition de stratégies nouvelles, permettant de surmonter le morcellement territorial et de mieux tirer parti des effets positifs des frontières.

(traduction)



Véronique Bittner-Priez, 1971, titulaire d'un Master en sciences politiques, est responsable de ces programmes d'encouragement pour la REGIO BASILIENSIS, dont le siège est à Bâle.



Editoriale

Georg Tobler
responsabile della sezione Politica degli agglomerati ARE
georg.tobler@are.admin.ch



**«Le città e gli agglomerati sono laboratori
d'innovazione»**



Nel corso degli ultimi decenni, l'importanza economica e sociale delle città e degli agglomerati urbani è aumentata. La fondazione della Conferenza tripartita degli agglomerati e il lancio della politica federale degli agglomerati, hanno dato un'ulteriore spinta alla dinamica nelle questioni relative alle aree urbane. Elemento centrale della politica degli agglomerati è il fondo infrastrutturale, il cui obiettivo è la risoluzione dei problemi legati ai trasporti e all'inse-diamento.

Altrettanto importanti sono tutti gli altri sforzi intrapresi per plasmare lo sviluppo dell'agglomerato in modo sostenibile. Ad esempio, sempre più Cantoni e Comuni sviluppano forme innovative di cooperazione. Diverse strategie e progetti mirano al miglioramento della posizione degli agglomerati dal punto di vista della promozione del sito, della cultura o della qualità paesaggistica. Inoltre, gli attori urbani promuovono mediante processi interdisciplinari una rivalutazione mirata dei quartieri. La tematica dello sviluppo sostenibile dei quartieri acquista crescente importanza. La tematica delle aree urbane ha, insomma, un suo

posto nell'agenda politica, la sensibilità in proposito è accresciuta e ne è riconosciuta l'importanza.

Tuttavia, i successi ottenuti non dovrebbero indurre a riposare sugli allori. La cooperazione negli agglomerati è ancora un fragile germoglio di cui bisogna prendersi cura. Contemporaneamente, diventa sempre più rilevante la tematica delle aree metropolitane. Qui la sfida risiede essenzialmente nell'aspra competizione a livello europeo. Per questo motivo, dobbiamo rafforzare in modo mirato le nostre aree metropolitane, senza dimenticare tuttavia l'importante ruolo degli agglomerati di piccole e medie dimensioni nel sistema urbano svizzero. Infine, vista la crescente interdipendenza e interconnessione tra città e campagna, è necessario rafforzare i rapporti tra queste due regioni. Le città e gli agglomerati sono spazi vitali ed economici dinamici, eterogenei e complessi. Si presentano come veri e propri laboratori dell'innovazione. Meritano quindi, anche in futuro, la nostra completa attenzione.

(traduzione)



Città e agglomerati urbani: un tema politico prioritario del futuro

• • • • •

Georg Tobler
georg.tobler@are.admin.ch



La politica degli agglomerati è la risposta della Confederazione alle complesse sfide poste dagli spazi urbani. Essa agisce sia a livello di agglomerato che direttamente nei singoli quartieri. La Confederazione perse-

gue così l'obiettivo di riunire tutte le politiche settoriali di rilievo e i diversi livelli statali nell'ottica di una governance multilivello.

Chi percepisce con tutti i suoi sensi come ciclista, pedone o conducente d'auto i quartieri di una città o i Comuni di un agglomerato, noterà allo stesso tempo bellezze, contrasti, imperfezioni, densità, estensione, rumore, pace, solitudine e frenesia. A volte, non si saprà nemmeno stabilire con certezza se ci si trova ancora in città, nell'agglomerato o già «fuori» in campagna. Infatti, i confini tra città e campagna sono diventati labili: con gli agglomerati sono nate realtà molto complesse, affascinanti e dinamiche. La loro gestione non è difficoltosa solo in megalopoli come Mumbai o Città del Messico. Anche nelle più modeste circoscrizioni svizzere, il controllo del processo di sviluppo degli agglomerati urbani rappresenta un'importante sfida. Ciò impone una riflessione al di là delle usuali barriere specialistiche ed istituzionali e l'audace sperimentazione di nuove forme di cooperazione.

Una conduzione tripartita della politica degli agglomerati

Per questo motivo, nella politica degli agglomerati la Confederazione, i Cantoni, i Comuni e le città affrontano il compito di concerto. Dal 2001, fissano in comune, nel quadro della Conferenza tripartita degli agglomerati, le priorità e gli indirizzi strategici della politica degli agglomerati e coordinano le relative attività. E così emerso che le possibilità d'intervento si differenziano tanto quanto le sfide. La molteplicità federalista permette la nascita di altri approcci e altre idee in ogni Cantone, in ogni città e in ogni agglomerato. La Confederazione si assume il compito, in questo laboratorio, di fornire impulsi ed incentivi e di interrelare a livello nazionale gli attori e lo scambio di esperienze. Uno strumento importante a questo proposito si sono rivelati i progetti modello: la Confederazione sostiene progetti innovativi negli agglomerati a condizione che l'iniziativa parta da attori locali o regionali. In-

zialmente si trattava soprattutto dello sviluppo di nuove forme di governance. Ultimamente, invece, si sono aggiunti altri temi come la cooperazione tra città e campagna o lo sviluppo transfrontaliero di parchi negli agglomerati urbani.

La Confederazione si impegna a livello di agglomerato urbano e di quartiere

Agli inizi del suo impegno nella politica degli agglomerati, la Confederazione ha incentrato il suo intervento sul livello regionale. Questo, nella convinzione che le sfide sovralocali negli agglomerati potessero essere affrontate in modo efficace solo con la collaborazione di tutti i Comuni e Cantoni interessati. Il fondo infrastrutturale della Confederazione, tramite il quale sono finanziati i programmi d'agglomerato, rappresenta l'elemento trainante. Nel frattempo, con poche eccezioni minori, tutti gli agglomerati urbani sono coinvolti nell'elaborazione di questi programmi. Già si constatano i primi visibili progressi della collaborazione a livello di agglomerato.

Il confronto più approfondito con le sfide urbane ha invece presto rivelato che anche il livello di quartiere deve essere un elemento integrante della politica degli agglomerati. Infatti, è nei quartieri che si svolge la vita quotidiana. Inoltre, se uno o più quartieri cadono in una spirale discendente, sono la competitività e la qualità di vita di un'intera città ad essere messe in gioco. Una buona immagine, invece, si ripercuote positivamente su tutta la regione. Per questo motivo, già alcuni anni or sono, la Confederazione aveva iniziato a raccogliere e sviluppare le conoscenze relative a questo tema, basandosi sullo stretto scambio di esperienze con degli specialisti attivi a livello pratico. Attenendosi al modello francese si è scelto il termine di «progetto urbano» («projet urbain») per descrivere il processo globale dello svi-

Città e agglomerati sotto la lente

Alcuni anni fa, l'ARE, nel quadro della politica federale degli agglomerati, ha lanciato il «Monitoraggio dello spazio urbano svizzero». Sedici studi tematici analizzano gli aspetti e gli sviluppi più importanti nelle aree urbane. Nel giugno del 2009, come complemento, è stato pubblicato il rapporto di sintesi «Monitoraggio dello spazio urbano svizzero – analisi delle città e degli agglomerati». Lo studio offre una visione generale dello sviluppo passato e attuale delle città e degli agglomerati.

www.aren.admin.ch > documentazione > pubblicazioni

luppo di quartiere. Nel 2008, insieme ad altri uffici federali, l'ARE ha lanciato un programma pilota quadriennale a sostegno dei processi di sviluppo nei quartieri delle città di piccole e medie dimensioni (vedi art. a pag. 86).

Governance multilivello come standard

La gestione dello sviluppo negli agglomerati e nei quartieri richiede nuove forme di governance. In particolare, vanno superate barriere istituzionali e specialistiche. Sul piano dell'agglomerato si tratta per esempio di realizzare passo dopo passo delle strutture di cooperazione efficienti che garantiscano la partecipazione democratica della popolazione. A livello di quartiere, invece, occorre da un lato interrelare politiche settoriali tradizionalmente divise come urbanistica, trasporti, aree verdi cittadine, sicurezza, politica dell'integrazione, scuola e sport. D'altro canto, si tratta di riunire a un tavolo attori pubblici e privati, ad esempio proprietari di immobili o committenti. Di regola, i nuovi processi toccano, tanto per gli agglomerati quanto per i quartieri, le competenze di tutti e tre i livelli statali. Questa governance multilivello comporta nuove sfide per tutti i partner coinvolti e presuppone la volontà di sperimentare.



È necessario che la tematica delle aree urbane acquisti maggiore consenso politico senza tralasciare il rafforzamento contemporaneo del territorio rurale.

Nuovi impulsi e nuovi temi

Anche in futuro, la politica degli agglomerati dovrà rispondere a nuovi sviluppi e fornire nuovi impulsi, senza mettere in discussione ciò che è stato raggiunto. La valutazione della politica federale degli agglomerati, prevista per il 2010, offrirà l'opportunità di una compiuta verifica della situazione. Attualmente si possono formulare le osservazioni seguenti.

I nostri agglomerati urbani si interpellano sempre più assumendo la connotazione di conurbazioni. Devono poter sostenere la concorrenza delle aree metropolitane estere. Una politica svizzera delle aree metropolitane, intesa come complemento alla politica degli agglomerati, dovrebbe sostenere e rafforzare le aree metropolitane indigene.

La politica degli agglomerati non deve arrestarsi alle tematiche relative ai trasporti e all'insediamento. Gli agglomerati urbani sono confrontati a sfide impegnative anche in altre politiche settoriali, come ad esempio nell'ambito della cultura, dell'infrastruttura, del paesaggio o della politica sociale. Confederazione, Cantoni, città e Comuni devono fornire a questo proposito impulsi ulteriori.

Con il crescente amalgamarsi delle aree cittadine e rurali aumenta la dipendenza reciproca. I contrasti e i conflitti tradizionali devono essere superati e gli interessi comuni vanno posti in primo piano. Partenariati mirati contribuiscono al rafforzamento della posizione sia degli spazi urbani che di quelli rurali e vanno tenuti in maggiore considerazione nell'ambito della politica degli agglomerati.

In futuro, le città e gli agglomerati urbani assumeranno un ruolo ancora più importante. È quindi necessario che la tematica delle aree urbane acquisti maggiore consenso politico senza tralasciare il rafforzamento contemporaneo del territorio rurale. Questo sviluppo territoriale complessivo è immaginabile solo se la politica saprà sviluppare approcci adeguati per entrambi gli spazi tenendo in considerazione la loro stretta connessione.

(traduzione)



Georg Tobler, 1963, è giurista e urbanista. Collabora dal 2001 all'elaborazione della politica degli agglomerati e attualmente dirige

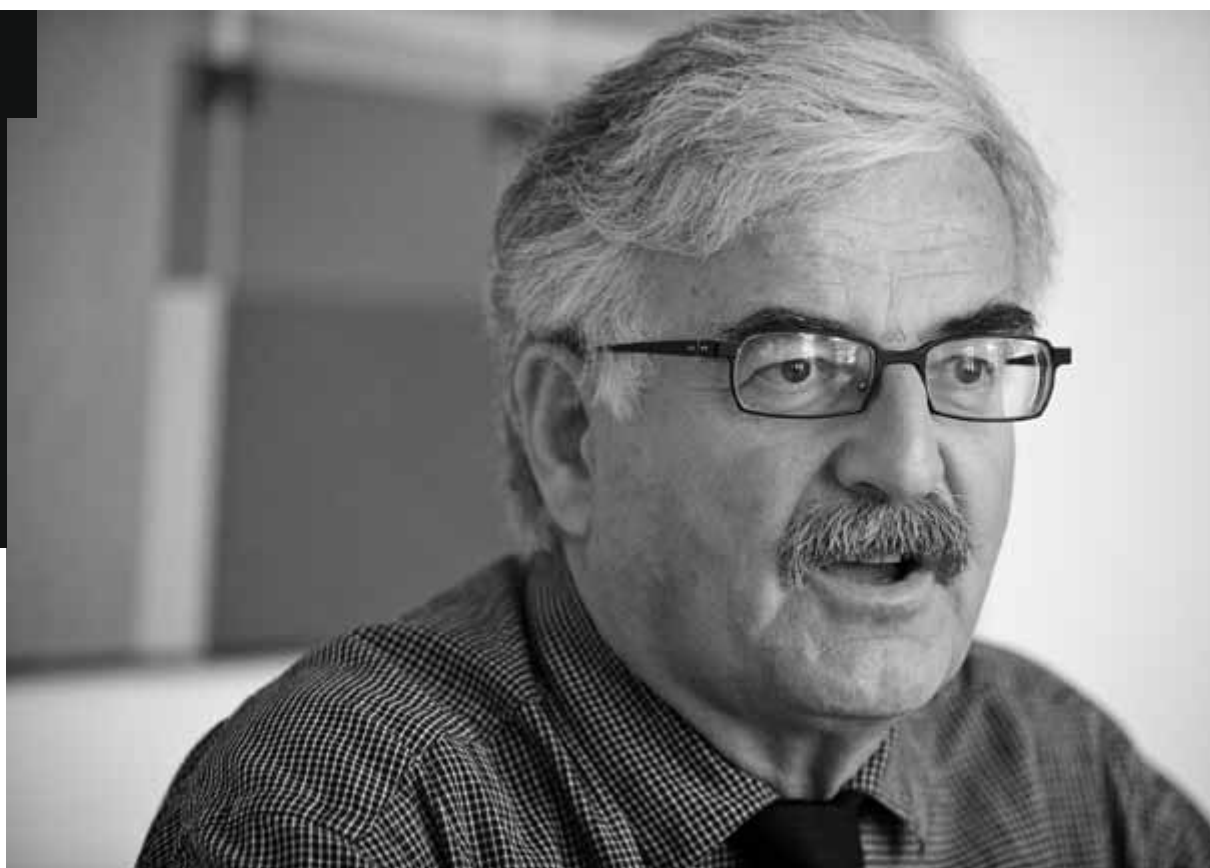
la sezione Politica degli agglomerati dell'ARE. Abita con la sua famiglia a Berna.

«Le Città devono superare le loro barriere politiche»

• • • • •

Intervista: Pieter Poldervaart

Foto: Henri Leuzinger



Marcel Guignard, presidente dell'Unione delle città svizzere, rivendica uno sviluppo della politica federale e cantonale che non escluda più le città. Per conferire maggiore rilievo alle esigenze delle città e degli agglomerati urbani, Guignard propone un «mainstreaming degli agglomerati» che esamini tutte le questioni politiche dal punto di vista della loro influenza sullo sviluppo degli agglomerati. Questo, perché ritiene che agglomerati urbani forti e città prospere siano un vantaggio per tutto il Paese.

Marcel Guignard (1949) ha studiato giurisprudenza alle Università di Ginevra, Zurigo e Basilea. Dopo aver lavorato presso il Tribunale distrettuale di Aarau e come assistente presso il servizio giuridico del Governo cantonale è stato nominato direttore della Divisione giustizia del Dipartimento dell'Interno del Cantone di Argovia. Nel 1988 è stato eletto sindaco di Aarau. Inoltre, Guignard è presidente dell'Unione delle città svizzere, presidente del consiglio d'amministrazione della Comunità di finanziamento di città svizzere Urbanis e membro del consiglio dei sindaci Aareland.

Sono ormai decenni che le città si lamentano perché i loro problemi non godono della giusta considerazione presso la Confederazione e i Cantoni. La situazione è migliorata nel corso degli ultimi anni?

In effetti, oggi ci si rende maggiormente conto che le città sono dei veri e propri sismografi, centri di cristallizzazione e motori della nostra società e dell'economia. Ne consegue che le città sono sempre più spesso associate ai processi politici.

Tuttavia, questa consultazione o partecipazione non avviene ancora in tutti i settori e manca di coerenza. Positiva è stata, ad esempio, la collaborazione nell'ambito della politica in materia di stupefacenti. Un esempio negativo concerne invece proprio la pianificazione del territorio: come si sa, l'avamprogetto per la nuova legge sullo sviluppo territoriale è stato accolto in modo critico durante la procedura di consultazione. In seguito a ciò, il Consigliere federale Moritz Leuenberger ha invitato i Cantoni a una discussione su come procedere: le città invece sono state dimenticate, nonostante avessimo chiaramente manifestato il nostro interesse. Nel frattempo, anche se tardi, il coinvolgimento del livello comunale è stato assicurato proprio grazie alle nostre insistenze.

Per lo meno, otto anni fa è stata costituita la Conferenza tripartita sugli agglomerati (CTA). Ne è valsa la pena?

Sicuramente, tutti i livelli coinvolti ne sono convinti. La CTA ha indubbiamente contribuito ad una migliore comprensione reciproca e si può dire che è diventata indispensabile. Penso inoltre che la CTA, nell'ambito dei temi trattati, abbia fornito impulsi importanti a tutti i livelli statali. Alcuni esempi sono la politica sociale e dell'integrazione, il rapporto del Consiglio federale, di recente pubblicazione, sulla violenza giovanile, ma anche il dibattito sul contri-



buto della politica degli agglomerati alla competitività svizzera.

Allora è pienamente soddisfatto dei risultati raggiunti?

Purtroppo no, perché le possibilità della CTA sono limitate. Normalmente, la CTA commissiona una perizia, la valuta e vara successivamente delle raccomandazioni per la Confederazione, i Cantoni, le città e i Comuni. Tuttavia, le mancano le competenze necessarie per adottare decisioni vincolanti.

Come si potrebbe conferire più mordente a questo club di dibattito?

La CTA non è un club di dibattito. Oggi è una realtà dinamica e le sue raccomandazioni sono tenute in piena considerazione nel processo legislativo. Recentemente abbiamo licenziato un rapporto nell'ambito della politica d'integrazione sul ruolo che ogni attore dovrebbe assumere per migliorare la po-

litica d'integrazione. Ma tornando alla domanda: un passo decisivo verso un maggiore potere vincolante sarebbe quello di istituzionalizzare definitivamente la CTA come ente stabile anziché progetto temporaneo. Eventualmente sarebbe necessaria una modifica a livello legislativo per conferire alla CTA le competenze del caso. Il problema risiede nel fatto che la Costituzione federale svizzera prevede essenzialmente solo due partner, la Confederazione e i Cantoni. Gli interessi delle Città sono invece solo da «prendere in considerazione», come recita l'articolo 50. Oggi, questo non basta più perché tre quarti della politica interna svizzera si ripercuotono sul Comune e la città. Per quanto riguarda l'esecuzione, siamo coinvolti già da tempo.

Forse la vostra associazione dovrebbe esercitare una pressione maggiore?

In effetti vogliamo apportare il nostro contributo in modo più sistematico.

Questo significa essere più presenti a livello specialistico e mediatico, agire in modo più proattivo e meno reattivo, ed individuare e trattare precocemente le questioni incombenti tramite un monitoraggio per prendere posizione prima della procedura di consultazione.

Allora, un classico gruppo di pressione? Quando si inaugurerà a Berna anche una «Casa delle Città»?

Non molto presto. Il nostro budget è molto limitato, noi siamo «elvetica-mente snelli» in confronto all'estero. Però cerchiamo un contatto stretto con i nostri parlamentari. Inoltre, in futuro, puntiamo ad una collaborazione più sistematica con l'Amministrazione federale. Infatti, è importante che si conoscano già a questo livello, durante la fase di preparazione di un oggetto, le esigenze delle città.

Uno strumento per risolvere i problemi più impellenti delle città è il fondo infrastrutturale. Una boccata d'ossigeno per le città?

Ci siamo impegnati con veemenza per il fondo infrastrutturale e ne siamo ben contenti. Si tratta di un'importante pietra miliare verso l'armonizzazione di trasporti e insediamento. Tuttavia, non possiamo essere completamente soddisfatti: i mezzi sono decisamente insufficienti rispetto alle necessità.

Un problema è dato anche dal presupposto per cui la Confederazione sbloccherà i fondi relativi ai progetti immediatamente realizzabili attualmente solo nel 2015. Cosa consigliate ai vostri aderenti?

Non formuliamo raccomandazioni vere e proprie ai membri dell'Unione delle città svizzere su un prefinanziamento o meno dei loro progetti. Le singole situazioni di partenza, infatti, si differenziano troppo. Comunque, la pressione sui Cantoni e sulle città per un prefinanziamento dei progetti è for-

te. Questo, naturalmente, blocca dei mezzi che sarebbero necessari altrove e provoca costi d'interesse ulteriori. Un fatto che, vista la difficile situazione economica attuale, rappresenta un onere considerevole.

Abbiamo ricapitolato il decennio di vita della CTA. Qual è il suo bilancio per quanto riguarda l'ultimo decennio di politica degli agglomerati a livello federale e cantonale?

Diciamo che le macchine sono lente, ma macinano. Veri e propri progetti pionieristici sono i programmi d'agglomerato e i progetti modello della Confederazione. Pur con mezzi finanziari modesti si è data la stura ad uno sviluppo incredibile. Qui si sente veramente una dinamica forte. Ben diversa è la situazione per quanto concerne la riflessione in termini di spazi funzionali, la collaborazione transfrontaliera, la coordinazione di trasporti e insediamento o il riconoscimento di città, agglomerati e aree metropolitane. Qui siamo solo agli inizi.

Chi è troppo lento?

Per quanto riguarda la collaborazione transfrontaliera, il problema è nelle teste, praticamente a tutti i livelli. L'importanza dello spazio funzionale è fuori discussione, ma le conseguenze che ne derivano vengono trattate con troppa titubanza. La prassi dimostra che nel quotidiano i confini politici sono irrilevanti: ad esempio Aarau ha 16'000 abitanti, ospita però 23'000 posti di lavoro. Nei dintorni della città vivono altre 60'000 - 80'000 persone di cui molte sono pendolari verso la Città. Il contatto giornaliero è quindi dato, perché allora non un'unione politica?

Sono forse necessarie nuove forme politiche?

È possibile, ma sarebbe necessaria una base scientifica. Nel quadro del Programma nazionale di ricerca abbiamo

La Conferenza tripartita degli agglomerati

La Conferenza tripartita degli agglomerati (CTA) è la piattaforma politica di Confederazione, Cantoni, città e Comuni. È stata istituita il 20 febbraio 2001 dal Consiglio federale, dalla Conferenza dei governi cantonali (CdC), dall'Associazione dei Comuni svizzeri (ACS) e dall'Unione delle città svizzere (UCS).

Obiettivo della CTA è una stretta collaborazione verticale dei tre livelli statali e lo sviluppo di una politica comune degli agglomerati. Oltre all'informazione reciproca, la CTA intende contribuire soprattutto al rafforzamento della collaborazione tra gli agglomerati urbani e affrontare i loro problemi in un'ottica interdisciplinare.

La base giuridica della CTA è un accordo tra il Consiglio federale e CdC, ACS, UCS.

La CTA si riunisce almeno due volte all'anno. Insedia gruppi di lavoro per l'elaborazione dei temi e interpella specialisti esterni. La presidenza e il segretariato sono diretti dalla CdC. Attualmente, la CTA si occupa della necessità d'intervento a livello legislativo della politica degli agglomerati, dell'armonizzazione tra la politica degli agglomerati e la politica degli spazi rurali e dello sviluppo ulteriore della politica svizzera in materia d'integrazione.

www.tak-cta.ch

Thomas Minger, 1966, è responsabile del settore Politica interna presso la Conferenza dei Governi cantonali (CdC).

Thomas Minger, t.minger@kdk.ch

inoltrato la candidatura per un progetto corrispondente e speriamo quindi in uno studio sistematico. Alla base sta la considerazione che oggi gli spazi funzionali non corrispondono più ai confini attuali delle strutture politiche. Scopo del progetto di ricerca è di esaminare le possibilità di stabilire efficaci corrispondenze tra problemi e strutture decisionali di spazi politici confinanti.

Attualmente, questo approccio conduce spesso all'aggregazione di Comuni al fine di adempiere le esigen-

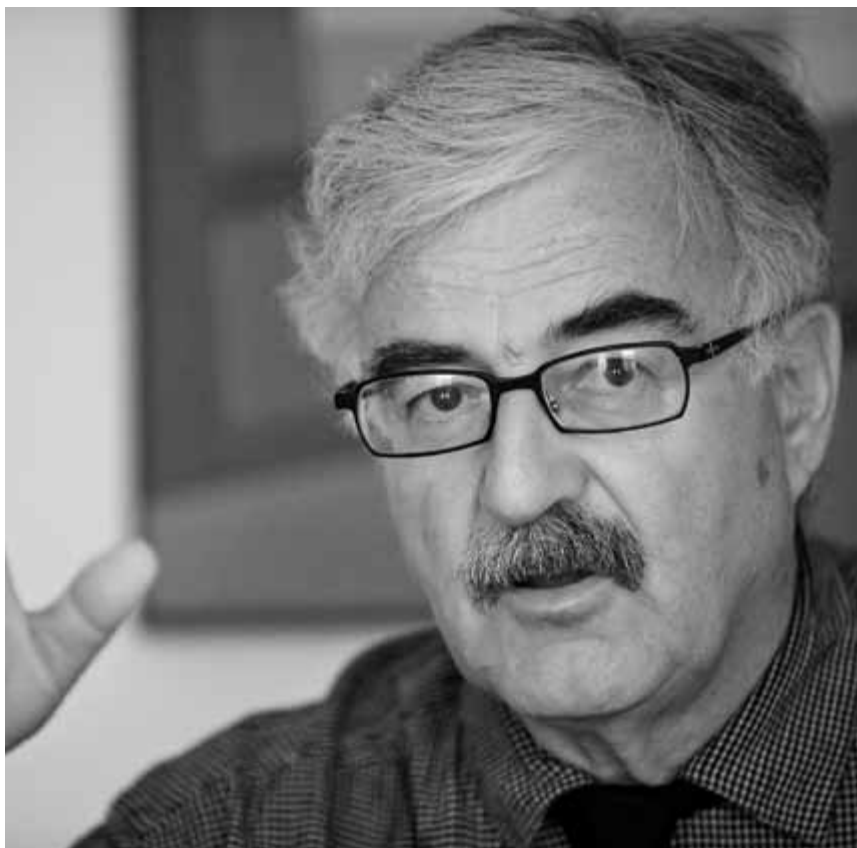
ze dello spazio funzionale: una procedura promettente?

Io sono assolutamente di questa opinione. Con la fusione praticamente conclusa di Rohr e Aarau dimostriamo che si tratta di una pratica sensata. Tuttavia, devono essere adempiute due condizioni. Da una parte, deve esserci un vantaggio economico più o meno considerevole per entrambi i partner. Questo lo si raggiunge normalmente con i guadagni in efficienza a livello amministrativo, che fra l'altro vanno a favore del contribuente. Dall'altra, vanno sgombrate le riserve a livello emotivo. Una fusione è la più completa delle cooperazioni possibili e comporta numerosi vantaggi. In particolare, permette un'equa compensazione tra partecipazione democratica e responsabilità finanziaria. Inoltre, garantisce a tutti la partecipazione ai vantaggi. Oltre all'esempio di Aarau, anche l'agglomerato di Lucerna dimostra che la fusione non dev'essere una prerogativa dei Comuni più piccoli, ma che tali aggregazioni avvengono sempre più sovente anche in ambito urbano. Certo, le città e i Comuni devono volerlo veramente!

Quindi i Comuni sono attivi. Quali margini di miglioramento vi sono per i Cantoni e la Confederazione nell'ambito della politica degli agglomerati?

Dalla metà del 19° secolo, le nostre strutture politiche sono rimaste pressoché invariate. Al contrario, i rapporti economici e sociali sono profondamente mutati. Di conseguenza, i problemi legati ai trasporti e all'insediamento non si arrestano più ai confini comunali, delle città o dei Cantoni, ma vanno risolti a livello globale.

La politica degli agglomerati deve quindi assumere maggiormente il carattere di politica trasversale e influenzare altre politiche settoriali. Per dirla in modo moderno: in molte politiche settoriali dobbiamo perseguire un vero e



proprio «mainstreaming degli agglomerati». Ciò significa che ogni misura relativa a questi settori deve essere sistematicamente analizzata dal punto di vista della sua influenza sullo sviluppo dell'agglomerato.

Oltre ad essere sindaco di Aarau e presidente dell'Unione delle città svizzere, lei presiede anche il Consiglio dei sindaci Aareland che nasce dalla cooperazione tra le tre città Aarau, Olten e Zofingen. Un caso unico?

In effetti. Già decenni or sono si erano stabiliti degli incontri informali tra i tre sindaci. La cosiddetta «Aarolfin-gen», costituita dalle tre piccole città tra Zurigo, Basilea e Berna, non è autosufficiente, ma gode di una gravitazione propria. Per questo motivo, nel marzo del 2004, abbiamo fondato un consiglio della rete urbana che conta

ora ulteriori membri. Il nostro obiettivo è quello di mantenere una certa autonomia, particolarmente nei settori economico e culturale. Non cerchiamo di emulare le grandi città, infatti le distanze pendolari da Zurigo, Berna e Basilea sono troppo ridotte. Però ci impegniamo per uno spazio attraente per l'abitare e il lavoro.

Questa rete urbana serve soprattutto per la rappresentazione interna o esterna?

Da un lato, ci presentiamo uniti nei confronti dei Cantoni Argovia e Soletta nonché della Confederazione. Nel frattempo siamo stati riconosciuti ufficialmente e disponiamo di un proprio programma d'agglomerato. La nostra particolarità è che funzioniamo in modo tripolare: tutti gli altri programmi d'agglomerato sono organizzati in modo bipolare. Dall'altro lato, vogliamo agi-



re anche verso l'interno e rafforzare l'identificazione della popolazione con la regione in cui vive...

... un obiettivo ambizioso, visto che molte persone lavorano altrove e spesso non trascorrono nemmeno tutto il fine settimana nel loro luogo di residenza.

In effetti, innestare l'idea dell'Aareland nel cuore della popolazione è un grande impegno. Se però, ad esempio, si tratta di una candidatura comune per una grande impresa federale come la Posta-lettere, allora l'identificazione con le altre città della rete funziona perfettamente. Inoltre, qui nell'area rurale le persone sono ancora molto radicate e la migrazione è limitata. Chi decide di stabilirsi si identifica facilmente con il suo luogo di residenza. D'altra parte, dato che spesso i posti di lavoro si trovano nei Cantoni vicini, per molti è facile ritenersi parte di uno spazio economico più esteso. Dal canto nostro, promuoviamo questo atteggiamento con un proprio corporate design e con un calendario di manife-

stazioni culturali che comprende le tre città. Fisicamente tangibili sono le due zone verdi Wiggertalpark e Schachenpark: questo spazio verde caratterizzato da corsi d'acqua unisce le regioni e funge da spina dorsale della nostra regione economica.

Recentemente sono nate l'area metropolitana di Zurigo e la «Greater Geneva Berne Area». Rappresentano forse una minaccia per Aareland?

Absolutamente no. Si tratta di decidere, in base al tema, quale sia l'organo competente. Laddove è il caso possiamo ritrarci e delegare la faccenda ad una delle aree metropolitane. Altre questioni rientrano invece chiaramente nella sfera di responsabilità delle città o degli agglomerati urbani. Trattande di minor rilievo sono possibilmente risolte in modo bilaterale o trilaterale tra i Comuni. Oppure, come nel caso della sostituzione di una canalizzazione, riguardano esclusivamente il Comune interessato.

Ciò nonostante, per queste aree si tratta anche di profilarsi come sito attraente per contribuenti e imprese.

In effetti, questi rapporti di concorrenza esistono. Vivacizzano il mercato. Nel nostro caso discutiamo insieme la candidatura di grandi insediamenti e se giungiamo alla conclusione che una delle città è più adatta allo scopo delle altre due, sosteniamo insieme quell'ubicazione. Ma le dimensioni degli spazi aumentano: di questo si accorgono anche i promotori economici. In futuro, se la Svizzera settentrionale vorrà attirare un interessante investitore internazionale, anche Basilea e Zurigo dovranno accordarsi. Comunque sia, la strada per un maggiore coinvolgimento delle città nella politica federale è ancora lunga. Ma ne vale la pena perché rafforzando le città si rafforza l'intero Paese, non da ultimo nel contesto della competizione internazionale tra piazze.

(traduzione)

I programmi d'agglomerato: molto è stato raggiunto, ma esiste un grande potenziale di miglioramento

• • • • •

Rolf Geiger
rolf.geiger@are.admin.ch



Il maggiore impegno della Confederazione a favore delle città e degli agglomerati si è ripercosso in particolare nell'ambito del traffico d'agglomerato. Il fondo infrastrutturale metterà a disposizione, nel corso del prossimo ventennio, sei miliardi di franchi a sostegno dei programmi d'agglomerato.

Anche se il contenuto di questi ultimi, in molti casi, deve essere decisamente migliorato, l'approccio integrato della Confederazione, dei Cantoni e degli agglomerati al tema trasporti e insediamento crea un genuino plusvalore.

Durante gli ultimi decenni, gli agglomerati urbani hanno conosciuto uno sviluppo molto dinamico. Il rovescio della medaglia è una dinamica d'insediamento incontrollata. Essa è più evidente laddove un allacciamento efficiente ai mezzi di trasporto pubblici non risulta economico. Anche il traffico lento è stato tendenzialmente trascurato, ad eccezione di singole città nucleo. La conseguenza è un crescente sovraccarico di strada e ferrovia. Da qualche anno ci si è resi conto che le aree urbane non sono in grado di risolvere questi problemi autonomamente.

Nel settore dei trasporti, l'impegno della Confederazione è stato rafforzato grazie all'approvazione, con votazione popolare del 2004, della Nuova perequazione finanziaria (NPC) e della ripartizione dei compiti tra la Confederazione e i Cantoni. In base alla nuova impostazione, una parte dell'imposta sui carburanti e della tassa d'utilizzazione delle strade nazionali va impiegata per «provvedimenti volti a migliorare l'infrastruttura dei trasporti nelle città e negli agglomerati»¹. In seguito, con la legge sul fondo infrastrutturale² sono state create le premesse per contributi federali di rilievo alle infrastrutture dei trasporti negli agglomerati. Si tratta del progetto consecutivo al controprogetto all'iniziativa Avanti, bocciata dal popolo nel 2004. Il fondo infrastrutturale mette a disposizione, sull'arco di un ventennio, sei miliardi di franchi per il traffico d'agglomerato. Con l'entrata in vigore della legge sul fondo infrastrutturale, l'Assemblea federale ha già liberato 2,5 miliardi di franchi per 23 progetti urgenti e immediatamente realizzabili.

Efficacia anziché politica dell'annaffiatoio

Nel quadro del processo legislativo in relazione al fondo infrastrutturale è stato possibile collegare i contri-

buti federali all'elaborazione di cosiddetti programmi d'agglomerato, talché l'ammontare dei contributi è reso dipendente anche dalla qualità del progetto. La quota del contributo è fissata tra il 30 e il 50 per cento in base all'efficacia di ciascun programma d'agglomerato. Per la determinazione dell'efficacia sono determinanti in particolare anche provvedimenti non infrastrutturali nei settori insediamento e trasporti. La valutazione avviene tramite la messa a confronto di costi e vantaggi in base ai quattro criteri seguenti³: miglioramento del sistema dei trasporti, incentivazione dello sviluppo centripeto degli insediamenti, aumento della sicurezza del traffico, minore carico ambientale e minore impiego di risorse.

Le domande superano le possibilità finanziarie

La possibilità di una partecipazione federale ha suscitato molto fermento: entro la fine del 2007 erano già stati inoltrati all'ARE complessivamente 30 programmi d'agglomerato. Essi concernono 37 agglomerati e singole città svizzere su un totale di 55 e comprendono il 90 per cento della popolazione residente in agglomerati urbani. Altri 13 programmi sono stati annunciati, di modo che sono coinvolti pressoché tutti gli agglomerati e con ciò tre quarti della popolazione svizzera. Per realizzare tutte le misure previste dai programmi d'agglomerato entro il 2018, sarebbero necessari investimenti per un ammontare di ben 17 miliardi di franchi. La Confederazione dovrebbe assumersi il 40 per cento di tale somma, pari a 6,8 miliardi di franchi: il doppio dei 3,4 miliardi di franchi disponibili. Questa situazione di partenza e il fatto che i programmi d'agglomerato si differenziano molto tra di loro, hanno rappresentato una grande sfida in sede di verifica in funzione dei menzionati criteri d'efficacia da parte della Confederazione. Il Con-

siglio federale si è dovuto concentrare sui provvedimenti con il rapporto costi – benefici più favorevole. Ha potuto sostenere cioè solo quei programmi d'agglomerato che corrispondevano effettivamente ai requisiti qualitativi. Dei 30 dossier inoltrati sono stati ritenuti inadempienti in termini di efficacia o di rispondenza ai requisiti di qualità in particolare i programmi di Friburgo, Wil, Stans e Langenthal. Per questo motivo non potranno essere considerati per il primo periodo del programma.

Collaborazione e trasparenza durante la procedura d'esame

La procedura d'esame si è svolta con la maggiore trasparenza possibile e in stretta collaborazione con gli enti responsabili dei programmi d'agglomerato. Questo sforzo è valso la pena visto che la consultazione svolta recentemente dal Consiglio federale ha dimostrato che i risultati dell'esame hanno raccolto ampi consensi. Probabilmente, il Parlamento si pronuncerà nel 2010 sul periodo 2011 - 2014 del programma. Per allora è previsto l'avvio dei provvedimenti che riguardano questo periodo. Quindi, i partecipanti al programma d'agglomerato non possono ripetersi sugli allori. Si tratta ora di concretizzare i provvedimenti, di portarli alla realizzabilità e di esperire le procedure. Questo riguarda anche le corrispondenti misure pianificatorie e d'esercizio.

I punti prioritari della seconda generazione dei programmi d'agglomerato

Contemporaneamente, gli enti responsabili devono sviluppare ulteriormente i loro programmi d'agglomerato. I progetti rielaborati andranno inoltrati alla Confederazione già entro la metà del 2012 affinché si possa preparare il decreto per il secon-



Attualmente, l'attenzione nell'ambito dei mezzi di trasporto pubblici è incentrata sulle reti celeri regionali.

do periodo del programma che va dal 2015 al 2018. In generale, i programmi d'agglomerato vanno migliorati dal punto di vista della loro efficacia e in particolare dell'armonizzazione tra insediamento e trasporti. In futuro, la Confederazione, nella collaborazione con i Cantoni, le città e i Comuni, fornirà maggiori impulsi per contribuire a sfruttare ancora meglio il potenziale dei programmi d'agglomerato. I programmi d'agglomerato dovranno generare, in modo ancora più marcato, un'azione incentivante per uno sviluppo centripeto degli insediamenti e fornire degli impulsi chiari.

Attualmente, l'attenzione nell'ambito dei mezzi di trasporto pubblici è incentrata sulle reti celeri regionali. Ne risulta che a volte i tempi di percorrenza da certi sobborghi risultano più brevi che da alcuni quartieri periferici della città nucleo. In futuro, si dovrà quindi tenere maggiormente in considerazione i trasporti interni alle città. Il traffico lento va trattato in modo più sistematico e allo stesso tempo su scala adeguata.

L'ottimizzazione dell'accesso alla ferrovia e ai TP va affrontata in modo

conseguente e combinata con considerazioni d'ordine urbanistico. È così possibile realizzare riduzioni dei tempi di percorrenza con spese sensibilmente minori che costruendo tracciati nuovi e costosi sulle grandi linee.

Un reale plusvalore grazie ai programmi d'agglomerato

Anche se in molti casi i programmi d'agglomerato vanno decisamente migliorati nei loro contenuti, per la Confederazione è chiaro: questo strumento genera un reale plusvalore. Esso permette un approccio integrato ai trasporti e all'insediamento. È un incentivo alla riflessione, alla cooperazione e all'azione al di là dei confini specialistici e istituzionali, sia all'interno della Confederazione, dei Cantoni e delle regioni sia tra questi diversi livelli, nel senso di una governance multilivello. Questo approccio comune induce anche una connessione maggiore a livello nazionale degli attori coinvolti e uno scambio più intenso delle esperienze. Non da ultimo, l'esame dei programmi da parte della Confederazione

in un'ottica comparativa a livello nazionale contribuisce ad un maggiore orientamento degli investimenti nel traffico d'agglomerato verso una reale efficacia.

¹ Costituzione federale, art. 86, cpv. 3

² Legge federale concernente il fondo infrastrutturale per il traffico d'agglomerato, la rete delle strade nazionali, nonché le strade principali nelle regioni di montagna e nelle regioni periferiche (LFIT), in vigore dal 1 gennaio 2008.

³ Legge federale concernente l'utilizzazione dell'imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata (LUMin), art. 17 c,d

(traduzione)



Rolf Geiger, 1976, lavora, dalla conclusione degli studi di ingegnere civile e del traffico presso il Politecnico di Losanna, presso l'ARE. È supplente del capo della sezione Politica degli agglomerati e i temi principali del suo lavoro sono i programmi d'agglomerato e l'attuazione della legge sul fondo infrastrutturale.

Dinamizzare la regione di Yverdon

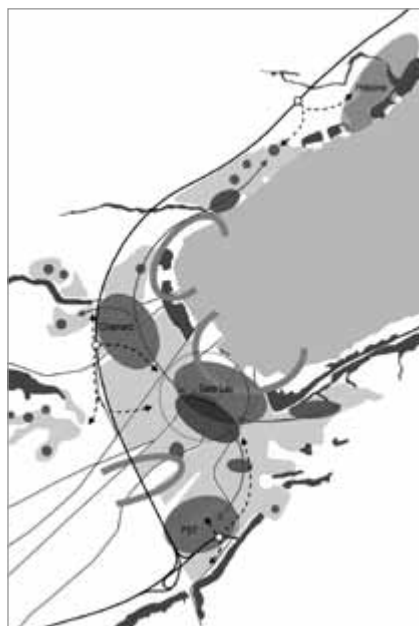
• • • • •

Michel Schuppisser
michel.schuppisser@mrs-zh.ch
Xavier Fischer
xfischer@fischer-montavon.ch

Le dimensioni ridotte dell'agglomerato urbano di Yverdon e l'assenza di gravi problemi di funzionamento non ispirano importanti azioni di pianificazione urbanistica o realizzazioni di infrastrutture su larga scala. Il programma d'agglomerato previsto dalla Confederazione ha tuttavia permesso di intraprendere un progetto territoriale che garantisce la qualità dello sviluppo urbano e della mobilità.

Area intorno alla stazione con i bus regionali (Car Postal) e urbani (Travys)

Schema del concetto generale



Il progetto federale di programma d'agglomerato per Yverdon-les-Bains permette di dinamizzare uno sviluppo di qualità iniziato con l'Expo02 e incoraggiato dalla recente attribuzione del premio Wakker 2009. Il compito non è facile per una piccola città e per i villaggi che la circondano, tanto dal punto di vista politico quanto da quello tecnico (circa 30'000 abitanti di cui 25'000 residenti in città). Prima di tutto, gli abitanti sono poco abituati a collaborare ad una visione strategica e ai diversi progetti di pianificazione. In secondo luogo, i problemi incontrati non sono «gravi» come quelli dei grandi agglomerati urbani: ci si può permettere di lasciar correre. Questa attitudine ha prodotto spazi pubblici di pessima qualità e un centro città invaso dalle automobili.

Tuttavia l'agglomerato di Yverdon deve puntare sulla qualità per sedurre e per figurare in buona posizione tra le Città svizzere, non possedendo, ad esempio, lo stesso fascino della vicina metropoli

lemantica. Il progetto di agglomerato è uno strumento efficace per creare una visione e coordinare i diversi settori di pianificazione.

L'obbligo di costituire un'istanza responsabile e di sottoporre il progetto ad una verifica dell'efficacia a livello nazionale, permette di ottenere l'appoggio e l'interesse dei politici ed evita così l'ostacolo di una lista delle commissioni nell'ambito delle misure. Fin dall'inizio il progetto d'agglomerato di Yverdon, «aggloY», ha voluto essere un progetto territoriale, sotto forma di dialogo tra la città, la pianura agricola dell'Orbe e il lago di Neuchâtel. Questa strategia induce così lo sviluppo centripeto dell'urbanizzazione tra la stazione e il lago e nelle frange urbane tra città e campagna, basandosi sempre sulla rivalorizzazione dei canali acquatici. Impianti tecnici ereditati dalle grandi bonifiche del XIX secolo, i canali rappresentano sia la rete viaria strutturante per la mobilità dolce, che l'immagine identitaria e la qualità ambientale dell'agglomerato. Il sostegno della Confederazione nei confronti di queste misure ne favorisce indubbiamente la realizzazione.

(traduzione)



Xavier Pfister, 1956, urbanista diplomato EPFL. Dal 1987 architetto-urbanista e amministratore della Fischer Montavon Architectes Urbanistes SA Grandson



Michel Schuppisser, 1955, ingegnere del genio rurale e geometra EPFL. Dal 2003 socio dello studio Müller, Romann e Schuppisser a Zurigo

L'agglomerato di Sciaffusa: moderno e dinamico, naturale ed accogliente

• • • • •

Patrick Altenburger
patrick.altenburger@ktsh.ch

Le sfide principali del programma d'agglomerato di Sciaffusa sono la topografia e l'ubicazione ai confini nazionali. Gli sciaffusani, che oggi non circolano volentieri a piedi o in bicicletta sulle strade collinose della regione, potranno presto superare con facilità le differenze di quota grazie a ponti ed ascensori per biciclette. Una rete celere regionale, con una cadenza di quindici minuti, migliorerà inoltre i collegamenti con i mezzi di trasporto pubblici. L'intero programma prevede una spesa di 150 milioni di franchi.

Polo di sviluppo è l'area SIG a Neuhausen, presso le cascate del Reno



Tema principale del programma d'agglomerato di Sciaffusa è l'urbanizzazione centripeta con la prevalente promozione dei centri storici e dei nuclei insediativi. Un tale polo di sviluppo è l'area SIG a Neuhausen, presso le cascate del Reno. In futuro è prevista un'utilizzazione mista di queste aree: per lavorare, abitare, acquisti e tempo libero. Ognuno di questi centri di sviluppo deve essere collegato in modo ottimale alla rete dei TP: una fermata ferroviaria con una cadenza di quindici minuti o una fermata del bus con una cadenza di dieci minuti.

Anche la mobilità è un tema centrale del programma d'agglomerato. Va tenuto conto del fatto che la città di Sciaffusa costituisce il centro dell'agglomerato urbano comprendente i tre quarti della popolazione cantonale nonché quattro Comuni zurighesi e uno germanico. L'obiettivo: provvedere affinché metà del futuro aumento di traffico sia di carattere pedonale, ciclistico e pubblico.

A tale scopo, le attuali fermate ferroviarie vanno valorizzate, devono essere costruite nuove fermate e il servizio va reso più confortevole. I trasporti regionali avranno una cadenza di mezz'ora che nel nucleo dell'agglomerato

sarà portata a quindici minuti. Le linee ferroviarie saranno tracciate di principio come linee diametrali attraverso Sciaffusa. Saranno rese più attrattive grazie a nuove fermate presso i centri di sviluppo o i grandi generatori di traffico come a Neuhausen.

Al fine di contenere in anticipo la problematica del traffico, è prevista la realizzazione di attraenti zone residenziali in siti vantaggiosi dal punto di vista degli allacciamenti ai mezzi di trasporto pubblici. In generale, si prevede di incentivare lo sviluppo insediativo dove esiste una buona offerta di TP o dove è relativamente semplice realizzarla. La zona insediativa attorno alla città vi è predestinata.

Per quanto riguarda il traffico lento, la quota dei pedoni e ciclisti va decisamente aumentata. Le difficoltà maggiori derivano oggi da alcune lacune nella rete ciclabile e dalla topografia poco favorevole con inattraenti differenze d'altitudine che rendono disagiati i tragitti a piedi e in bicicletta. Un cosiddetto «Duraduct» eliminerà questi svantaggi: un ponte per pedoni e ciclisti che collegherà due quartieri della città e uno speciale ascensore che permetterà di superare i fastidiosi 50 metri di differenza di quota.

Nel traffico privato motorizzato, infine, i veicoli saranno canalizzati: degli impianti a porte doseranno il flusso di traffico, favorendo così maggiormente il traffico dei bus nel centro dell'agglomerato. Contemporaneamente, il traffico nelle zone insediative sarà regolarizzato e le colonne saranno per quanto possibile trasferite al di fuori dell'agglomerato.

(traduzione)



Patrick Altenburger, 1967, ha studiato scienze politiche all'Università di San Gallo. Dal 2001 dirige l'ufficio di coordinazione dei trasporti pubblici del Cantone di Sciaffusa ed è responsabile di progetto del Programma d'agglomerato Sciaffusa.

Dal progetto urbano allo sviluppo sostenibile dei quartieri

• • • • •

Josianne Maury
josianne.maury@are.admin.ch



I quartieri costituiscono il «terreno» su cui si sviluppano le relazioni sociali tra le persone, indigene e migranti, e tra i diversi strati sociali. Se i quartieri «stanno bene», sarà lo stesso anche per gli agglomerati urbani. Al contrario, se sono in difficoltà, sarà necessario agire, nell'interesse di tutto l'agglomerato, per migliorarne la qualità di vita. Attualmente, il processo di urbanizzazione esercita una crescente pressione sugli

agglomerati che si trovano confrontati con problemi complessi legati allo sviluppo urbano: sfide legate all'eterogeneità sociale, alle infrastrutture, all'abitare, ecc. È in questo contesto che la Confederazione ha lanciato iniziative che mirano alla promozione della qualità di vita nei quartieri e negli agglomerati, attraverso l'adozione di processi innovativi come il progetto urbano.

La Svizzera ha ancora poca esperienza nella realizzazione e gestione di progetti a misura di quartiere, contrariamente ai Paesi vicini che beneficiano da lungo tempo di politiche nazionali. Se le grandi città nucleo come Basilea e Zurigo svolgono un ruolo di pioniere e sono dotate di servizi specializzati, sono poche le città di piccole e medie dimensioni che dispongono delle competenze e delle capacità necessarie per questo tipo di misure. Di conseguenza, mancando una base comune a livello nazionale, esitano ad imboccare queste strade.

Approcci diversi a livello di quartiere

Sono diversi i tipi di approccio possibili a livello di quartiere: può trattarsi di approcci qualitativi come il «progetto urbano» che richiedono l'elaborazione di un processo progettuale adatto al livello di quartiere o quantitativi, come l'applicazione di «criteri» dello sviluppo sostenibile. Questi approcci, che mirano ad uno sviluppo coerente e sostenibile degli agglomerati, concernono sia i quartieri già esistenti che quelli nuovi. Fra le operazioni più frequenti si possono citare lo sviluppo delle zone residenziali, la riconversione delle aree dismesse, l'urbanizzazione di nuovi settori strategici o i progetti legati ad un asse di trasporto.

Il progetto urbano: un approccio integrato

Il progetto urbano costituisce un approccio metodologico che consente di raccogliere le sfide proprie degli agglomerati. Permette di affrontare complesse situazioni delle città e di mettere in atto le strategie di pianificazione e di sviluppo sostenibile di una città a livello di quartiere. L'elaborazione di un progetto urbano può risultare da diversi fattori come la risposta ad un problema, una semplice opportunità

o la volontà di una pianificazione, ma deve iscriversi in un approccio integrato che inglobi le diverse tematiche urbane (l'abitare, le questioni sociali ed economiche, le infrastrutture ecc.).

Il progetto urbano permette di coordinare le diverse politiche settoriali rafforzando la coerenza territoriale e migliorandone l'efficacia. Da questo punto di vista è indispensabile definire una strategia urbana che prenda in considerazione il potenziale del quartiere e le pianificazioni presenti e future. Obiettivo è la definizione di una visione territoriale condivisa per il quartiere che deve svilupparsi coinvolgendo i principali attori istituzionali o della società civile. La realizzazione di progetti urbani richiede l'avvio di un processo progettuale e la definizione di nuove forme di governance. Queste ultime devono essere evolutive e privilegiare la collaborazione tra i diversi servizi e livelli istituzionali.

Misure a livello nazionale per i quartieri

L'ARE intende favorire un approccio più sistematico a livello di quartiere attraverso la promozione di progetti urbani. Per raggiungere questo obiettivo, si è dotato di due strumenti: i progetti modello e il programma Progetti urbani - Integrazione sociale nelle zone abitative, senza dimenticare tutta una serie di workshop sul tema dei progetti urbani.

I progetti modello permettono di apportare un sostegno tecnico e finanziario a progetti innovatori a livello di quartiere. Le tematiche finora affrontate sono le seguenti: lo sviluppo sostenibile (progetto Babel a Lucerna o Solothurn West a Soletta), la creazione di nuovi centri attraverso la costruzione di quartieri nuovi (progetto Salina Raurica nell'agglomerato basilese o il Nuovo quartiere Cornaredo a Lugano),



Importante: migliorare la qualità di vita nei quartieri



Problemi complessi legati allo sviluppo urbano: sfide legate all'eterogeneità sociale, alle infrastrutture, all'abitare, ecc.

la messa in opera del programma d'agglomerato a livello di quartiere (progetto urbano per l'agglomerato franco-valdo-ginevrino o il projet urbain Malley nell'agglomerato losannese). Il programma Progetti urbani è un programma interdipartimentale a cui collaborano numerosi uffici (ARE, UFM, UFAB, UFSPO, CFM e SLR) con un obiettivo comune: migliorare la qualità di vita nelle zone residenziali esistenti che presentano delle carenze a questo livello. Per raggiungere quest'obiettivo la Confederazione sostiene, sotto la direzione dell'ARE, delle attività affini, per un periodo di quattro anni (2008-2011), in città e Comuni di piccole e medie dimensioni che non dispongono di strumenti adeguati per risolvere i loro problemi in modo coordinato ed efficace. Beneficiano del sostegno federale quattro Comuni romandi (Montreux, Renens, Vevey, Yverdon) e set-

te svizzero tedeschi (Baden, Burgdorf, Olten, Pratteln, Rorschach, Sciaffusa e Spreitenbach). Al fine di favorire la condivisione e la capitalizzazione delle competenze è stata creata una piattaforma nazionale di scambio che riunisce i diversi attori coinvolti.

Nel quadro dei workshop tematici «Progetti urbani», i progetti concreti in corso di pianificazione o di realizzazione hanno contribuito a nutrire gli scambi e hanno permesso di costituire una rete nazionale di esperti provenienti dal settore scientifico e di verificare la situazione attuale nel nostro Paese evidenziando le necessità cui saranno confrontati i nostri agglomerati.

Le esperienze finora fatte hanno dimostrato che i progetti urbani permettono di definire una visione territoriale condivisa che delinea un quadro per l'applicazione delle strategie urbane.

Le questioni legate ai quartieri dovrebbero poter essere abordate in modo tripartito al fine di assicurare una coerenza migliore tra le politiche settoriali e le diverse pianificazioni. È necessario continuare a sensibilizzare i Comuni attraverso lo scambio di esperienze a livello nazionale al fine di favorire la condivisione delle esperienze e di distinguere le buone pratiche.

(traduzione)



Josianne Maury, 1971, architetta e urbanista,

responsabile per i «progetti urbani» nella sezione della politica degli agglomerati presso l'ARE

Nuovo Quartiere Cornaredo – polo strategico dell'agglomerato di Lugano

• • • • •

Stefano Wagner
wagner@sasa.ch

La realizzazione da parte della Città di Lugano e dei Comuni di Canobbio e Porza del Piano regolatore intercomunale di Cornaredo rappresenta un modello innovativo di collaborazione intercomunale per lo sviluppo di aree strategiche all'interno dell'agglomerato urbano del Luganese.

L'agglomerato di Lugano, polo socioeconomico del Canton Ticino e una delle maggiori realtà urbane della Svizzera, ha dato avvio negli anni '90 ad un programma di riorganizzazione territoriale, con investimenti infrastrutturali dell'ordine di 1 miliardo di franchi svizzeri. Insieme alle esigenze della mobilità, le autorità sono attente anche allo sviluppo urbanistico del territorio: la realizzazione del piano dei trasporti viene infatti considerata un'opportunità per lo sviluppo del centro e di riqualificazione delle aree periferiche.

L'apertura della galleria stradale Vedeggio – Cassarate apre nuove prospettive per la riqualifica del comparto di Cornaredo, che si estende su circa 1 milione di metri quadri e diventerà la nuova «porta di accesso» al polo urbano.

Per identificare soluzioni urbanistiche che sapessero integrare, in maniera economicamente attrattiva, aspettative formali con vincoli funzionali, le autorità hanno lanciato nel 2004 un concorso internazionale, tradotto nel «Masterplan NQC» e successivamente consolidato dai Comuni di Canobbio, Lugano e Porza in un Piano regolatore intercomunale (PR-NQC).

A partire da questo concetto di sviluppo condiviso fra le parti, gli enti istituzionali coinvolti sono ora chiamati a definire le modalità di attuazione del PR-NQC, così come le procedure che permettano di coinvolgere i proprietari e gli investitori privati nella realizzazione del progetto.

Il comparto di Cornaredo si inserisce in un contesto di sviluppo territoriale ad elevata dinamica, caratterizzato oltre che dalle forti potenzialità endogene dell'agglomerato di Lugano, anche da opportunità esterne, fra cui soprattutto la collaborazione con la Città

di Milano e la Regione Lombardia nel contesto dell'esposizione universale «Expo 2015».

La strategia operativa è imperniata attorno ad alcuni punti nodali della proposta pianificatoria:

- la messa in valore degli spazi verdi pubblici quali attrattori di investimenti privati;
- l'integrazione delle infrastrutture sportive e del tempo libero già presenti in un concetto di «Quartiere di eventi», nel quale realizzare altri contenuti strategici per lo sviluppo (soprattutto il nuovo polo fieristico);
- la trasformazione dei contenuti privati, dando maggiore potenzialità edificatoria al comparto nel contesto di un sistema normativo che premia la qualità.

Per garantire il raggiungimento di questi obiettivi, si rende ora necessario un approccio di tipo progettuale, laddove si tratta di trovare nuove forme di collaborazione fra enti istituzionali e attori privati. A tale scopo, è intenzione dei Comuni di costituire nei prossimi mesi un'agenzia di sviluppo (nella forma di un ente autonomo), con mandato di prestazione pluriennale.

Aerofotografia della regione di Lugano



Stefano Wagner, 1964, pianificatore NDS-ETHZ. Studi Associati SA, Lugano (www.sasa.ch), Coordinatore (Project manager) incaricato dai Comuni.

Il progetto urbanistico « Demain Florissant » à Renens : verso una densificazione di qualità.

• • • • •

Jean-Philippe Dind
jean-philippe.dind@unil.ch

All'origine del progetto urbanistico «Demain Florissant» a Renens c'è la richiesta, da parte di una maggioranza di proprietari, di rivedere il piano di quartiere del 1959 per costruire nuovi complessi residenziali sugli spazi liberi, poco utilizzati. Il comune di Renens ha accettato di entrare in materia esigendo però che il progetto immobiliare fosse accompagnato da misure per il rafforzamento del legame sociale e per il miglioramento delle condizioni di vita.

Il quartiere di Florissant è caratterizzato dalle tipiche barre residenziali degli anni 60 e conta all'incirca 1400 abitanti. Gli stranieri rappresentano il 52,7 per cento con una elevata proporzione di giovani, ciò che impone la gestione di differenze interculturali e intergenerazionali.

L'offerta di trasporti pubblici, di commerci e di servizi è buona ma il quartiere presenta evidenti lacune di spazi pubblici di qualità, di parchi gioco, di panchine, di locali di riunione per i giovani, gli abitanti e le associazioni. Gli abitanti stessi parlano del loro quartiere come di una città dormitorio che induce il ripiego individuale o comunitario e denunciano la mancanza di proposte per il tempo libero.

La sfida alla quale il progetto urbanistico «Demain Florissant» vuole rispondere, consiste nel dimostrare che è possibile densificare un quartiere esistente migliorandone al tempo stesso la qualità di vita degli abitanti. Non si tratta dunque, soltanto di costruire nuove abitazioni rispettose degli imperativi sociali e ambientali, ma anche di riqualificare gli spazi pubblici, di realizzare nuove infrastrutture collettive (case di quartiere? campi sportivi?) e di promuovere misure per l'integrazione e per il rafforzamento del legame sociale.

Raccogliere questa sfida significa inventare procedure originali per coordinare interessi pubblici e privati, per promuovere il dialogo tra operatori sociali e urbanisti e per permettere agli abitanti di prender parte attivamente all'avvenire del loro quartiere.

La chiave del successo sta nella buona gestione del progetto di revisione del piano di quartiere accompagnata da una vera proposta partecipativa.

La buona gestione del progetto richiede la formazione di un'équipe che ne

riunisca i numerosi operatori e che offra un ambiente propizio alla collaborazione: servizi comunali dell'urbanismo e dell'azione sociale, abitanti, autorità e proprietari.

La qualità della proposta partecipativa dipende dalla capacità di dare la parola agli abitanti in tutta la loro diversità e nel permetter loro di avere un reale potere d'azione sull'avvenire del quartiere, comprese le scelte urbanistiche.

Questi obiettivi saranno raggiunti articolando con efficacia le diverse fasi della procedura di revisione con i lavori dell'équipe incaricata del progetto e con la partecipazione degli abitanti. Si tratta infatti di mantenere il controllo sull'insieme del processo, dalle intenzioni alle realizzazioni: accordo iniziale con i proprietari sui principi della revisione, elaborazione partecipativa degli obiettivi del progetto, concertazione effettiva sulle proposte di ristrutturazione, convenzione con i proprietari per assicurare l'efficacia delle misure proposte. Attualmente, le basi per una gestione ottimale del progetto sono state poste: gli attori pubblici sono pronti a collaborare, i proprietari hanno accettato il principio della partecipazione e il coinvolgimento della popolazione è in corso.

(traduzione)



Jean-Philippe Dind, 1971, geografo, incaricato del progetto dal Comune di Renens; Osservatorio universitario della città e dello sviluppo sostenibile, Università di Losanna

Molte novità sul fronte occidentale: lo sviluppo sostenibile dei quartieri a Soletta

• • • • •

Alex Willener
alex.willener@hslu.ch

Tante qualità, ma anche anonimi casermoni degli anni '70, una forte presenza straniera, cattiva fama come quartiere residenziale: la zona occidentale di Soletta necessita sostegno e promozione. Grazie al progetto urbano, hanno preso il via sviluppi molto positivi.

Alla fine del 2006, i responsabili della scuola di Brühl a Soletta hanno dato l'allarme, rendendo attenti autorità e mondo politico alle crescenti sfide nella zona. Il delegato cantonale all'integrazione ha proposto un intervento non solo a livello scolastico, ma nel quartiere in generale. Le necessità d'intervento erano molteplici: una cattiva fama, un mercato degli alloggi stagnante, lacune qualitative a livello urbanistico, poche possibilità d'incontro, sfide significative nella formazione e nell'integrazione. Il quartiere ha però anche delle qualità: una posizione tranquilla, grandi spazi verdi, impianti sportivi, vicinanza alla natura, affitti convenienti e infine la scuola di quartiere che ha ricevuto il Premio Pestalozzi per i suoi meriti nel lavoro d'integrazione.

Il concetto di sviluppo del quartiere non ha incontrato resistenze durante il processo politico a Soletta. Il progetto ha ottenuto altresì la qualifica di progetto modello *Projet Urbain* presso l'ARE. Nel giugno del 2007, è avvenuto il varo del processo quadriennale.

Dall'analisi di quartiere alla progettazione del futuro

L'analisi di quartiere comprendeva una forma di analisi partecipativa sviluppata dalla SUP di Lucerna per cui la popolazione, istruita nel ruolo di «ricercatore di quartiere», ha potuto svolgere le interviste, organizzare le discussioni di gruppo e partecipare alle ispezioni. Per permettere ai bambini ed ai giovani di esprimere la loro opinione, sono stati applicati metodi adatti alla loro età. Nella primavera del 2008, i responsabili del progetto hanno presentato i risultati alla popolazione. I risultati e le proposte sono serviti alla

direzione del progetto e al comitato di gestione per allestire il piano di sviluppo del quartiere. Alcuni suoi punti importanti sono, ad esempio, l'istituzione di un'associazione di quartiere, la nomina di un operatore di quartiere, la rivalutazione dei parchi giochi e degli spazi verdi, la creazione di centri di ritrovo, il rinnovamento e la ristrutturazione di vecchie abitazioni, il lavoro a livello di integrazione, la cooperazione con i genitori e le attività culturali. Nel frattempo, è stato rivalutato un parco giochi in posizione centrale, si è organizzato un centro di ritrovo per ragazze ed è stato fondato un coro di voci bianche. Il risultato più significativo resta però la fondazione dell'associazione di quartiere che dovrebbe permettere ai residenti di assumere importanti responsabilità partecipative in relazione al futuro del quartiere e della sua qualità di vita.

(traduzione)



La SUP Hochschule Luzern

La SUP Hochschule Luzern partecipa ai processi di sviluppo di quartiere in diverse Città. Un'interessante panoramica su questo tema, da un punto di vista multidisciplinare, è offerta dalla seguente pubblicazione: Alex Willener et al. (2008): *Projekt BaBeL, Quartierentwicklung im Luzerner Untergrund. Einsichten - Ergebnisse - Erkenntnisse*.
www.hslu.ch/interact

Alex Willener, 1951, insegna e svolge lavoro di ricerca presso la SUP di Lucerna nell'ambito del lavoro sociale. Nel



quadro del Centro di competenza per lo sviluppo regionale e urbano, dirige e collabora da anni a progetti di sviluppo urbano e di quartiere.

Le regioni di frontiera europee cercano le loro affinità

• • • • •

Véronique Bittner-Priez
veronique.bittner@regbas.ch

Aerofotografia di Basilea (messa a disposizione)



Basilea è il centro di una regione metropolitana trinazionale con 830'000 abitanti. Nonostante una straordinaria dinamica sociale ed economica, la sua area si presenta frammentata a motivo dei confini nazionali, can-

tonali e comunali che l'attraversano. Insieme ad altre regioni metropolitane transfrontaliere in Europa, Basilea cerca ora vie per accelerare l'integrazione istituzionale e funzionale.

Nel cuore dell'Europa si incontrano la Germania, la Francia e la Svizzera nonché le quattro regioni Baden, Palatina meridionale, Alsazia e Svizzera nord-occidentale: dalla loro unione nasce la regione frontiera dell'Alto Reno. Le catene montuose del Giura a sud, quelle della Foresta Nera ad oriente e i Vosgi ad occidente racchiudono la regione geograficamente. Insieme al fiume Reno ne caratterizzano il paesaggio, lo sviluppo insediativo e le vie di trasporto. Al margine meridionale, dove il Reno fa gomito, si trova Basilea, il centro di una regione metropolitana trinazionale.

La regione metropolitana di Basilea non è caratterizzata solo da confini nazionali. Essa si estende a 226 città e Comuni e, da parte svizzera, ai quattro Cantoni di Basilea Città, Basilea Campagna, Argovia e Soletta. Offre spazio residenziale a 830'000 abitanti e lavoro a 330'000 persone. Del suo nucleo fanno parte, oltre a Basilea, anche le località limitrofe di Muttenz e Allschwil nel Cantone di Basilea Campagna, Weil am Rhein e Lörrach in Germania, Saint-Louis e Huningue in Francia.

In virtù della sua posizione geografica e della sua eredità storica e culturale, la regione metropolitana trinazionale forma uno spazio abitativo ed economico unico. Il life science cluster, l'industria dei trasporti e della logistica, la Fiera e l'attività culturale ed artistica determinano una dinamica eccezionale. Questa si riflette anche negli stretti rapporti tra gli spazi parziali della regione metropolitana, sia sul piano istituzionale che su quello economico. Si pensi solo ai 50'000 frontaliere che passano giornalmente il confine.

I confini come opportunità e sfida

Nonostante tutte queste interrelazioni, la regione metropolitana di Basilea resta frammentata in aree parziali nazionali, cantonali e comunali. I confini

possono rappresentare anche un'opportunità, visto che località con condizioni quadro diverse coesistono in uno spazio ristretto. D'altra parte, però, fungendo da delimitatori tra le diverse località, le frontiere costituiscono una difficile sfida. Ad esempio, quando le differenze a livello normativo frenano la formazione di ulteriori cluster economici o di uno sviluppo territoriale integrato.

Gli attori coinvolti nella regione metropolitana trinazionale di Basilea hanno riconosciuto la necessità di una stretta collaborazione transfrontaliera al fine di assicurare a lungo termine l'attrattiva dello spazio vitale ed economico. Da qui la nascita di numerose iniziative di cooperazione. Ad esempio, le città e i Comuni si sono associati formando il Trinationale Euro-district Basel, una piattaforma politica per la discussione di questioni transfrontaliere e il varo di progetti comuni. Di particolare interesse è inoltre la Conferenza dell'Alto Reno (Ober-rheinkonferenz) che funge da organizzazione mantello per la cooperazione transfrontaliera tra Germania, Francia e Svizzera. La regione metropolitana di Basilea è presente anche in questo organo di cooperazione tramite i suoi enti territoriali, in particolare tramite i Cantoni di Basilea Città e di Basilea Campagna.

L'Unione europea al servizio degli agglomerati transfrontalieri e delle regioni metropolitane

Naturalmente, la regione metropolitana di Basilea non rappresenta un caso isolato in Europa. Anche altre regioni transfrontaliere si trovano confrontate con opportunità e sfide simili. Tuttavia, affrontano i problemi a livello istituzionale ed economico in modo molto distinto. È su questa base che l'UE, nel quadro di programmi come URBACT e ESPON (vedi riquadro), sostiene lo scambio di esperienze tra le regioni metropolitane e gli agglomerati trans-

URBACT

Obiettivo: miglioramento dell'efficienza delle politiche di sviluppo urbano sostenibile in Europa grazie allo scambio di esperienze tra città.
www.urbact.eu

European Spatial Planning Observation Network ESPON

Obiettivo: istaurare un sistema duraturo d'osservazione spaziale del territorio europeo nonché l'utilizzazione di corrispondenti informazioni e conoscenze nell'organizzazione politica.
www.espon.eu

frontalieri. Anche gli attori della regione metropolitana di Basilea sfruttano questa offerta collaborando a due progetti.

Il progetto URBACT Expertising governance for transfrontier conurbations (EGTC) pone l'accento sullo scambio di esperienze tra i seguenti cinque agglomerati transfrontalieri: Trinationaler Eurodistrict Basel, Eurodistrict Strasbourg-Ortenau (Francia-Germania), Eurometropole Lille-Kortrijk-Tournai (Francia-Belgio), Eurocidade Chaves-Verin (Portogallo-Spagna), Agglomerato di Francoforte sull'Oder-Slubice (Germania-Polonia), Associazione europea per la collaborazione territoriale Ister-Granum (Ungheria-Slovacchia). Grazie alla formazione di reti di cooperazione, al confronto dei sistemi di governance e all'elaborazione di cosiddetti Local Action Plans, il progetto permette ai partecipanti un'analisi critica o addirittura, laddove necessario, una riconsiderazione delle diverse strutture di cooperazione territoriale. Nel caso del progetto ESPON Cross-border polycentric metropolitan regions, METROBORDER, alla cui iniziativa ha partecipato anche l'ARE, è l'analisi dell'integrazione istituzionale e funzionale delle regioni metropolitane transfrontaliere e policentriche ad essere in primo piano. Un gruppo di istituti di ricerca di Lussemburgo, Bel-

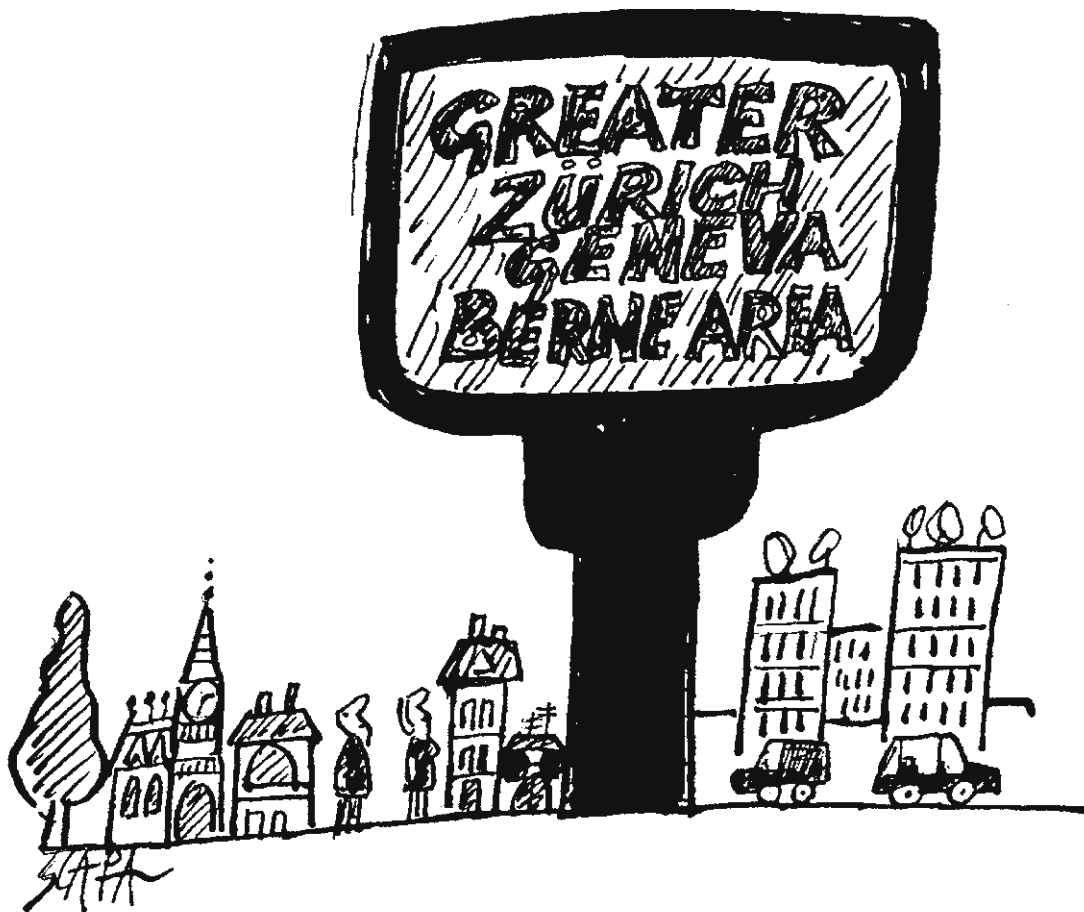
gio, Germania, Francia e Svizzera analizza in una prima fase le caratteristiche peculiari di questo tipo di regioni in Europa per approfondire in una seconda fase l'analisi di due regioni metropolitane: l'Alto Reno, con una particolare attenzione rivolta a Basilea, e la Grossregion. Quest'ultima si compone del Granducato del Lussemburgo, del Saarland e della Renania-Palatinato, della Lorena, della regione belga della Vallonia nonché di alcune comunità francofone e germanofone del Belgio.

Grazie a questi progetti, la regione metropolitana di Basilea non solo partecipa alle reti di cooperazione europee in formazione, ma approfitta soprattutto di nuove conoscenze per l'integrazione istituzionale e funzionale transfrontaliera. Questa base offre l'opportunità di elaborare strategie nuove per il superamento della frammentazione territoriale e di sfruttare al meglio gli effetti positivi delle frontiere.

(traduzione)



Véronique Bittner-Priez, 1971, politologa (M.A.), è responsabile dei programmi d'incentivazione presso la REGIO BASILIENSIS a Basilea.



forum raumentwicklung

Informationsheft
Erscheint dreimal jährlich
37. Jahrgang

Herausgeber

Bundesamt für Raumentwicklung (ARE)
Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation
(UVEK)

Redaktionskommission

Rudolf Menzi (Leitung), Doris Angst,
Reto Camenzind, Marco Kellenberger

Übersetzung

Französisch:
Elisabeth Kopp-Demougeot,
Le Grand-Saconnex
Relecture: Daniel Béguin
Italienisch:
Antonella Schregenberg-Rossi, Olsberg
Relecture: Peter Schrembs

Redaktion und Produktion

Pieter Poldervaart, Pressebüro Kohlenberg,
Basel

Gestaltung und Fotografie

Urs Grünig SGV SGD, Corporate Design, Bern
Henri Leuzinger, Rheinfelden

Abonnemente

Bestellungen/Vertrieb:
BBL, Vertrieb Publikationen, CH-3003 Bern
Internet:
www.bbl.admin.ch/bundespublikationen
Art.-Nr. 812.000
Jahresabonnement Fr. 30.70
Ausland Fr. 34.--
Einzelnummer Fr. 10.25
Ausland Fr. 12.--

Adresse

Bundesamt für Raumentwicklung
3003 Bern
Tel. 031 322 40 60
Fax 031 322 78 69 (Amt)
Fax 031 322 47 16 (Information)

© ARE

Bern 2009, Abdruck erwünscht mit Quellen-
angabe; Belegexemplar an ARE
ISSN 1660-6248



Inhalt gedruckt auf REBELLO, Recycling aus 70% Altpapier, FSC-zertifiziert, schönweiss

www.are.admin.ch

Die verschiedenen Artikel widerspiegeln je-
weils die Meinungen ihrer AutorInnen. Sie
können daher von den Überzeugungen des
Herausgebers und der Redaktion abweichen.

forum du développement territorial

Bulletin d'information
Paraît trois fois par an
37e année

Editeur

Office fédéral de développement territorial (ARE)
Département fédéral de l'environnement, des
transports, de l'énergie et de la communication
(DETEC)

Commission de rédaction

Rudolf Menzi (direction), Doris Angst,
Reto Camenzind, Marco Kellenberger

Traduction

Français:
Elisabeth Kopp-Demougeot,
Le Grand-Saconnex
Relecture et adaptation: Daniel Béguin
Italien:
Antonella Schregenberg-Rossi, Olsberg
Relecture et adaptation: Peter Schrembs

Rédaction, production

Pieter Poldervaart, Pressebüro Kohlenberg,
Bâle

Création, réalisation, photographie

Urs Grünig SGV SGD, Corporate Design, Berne
Henri Leuzinger, Rheinfelden

Abonnement

Commandes/distribution:
OFCL, diffusion publications, CH-3003 Berne
Internet:
www.bbl.admin.ch/bundespublikationen
No d'art. 812.000
Abonnement annuel Fr. 30.70
Étranger Fr. 34.--
Numéro simple Fr. 10.25
Étranger Fr. 12.--

Adresse

Office fédéral de développement territorial
3003 Berne
Tel. 031 322 40 60
Fax 031 322 78 69 (Office)
Fax 031 322 47 16 (Information)

© ARE

Berne 2009, Reproduction autorisée avec
mention de la source; copie à l'ARE
ISSN 1660-6248

www.are.admin.ch

Les différents articles expriment les avis de
leurs auteur/e/s respectifs/ves. Ils peuvent de
ce fait présenter des convictions divergentes
de celles de l'éditeur et de la rédaction.

forum sviluppo territoriale

Bollettino d'informazione
Esce tre volte all'anno
37mo anno

Editore

Ufficio federale dello sviluppo territoriale (ARE)
Dipartimento federale dell'ambiente, dei tras-
porti, dell'energia e delle comunicazioni (DA-
TEC)

Commissione della redazione

Rudolf Menzi (direzione), Doris Angst,
Reto Camenzind, Marco Kellenberger

Traduzione

Francese:
Elisabeth Kopp-Demougeot,
Le Grand-Saconnex
Rilettura e adattamento: Daniel Béguin
Italiano:
Antonella Schregenberg-Rossi, Olsberg
Rilettura e adattamento: Peter Schrembs

Redazione, produzione

Pieter Poldervaart, Pressebüro Kohlenberg,
Basilea

Creazione, realizzazione, fotografia

Urs Grünig SGV SGD, Corporate Design, Berna
Henri Leuzinger, Rheinfelden

Abbonamento

Ordinazioni/distribuzione:
UFCL, distribuzione pubblicazioni, CH-3003 Berna
Internet:
www.bbl.admin.ch/bundespublikationen
No d'art. 812.000
Abbonamento Fr. 30.70
Estero Fr. 34.--
Numero singolo Fr. 10.25
Estero Fr. 12.--

Indirizzo

Ufficio federale dello sviluppo territoriale
3003 Berna
Tel. 031 322 40 60
Fax 031 322 78 69 (Ufficio)
Fax 031 322 47 16 (Informazione)

© ARE

Berna 2009, Riproduzione autorizzata con
menzione della fonte; copia all'ARE
ISSN 1660-6248

www.are.admin.ch

I vari articoli riflettono di volta in volta le opi-
nioni degli autori/delle autrici. Possono quin-
di discostare da quella dell'editore e della re-
dazione.

