

forum

raumentwicklung
du développement territorial
sviluppo territoriale



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Informationsheft
Bulletin d'information
Bollettino d'informazione

Bundesamt für Raumentwicklung ARE
Office fédéral du développement territorial ARE
Ufficio federale dello sviluppo territoriale ARE
Uffizi federali da sviluppo dal territorio ARE



Raumentwicklung –

die europäische Dimension

Développement du territoire –

la dimension européenne

Sviluppo del territorio –

la dimensione europea



| | | | | | |
|---|-----------|--|-----------|---|-----------|
| Editorial | 3 | Editorial | 37 | Editoriale | 61 |
| Die Zukunft der europäischen territorialen Zusammenarbeit | 5 | L'avenir de la coopération territoriale européenne | 39 | Il futuro della cooperazione territoriale europea | 63 |
| Interview mit Wulf Selke: «Die Schweiz soll sich stärker in europäische Projekte einbringen» | 8 | Interview de Wulf Selke: «La Suisse doit renforcer son engagement dans les projets européens» | 42 | Intervista a Wulf Selke: «La Svizzera dovrebbe partecipare maggiormente ai progetti europei» | 66 |
| Internationale Expertengruppe plädiert für Stärkung der Schweizer Raumentwicklung | 13 | Un groupe d'experts favorable à un renforcement du développement territorial suisse | 47 | Un gruppo internazionale di esperti si esprime a favore di un rafforzamento dello sviluppo territoriale svizzero | 71 |
| Die Schweiz im Mosaik der europäischen Raumentwicklung | 16 | Une agglomération urbaine n'est pas encore un espace métropolitain: preuve en est la Randstad Holland | 50 | Il programma nazionale di politica di ordinamento del territorio del Portogallo (PNPOT) – una breve presentazione | 74 |
| Eine Stadtregion ist kein Metropolraum: Randstad Holland | 19 | Le programme national portugais de politique territoriale – une brève présentation | 53 | Un pioniere della pianificazione del territorio e dei trasporti: in memoria di Martin C. Rotach (1928-2007) | 78 |
| Das nationale Programm für die Raumpolitik Portugals | 22 | Perspectives pour l'organisation du territoire et l'occupation des sols en Finlande | 56 | Impressum | 79 |
| Perspektiven für die Raumstruktur und Bodennutzung in Finnland | 26 | Réfléchir ensemble à la question des transports en Europe | 58 | | |
| Transnationale Zusammenarbeit und Interreg-Projekte am Beispiel Zentralschweiz | 28 | Déces de Martin C. Rotach (1928-2007), pionnier de l'aménagement du territoire national et de la planification intégrée des transports | 60 | | |
| Gemeinsam zu den Alpen Sorge tragen | 31 | Impressum | 79 | | |
| Europäische Verkehrsfragen gemeinsam angehen | 34 | | | | |
| Ein Pionier der Raum- und Verkehrsplanung – Zum Tode von Martin C. Rotach (1928-2007) | 36 | | | | |
| Impressum | 79 | | | | |

Editorial

Pierre-Alain Rumley, Direktor ARE
pierre-alain.rumley@are.admin.ch



«Europäische Zusammenarbeit: Gemeinsam weiter denken»

• • •

Die Grenzkantone bemühen sich seit längerem mit mehr oder weniger Erfolg, die räumlichen Probleme entlang der Landesgrenze gemeinsam mit ihren ausländischen Partnern zu lösen. Doch unser Land muss sich auch in einem weiter gefassten Netz etablieren: Die räumliche Einbindung der Schweiz in Europa ist zukünftig ein Hauptanliegen und soll im Raumkonzept Schweiz ausformuliert werden.

Die schweizerische Raumordnungspolitik ist nach wie vor von einer Binnenoptik geprägt. Eine isolierte sektorale Betrachtung wesentlicher Aufgaben und eine noch immer vorwiegend nach innen orientierte Betrachtung sind jedoch in vielen Bereichen nicht mehr angemessen. Die Raumentwicklung muss sich nicht nur den lokalen, sondern auch den europäischen und globalen Veränderungen rasch anpassen können. Dazu ist unumgänglich, dass sich die Schweiz in Zukunft noch besser vernetzt und eine

aktive territoriale Zusammenarbeit pflegt. Die nachhaltige Entwicklung von Regionen und Städten in Europa kann nur in einem intensiven Dialog mit allen relevanten Akteuren realisiert werden. Weitere grosse Themen, die nicht ohne unsere Nachbarländer angegangen werden können, sind die Folgen des Klimawandels, die Auswirkungen der Alterung unserer Bevölkerung und die zunehmende Überlastung der Verkehrskorridore. 2007 soll zum Schlüsseljahr für die neue europäische territoriale Zusammenarbeit werden. Ende Mai wurde die Territoriale Agenda der Europäischen Union an einem informellen Ministertreffen in Leipzig verabschiedet, und die Gemeinschaftsinitiative Interreg gelangt in die vierte Programmphase. Grund genug, in diesem Heft die aktuellen Tendenzen vorzustellen.



Die Zukunft der europäischen territorialen Zusammenarbeit

• • • •

Silvia Jost
silvia.jost@are.admin.ch



Die Städte und Regionen werden für die zukünftige Entwicklung der EU und damit indirekt auch der Schweiz immer wichtiger. Die Verbesserung der regionalen und lokalen Kooperation, die mit territorialpolitischen

Programmen wie ESPON und Interreg vorangetrieben wird, hat deshalb einen erheblichen Einfluss auf die zukünftige Strukturpolitik Europas und der Schweiz.

Das Europäische Raumentwicklungs-konzept (EUREK) wurde 1999 nach einer fast zehnjährigen Entwicklungsphase als erstes Produkt der Europäischen Territorialen Zusammenarbeit verabschiedet. Allerdings fehlte das nötige Umsetzungsprogramm. Auch deshalb hat eine gemeinsame europäische Realisierung des EUREK nur ansatzweise stattgefunden. Das gemeinsame Konzept wird zwar nach wie vor als Referenzdokument verwendet. Auch diente das EUREK als Grundlage für die Definition der Kohäsionsziele, einer eigentlichen Neuorientierung der europäischen Politik. Dennoch konnte das EUREK auf EU-Stufe nur wenig Fuss fassen und setzte sich gegen die vielen Strukturpolitiken kaum durch. Zudem wollten die Mitgliedsländer in diesem strategischen Bereich der EU-Kommission nur ungern Kompetenzen abtreten.

Europäische Raumplanung wird möglich

Trotz dieser eher ernüchternden Bilanz sind die Anwendungen des EUREK vielfältig: Die neuen Mitgliedstaaten nahmen aufgrund dieses Dokuments ihre Raumplanung zum Teil erstmals in Angriff. Und in Irland diente das EUREK beispielsweise zur Definition einer erfolgreichen Raumplanungsstrategie. Außerdem wurden auf der Grundlage des EUREK zwei Folgeaktivitäten entwickelt: die Gemeinschaftsinitiative Interreg zur Stärkung der transnationalen Zusammenarbeit sowie das Forschungsnetzwerk ESPON (European Spatial Planning Observation Network). An beiden Initiativen nahm in den letzten sechs Jahren auch die Schweiz aktiv teil. Diese Programme führten zu einer europäischen räumlichen Gesamtschau, die eine neue Basis legte, um über alle Grenzen hinweg territorial zusammenzuarbeiten. Das Verdienst insbesondere von ESPON ist es, die Rahmenbedingungen der europäischen Raumentwicklung gesamthaft darzustellen und Erkenntnisse zu formulie-

ren, die auch für die Raumordnungs-politik der Schweiz eine unverzichtbare Grundlage darstellen. Nicht zuletzt gewährleistet die aktive Teilnahme der Schweiz an ESPON, dass unsere Daten in die europaweiten Berechnungen einfließen, sodass für viele Raumentwicklungs-Indikatoren erstmals grossräumige internationale Vergleiche möglich werden. Auch die Interreg-Projekte haben die Anwendung des EUREK und die territoriale Zusammenarbeit unterstützt. In fast allen Programmberufen von Interreg III B wurden gemeinsame räumliche Vorstellungen und strategische Zielsetzungen definiert. Dies hat zum Entstehen einer europäischen Planungsgemeinschaft und zur räumlichen Integration der Schweiz beigetragen.

Die neue Interreg-Programmphase hat begonnen

Spätestens durch die EU-Erweiterung wurde eine Neuauflage des EUREK notwendig. Die Niederländer griffen 2004 das Thema mit der Rotterdam-Agenda auf. Sie sollte vor allem die Jahre bis zur Ratifikation der neuen EU-Verfassung überbrücken und möglichst strukturierte, ausgewogene und effektive territoriale Entwicklungsstrategien vorschlagen. Im Vordergrund steht dabei nicht die Etablierung einer eigenständigen EU-Raumentwicklungs-politik, sondern die kohärentere Gestaltung der Entwicklung des EU-Territoriums im Rahmen der bestehenden EU-Politiken. Ein weiterer Schritt in diese Richtung wurde an der Ministerkonferenz 2005 in Luxemburg unternommen. Auch die Programme von Interreg und ESPON mussten neu definiert werden: Die bisherige Gemeinschaftsinitiative Interreg ist für den zukünftigen Förderzeitraum 2007 bis 2013 in das neue «Ziel 3 – Europäische Territoriale Zusammenarbeit» der europäischen Kohäsionspolitik überführt worden. Damit wird diese Zusammenarbeit in der Raumentwicklung noch stärker als bis-

her in die allgemeine Strukturförde- rung der EU eingebettet. Dort werden Themen wie die Wettbewerbsfähigkeit von Städten und Regionen sowie die wirtschaftliche Entwicklung von Räu- men zukünftig eine bedeutende Rolle spielen. Entsprechend muss die bishe- rige transnationale Zusammenarbeit strategisch weiterentwickelt werden. Auch die Fortführung von ESPON ist Teil des neuen «Ziels 3».

Staaten verlieren an Gewicht

Unter der finnischen und deutschen Ratspräsidentschaft wurde das Dokument «Territoriale Ausgangslage und Perspektiven der Europäischen Union» vorbereitet, das zusammen mit politischen Handlungsempfehlungen – der sogenannten Territorialen Agenda der EU und der Leipzig Charta – am 24. und 25. Mai in Leipzig verabschiedet wurde. Die Territoriale Agenda formuliert im Sinn der Lissabon- und Göteborg-Strategie politische Handlungsemp- fehlungen zur Mobilisierung der unter- schiedlichen territorialen Potenziale in Europa. Eine der zentralen Zielsetzungen ist dabei die stärkere Verzahnung der EU-Politiken mit einer integrierten Stadt- und Regionalentwick- lung auf europäischer Ebene. Die Zu- kunft der EU wird sich somit immer we- niger auf Staatenebene, sondern zunehmend in den Städten und Regionen entscheiden. Mit einer besseren Ver- knüpfung von EU-, Regional- und Lo- kalpolitik lässt sich eine nachhaltige Raumentwicklung wirkungsvoller um- setzen.

«Europäische Stadt» und «Vielfalt der Regionen»

Die Territoriale Agenda und die Leipzig Charta zur nachhaltigen europäischen Stadt fokussieren auf die Regionen und die Städte Europas. Beide Dokumen- te haben zum Ziel, eine gemeinsame Sichtweise zu gewinnen. Die Interes-

senvertreter der Stadtentwicklung und des territorialen Zusammenhalts sollen sich in einem ständigen Dialog austauschen und sich auf Ziele und Massnahmen verständigen. Deshalb wurde in Leipzig betont, dass die «europäische Stadt» einerseits sowie die «Identität und Vielfalt der Regionen Europas» andererseits als Ausdruck unseres Wirtschafts-, Sozial- und Kulturmodells künftig in den EU-Politiken gestärkt werden müssen. Dies soll der in der europäischen Bevölkerung weit verbreiteten Sorge gegensteuern, im zusammenwachsenden Binnenmarkt und im Zeitalter der Globalisierung die lokale und regionale Identität zu verlieren.

Europas Raumentwicklung betrifft auch die Schweiz

Auch die Schweiz trägt zur gemeinsamen Entwicklung der Territorialen Agenda bei. Doch bedingt durch den

stärkeren Einfluss der EU-Kommission sowie durch die Osterweiterung ist ihre Gestaltungsmöglichkeit bescheiden. War die Schweiz im Europäischen Raumentwicklungskonzept noch als vollwertiges Mitglied beteiligt, wird uns bei der Umsetzung oder Anwendung der Territorialen Agenda höchstens noch die Rolle als Zaungast zugestanden. Gerade deshalb ist die Schweiz darauf angewiesen, ihre europäischen Kontakte zu pflegen und zu vertiefen, um sich an der laufenden Diskussion über die territoriale Kohäsion weiterhin beteiligen zu können. Zentral ist dabei die Mitwirkung an transnationalen Projekten und an ESPON. Denn dieser kontinuierliche Dialog und Erfahrungsaustausch trägt dazu bei, dass die Schweiz auch als Nicht-EU-Mitglied im raumplanerischen Europa von morgen dabei ist.



Silvia Jost, 1967, studierte in Bern und Paris Geographie und Stadtplanung. Nach einem Stage bei Radio DRS arbeitete sie bei der Schulleitung und am Institut für Raum- und Landschaftsentwicklung an der ETHZ. 2001 wechselte sie ins ARE. Zuerst leitete sie die nationale Kontaktstelle für die transnationalen Interreg-Projekte. Seit 2006 ist sie Delegierte für Internationales im ARE.

●
[http://www.bmvbs.de/-,2623.970765/
Informelles-Ministertreffen-zu.htm](http://www.bmvbs.de/-,2623.970765/Informelles-Ministertreffen-zu.htm)



«Die Schweiz soll sich stärker in europäische Projekte einbringen»

• • • •

Interview: Paola Carega



Mit der Territorialen Agenda soll die Raumentwicklung in der erweiterten EU neue Impulse erhalten. Weil das Thema aber nicht zum Pflichtenheft der Europäischen Kommission gehört, muss ein Bewusstsein für europäische Raumplanung erst wachsen. Welf Selke, Referatsleiter für Europäische Raumentwicklung und EU-Erweiterung, erklärt, warum der Klimawandel den Prozess beschleunigt, und wie auch die Schweiz mitmachen kann.

Welf Selke wurde 1943 in Königsberg (heute Kaliningrad) geboren. Er studierte Geografie, Stadt- und Regionalplanung in Bonn und Berlin. Seit Anfang der Siebzigerjahre arbeitete er in verschiedenen Funktionen im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung. Im Rahmen eines Projekts der Deutschen Gesellschaft für Technische Zusammenarbeit reiste Welf Selke Mitte der Achtzigerjahre nach Kolumbien, wo er mehrere Jahre in Bogotá als Hochschuldozent tätig war. Als Kurzzeit-Experte reiste der Geograf zudem mehrere Male nach Bolivien. Heute ist Welf Selke Referatsleiter für Europäische Raumentwicklung und EU-Erweiterung im deutschen Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung. Er war zuständig für die Vorbereitung des informellen Ministertreffens in Leipzig Ende Mai 2007.

**Die EU wird grösser und grösser.
Bereits heute leben zwischen Finnland und Griechenland, Portugal und Rumänien fast 500 Millionen Menschen in höchst unterschiedlichen Regionen. Was für Auswirkungen hat das auf die territoriale Entwicklung in Europa?**

Welf Selke: Die beiden letzten EU-Weiterungen von 2004 und 2007 beeinflussen die territoriale Entwicklung Europas sehr stark. Denn mit dem Beitritt der osteuropäischen Länder ändern sich die regionalen Disparitäten. So vergrösserte sich die Fläche der EU um ein Viertel, die Bevölkerungszahl erhöhte sich um ein Fünftel, die Wirtschaftskraft aber wuchs nur um sechs Prozent. Ökonomisch betrachtet ist die heutige EU extrem zweigeteilt. Da ist einmal der alte EU-15-Block, der eine relativ gute wirtschaftliche Entwicklung aufweist und in dem das ökonomische Gefälle zwischen den einzelnen Regionen heute kleiner ist als vor zehn Jahren.

So haben strukturschwache Gebiete der EU 15 – wie im Nordwesten Irland und Schottland, im Süden Andalusien und der Mezzogiorno oder im Osten die neuen Bundesländer – in den letzten Jahren stark aufgeholt. Neu ist ein zusammenhängender Block wirtschaftsschwacher Staaten von der Ostsee bis zum Schwarzen Meer hinzu gestossen. Viele Regionen Osteuropas erwirtschaften weniger als die Hälfte des durchschnittlichen Bruttoinlandsprodukts der EU. Was sich mit dem Beitritt der osteuropäischen Länder ebenfalls verändert, ist die geografische oder territoriale Dimension des Wirtschaftsgefülles. Einst waren die strukturschwachen Gebiete der EU gleichzeitig ihre Randregionen. Nach den letzten Erweiterungen ragen die wirtschaftsschwachen Territorien – wie Teile Ostdeutschlands oder der Tschechischen Republik – ins neue geografische Zentrum der EU hinein.

Was kann dazu beitragen, Europas Raumentwicklung in diesem Erweiterungsprozess zu stärken?

Es braucht nicht unbedingt mehr Fördermittel, sondern andere raumentwicklungspolitische Lösungen. Ein Ansatz ist zum Beispiel, Entwicklungskorridore und die Vernetzung von Städten unterschiedlicher Größenordnung in den Mittelpunkt der Raumentwicklungsarbeit zu stellen. Insbesondere Korridore schaffen eine Verbindung zwischen strukturstarken und strukturschwachen Gebieten und tragen so zur Vernetzung einzelner Regionen bei. Es gibt allerdings noch keinen Konsens innerhalb der EU, was solche neuen Entwicklungsansätze betrifft – Kommission und Mitgliedstaaten stecken mittlerweile in der Diskussion. Die Territoriale Agenda der EU, die derzeit von den Raumentwicklungsministern vorbereitet wird, ist in diesem Zusammenhang ein wichtiger Motor für neue Ideen. Die Agenda fördert ganz im Sinn der Strategien des Europäischen Rates von Lissabon und von Göteborg ein nachhaltiges Wirtschaftswachstum durch Vorschläge, wie der Raum Europas besser zur sozialen und ökologischen Entwicklung genutzt werden könnte.

Welche Rolle spielt das Europäische Raumentwicklungskonzept (EUREK) in der künftigen Raumentwicklung?

Die drei grundlegenden Ziele des EUREK – also ausgewogene polyzentrale Siedlungsentwicklung, gleichwertige Erreichbarkeit aller Regionen sowie nachhaltiges Management von Natur- und Kulturerbe – gelten auch in der erweiterten EU. Natürlich wird das EUREK in den einzelnen Ländern unterschiedlich bewertet und umgesetzt. So legen die neuen Mitgliedstaaten ihren Schwerpunkt eindeutig auf das wirtschaftliche Wachstum; Länder wie Deutschland und die Niederlande hingegen messen dem Management des

Natur- und Kulturerbes als Entwicklungs faktor eine grössere Bedeutung bei.

Wie gross ist heute der Einfluss der CEMAT-Leitlinien auf die territoriale Entwicklung?

Die CEMAT, also die Raumentwicklungs politik der Staaten des Europarats, verfolgt parallel zum EUREK die nachhaltige räumliche Entwicklung auf dem europäischen Kontinent. An den Leitlinien haben auch viele Staaten mitgearbeitet, die nicht der EU angehörten. Im Zuge weiterer EU-Osterweiterungen, vor allem mit dem Beitritt der Balkan länder, droht die CEMAT zunehmend an Bedeutung zu verlieren. Deshalb muss sie ein neues Aufgabenprofil bekommen. Zum Beispiel könnte die CEMAT künftig eine Brücke schlagen von der EU über Nicht-EU-Staaten wie die Ukraine, Russland und die Kaukasusrepubliken bis hin nach Asien, und so die Verbindung schaffen zu Ländern wie Kasachstan oder China. Es wäre zu begrüssen, wenn Russland, das derzeit den CEMAT-Vorsitz inne hat, entsprechende Vorschläge entwickeln würde.

Gibt es heute ein gesamteuropäisches Bewusstsein für Raumentwicklung, oder ist dieses Politikfeld nach wie vor national besetzt?

Raumordnungspolitik gehört nicht zum Aufgabenkatalog der Europäischen Kommission. Dennoch kann man von einem wachsenden europäischen Bewusstsein sprechen. So ist im Entwurf der Europäischen Verfassung vorgesehen, dass die soziale und wirtschaftliche Kohäsionspolitik um den Begriff der territorialen Kohäsion erweitert wird. Wie eine europäische territoriale Kohäsionspolitik aussehen könnte, ist allerdings noch in der politischen Diskussion. Hier möchte die Territoriale Agenda eine erste vorläufige Antwort geben.

Welche Staaten streben eine Harmonisierung der europäischen Raumentwicklung an, welche setzen sich eher ab?

Eine Reihe von Staaten wie Finnland oder Deutschland billigen den Verfassungsentwurf und sprechen sich dafür aus, die territoriale Kohäsion in eine künftige Verfassung zu integrieren. Im Gegensatz dazu steht zum Beispiel Grossbritannien diesem Schritt skeptisch gegenüber. Die Briten befürchten, weitere Kompetenzen nach Brüssel abgeben zu müssen. Auch in Deutschland gab es diese Diskussion. So hatte sich das Wirtschaftsministerium gegen die Aufnahme der territorialen Kohäsion in den Verfassungsentwurf gewandt, weil man befürchtete, dadurch neue Förderatbestände zu schaffen. Ein europäischer Expertenrat sprach sich hingegen für eine unterstützende Kompetenz der EU aus.

Trotz dieser unterschiedlichen Auffassung hat sich Deutschland von Anfang an stark gemacht für die Territoriale Agenda.

Schrittmacher waren vor allem die Niederlande und Luxemburg. Deutschland hat sich von Beginn weg aktiv beteiligt. Die Raumordnungsbehörden der Mitgliedstaaten möchten, dass die Territoriale Agenda als gutes Instrument anerkannt wird, um die regionalen Identitäten Europas zu stärken. Im Zuge des Zusammenwachsens des europäischen Binnenmarktes soll ja nicht ein einheitliches Europa im Sinn eines Schmelztiegels geschaffen werden – Ziel ist vielmehr, die regionale Vielfalt zu fördern.

Welchen Stellenwert nimmt denn die Territoriale Agenda im Rahmen der deutschen EU-Ratspräsidentschaft ein?

Man darf die politische Bedeutung der Territorialen Agenda im Arbeitsprogramm der Ratspräsidentschaft nicht

überschätzen. Allerdings dürfte die Agenda durch die Problematik des Klimawandels an Bedeutung gewinnen. Denn der Klimawandel hat nicht nur eine globale Seite, sondern auch eine regionale; schliesslich wirken sich seine Folgen je nach Gebiet unterschiedlich stark aus. Die deutsche Ratspräsidentschaft hat den Klimawandel ganz oben auf die Tagesordnung gesetzt.

Zynisch gesagt: Könnte der Klimawandel somit ein Glücksfall für die Territoriale Agenda sein?

Ob die Agenda dadurch tatsächlich aufgewertet wird, muss sich erst zeigen. In jedem Fall werden Klimawandel und Energieeffizienz im überarbeiteten Entwurf eine grössere Rolle spielen. Die Territoriale Agenda muss dazu beitragen, dass die regionalen Auswirkungen des Klimawandels noch viel stärker als bisher in Betracht gezogen werden. Dies erhöht nicht zuletzt auch die Bereitschaft in der Bevölkerung für umweltbewusstes Handeln. Denn nur wer weiss, was für Folgen der Klimawandel für seine Heimatregion oder seinen Lebensort hat, fühlt sich direkt betroffen.

Bisher hat die EU-Kommission wenig Interesse gezeigt für eine gemeinsame territoriale Entwicklung und auch wenig Ressourcen dafür zur Verfügung gestellt. Wird sich das durch den Klimawandel ändern?

Auch das bleibt abzuwarten. Für die EU-Programme zur Förderung der territorialen Zusammenarbeit stehen in der Tat vergleichsweise wenig Mittel zur Verfügung. Allerdings ist dieser Förderschwerpunkt neu in die regionale Strukturpolitik aufgenommen worden und muss sich erst bewähren. In einer Reihe von Programmen des Ziels 3 (Territoriale Zusammenarbeit) des Europäischen Regionalfonds nimmt auch die Schweiz teil. Hier wird es in den nächsten Jahren darauf ankommen, überzeu-

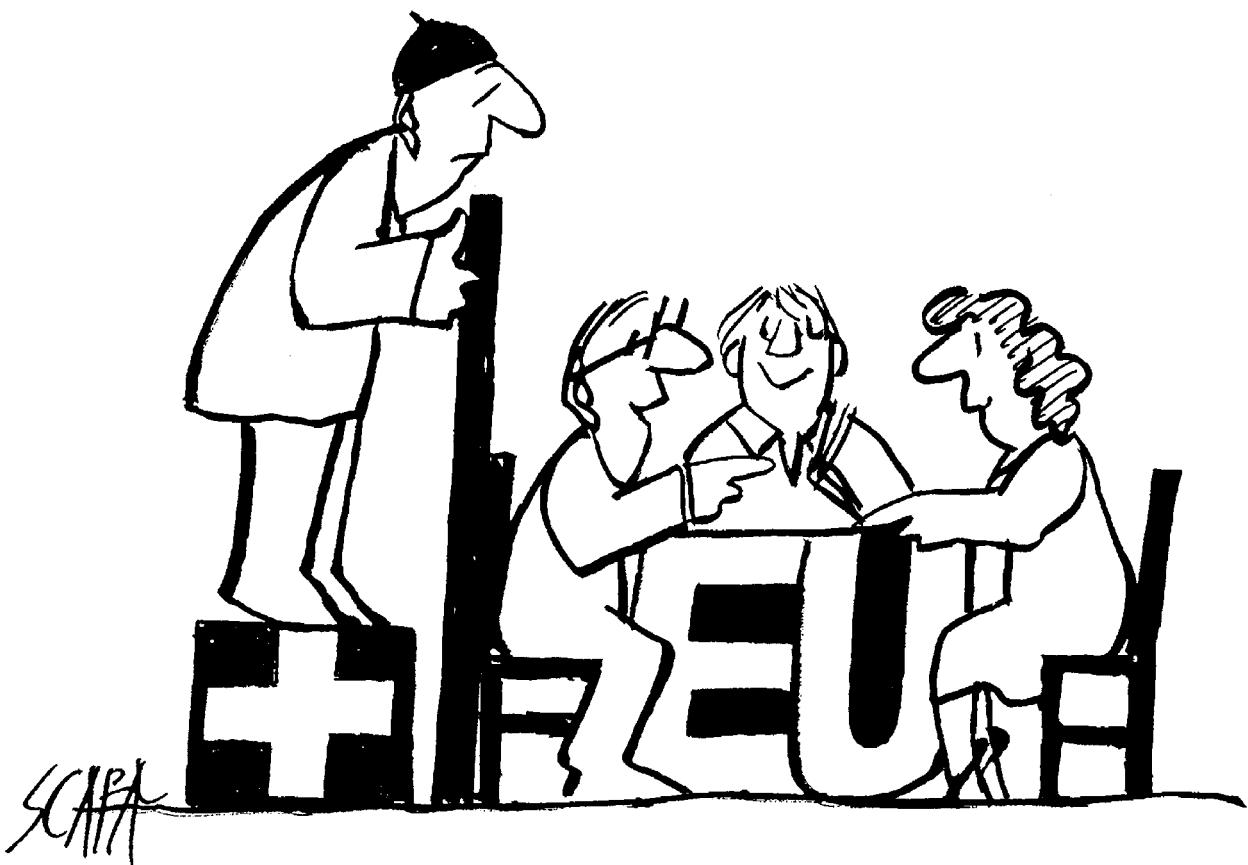
gende Projekte auf den Weg zu bringen, die das Verhältnis Klimawandel und regionale Wirtschaftspolitik näher ausleuchten.

Stichwort Zukunft: Wie kann man sicherstellen, dass die Umsetzung der Territorialen Agenda in Gang kommt?

Drei Massnahmenkataloge sollen dafür sorgen. Einmal soll die Europäische Kommission künftig in ihren Berichten der territorialen Dimension mehr Aufmerksamkeit schenken. Nur wenn regionale Gesichtspunkte in den Papieren der Kommission berücksichtigt werden, können sich die einzelnen Regionen und Städte in die gesamteuropäische Entwicklung einordnen und durch ihre Politik europäische Ziele unterstützen. Auch Institutionen wie das Europäische Parlament werden aufgefordert, in Berichten, Stellungnahmen sowie weiteren Positionspapieren territoriale beziehungsweise regionale Aspekte stärker zu berücksichtigen. Ein zweiter Katalog von Empfehlungen widmet sich der engen Zusammenarbeit zwischen der Europäischen Kommission und den Mitgliedstaaten. So sollen Instrumente wie die Förderung der territorialen Zusammenarbeit stärker genutzt werden zur Umsetzung der Territorialen Agenda. Ein dritter Massnahmenkatalog fordert die Mitgliedstaaten dazu auf, in ihrer nationalen Raumplanungspolitik die Territoriale Agenda zu berücksichtigen – was gar nicht so selbstverständlich ist, wie die Erfahrung mit dem EUREK gezeigt hat.

Ein Schwerpunkt der Territorialen Agenda befasst sich mit dem Verkehr. Was sind hier die grössten Probleme, die gelöst werden müssen?

Eine wichtige Aufgabe ist die Einbindung der neuen Mitgliedstaaten ins europäische Verkehrsnetz. Die Vertreter der baltischen Länder haben in den Beratungen zur Territorialen Agenda aus-



geführt, dass ihre Länder in der UdSSR gut an Metropolen wie St. Petersburg oder Moskau angebunden waren. Nach dem Zerfall der Sowjetunion geht es um die Ausrichtung der Verkehrsinfrastruktur nach Westen, und das ist ein langwieriger und schwieriger Prozess. Der Bau von neuen transnationalen Fernstrassen reicht hier nicht aus, vielmehr braucht es ein neues verkehrsplanerisches Denken in den betreffenden Ländern. Auf Mitteleuropa kommt in den nächsten Jahren vor allem die Aufgabe zu, bei steigendem Verkehrsvolumen die Mobilität weiterhin aufrechtzuerhalten. Dazu sind, nach der Territorialen Agenda, Investitionen in Telematik und Verkehrsleitsysteme notwendig.

Wie wird das räumliche Europa in 50 Jahren aussehen?

Das oft beschriebene Szenario, dass Europa aus einigen wenigen Kernregionen bestehen wird und der Rest zur Peripherie wird, ist meines Erachtens nicht realistisch. Europa wird auch in Zukunft dezentral aufgebaut sein. Innerhalb der neuen Mitgliedstaaten werden die regionalen Disparitäten wahrscheinlich in den kommenden Jahren anwachsen, denn die hohen nationalen Wachstumsraten konzentrieren sich auf grosse Stadtregionen und Regionalzentren. Vieles bleibt aber abzuwarten, denn die Entwicklungschan-cen einer Region hängen auch von der politischen Führung ab. Die Territori-

ale Agenda spricht deutlich neue Formen der politischen Zusammenarbeit von Städten und Regionen an, um eigene Interessen gegenüber nationalen Regierungen oder der Kommission in Brüssel besser durchsetzen zu können.

Was ist Ihre persönliche Motivation, sich für die Territoriale Agenda einzusetzen?

Für mich ist die Agenda ein kleiner, aber wichtiger Mosaikstein, der den Prozess der europäischen Integration weiter voranbringen kann. Für viele Menschen ist der Begriff Europa leider immer noch abstrakt, und bei manchen ist die anfängliche Begeisterung

über die EU einer grossen Skepsis oder sogar Ablehnung gewichen. Man hat Angst davor, in einem immer grösser werdenden Europa seine kulturelle und regionale Identität zu verlieren. Umso wichtiger ist es, den Bewohnerinnen und Bewohnern einer Region das Gefühl zu geben, in ihren lokalen Wurzeln gestärkt zu werden.



Wie können sich Nachbarstaaten der EU wie die Schweiz am Prozess der Territorialen Agenda beteiligen?

Im Fall der Schweiz ist es ein Geben und Nehmen. So ist die Raumordnungspolitik in der Schweiz sehr ausgeprägt und besitzt einen vergleichsweise hohen Stellenwert in der Innenpolitik, was sie

als Modell gerade für die neuen EU-Mitgliedstaaten interessant macht. Länder wie Deutschland profitieren von den Erfahrungen der Schweiz im Umgang mit dem ländlichen Raum oder mit grenzüberschreitenden Metropolregionen wie der Regio Basiliensis. Für die Schweiz liegt der Vorteil einer Zusammenarbeit darin, die EU und ihre Funktionsweise besser kennenzulernen. Insofern ist es zu begrüssen, dass die Schweiz nicht nur im Europarat, mitarbeitet, sondern in allen europäischen Gremien vertreten ist. Wünschenswert wäre, dass sich Gemeinden und Kantone noch stärker an den europäischen Projekten der territorialen Zusammenarbeit beteiligen würden.

Vor welchen Aufgaben steht Ihrer Ansicht nach die Raumentwicklung in der Schweiz?

Als Alpenregion wird die Schweiz vergleichsweise stark vom Klimawandel und seinen Folgen betroffen sein. Es ist zu befürchten, dass Katastrophen wie Erdrutsche oder Steinschlag zunehmen, was Auswirkungen haben wird auf die Siedlungsplanung und künftige Bauplanung. Auch die Verlagerung des Verkehrs von der Strasse auf die Schiene wird die Schweiz in den nächsten Jahren bestimmt weiterhin beschäftigen. Für viele Regionen in Europa ist die «Bahn 2000» der Schweiz zu einem Vorbild geworden. Schön wäre, wenn sich Akteure der Raumentwicklung wie lokale und regionale Dienststellen, Fachministerien, aber auch Nichtregierungsorganisationen künftig noch stärker in die Diskussion über die Anwendung der Territorialen Agenda und in gemeinsame europäische Projekte einbringen würden. Dies wäre nicht nur für die Nachbarstaaten der Schweiz ein Gewinn, sondern auch für Regionen in den neuen Mitgliedstaaten. Ich denke hier beispielsweise an einen verstärkten Erfahrungstransfer von den Alpen zum Karpatenbogen.

Internationale Expertengruppe plädiert für Stärkung der Schweizer Raumentwicklung

• • • •

Pieter Poldervaart
poldervaart@kohlenberg.ch



V.l.n.r.: Christof Schremmer (A), John Zetter (UK), Rolf Signer, ETH Zürich, Gaëlle Pinson (F), Markus Nollert, ETH Zürich, Thomas Sieverts (D), Max van den Berg (NL), Bernd Scholl, Leiter Institut für Raum- und Landschaftsentwicklung IRL, ETH Zürich.

Die Schweiz tut gut daran, sich frühzeitig auf die kommenden Strukturveränderungen in der Raumentwicklung einzustellen. Dies ist das Fazit eines Berichts ausländischer Experten, den das ARE in Auftrag gegeben hatte. Die Koordination lag bei der ETH Zürich. Ende Februar dieses Jahrs wurde die Studie veröffentlicht. Der Bericht und eine

Zusammenfassung der Erkenntnisse finden sich auf www.are.admin.ch. Die Expertin und die vier Experten beantworten auf den folgenden zwei Seiten Fragen zu ihren Erfahrungen und vergleichen die Situation der Schweiz mit den Verhältnissen in ihrer Heimat.



Max van den Berg, NL



Christof Schremmer, AT

Was war die grösste Überraschung bei Ihren Recherchen in der Schweiz?

Ich bin angenehm überrascht, dass viele Schweizer ein so ausgeprägtes Qualitätsbewusstsein für ihre Umwelt haben und auch bereit sind, dafür Geld auszugeben. Sie geniessen diesen Standard, stellen ihren Wohlstand jedoch nicht gerne zur Schau.

Der hohe Grad an Organisationsformen auf regionaler Ebene, um die Probleme der (Stadt-)Grenzen-übergreifenden Entwicklungssteuerung in den Griff zu bekommen; wie offen auch über radikale Lösungen wie Gemeindefusionen diskutiert wird.

Welche wichtigsten raumplanerischen Herausforderungen diagnostizieren Sie für die Schweiz?

Die Eindämmung des unkontrollierten Wachstums von Agglomerationen, die Schaffung von integrierten Konzepten für die Landschaftsgestaltung in Siedlungsräumen, Investitionen in die europäische Infrastruktur sowie die Mobilsierung aller beteiligten Sektoren und Interessengruppen.

Anliegen von nationaler Bedeutung in Abstimmung zwischen Bund und Kantonen/Regionen effizient zu bearbeiten, so etwa die grossen Infrastrukturen regional und lokal einzubetten – und dabei auch die sektorale Barriären auf Bundesebene zu überwinden.

Welche grössten Probleme stellen sich diesbezüglich in Ihrem Land?

Das grösste Problem ist die Schaffung von besseren sozialen, wirtschaftlichen und räumlichen Bedingungen in schwach entwickelten Wohnquartieren, die Aufrechterhaltung von offenen Räumen in der Landschaft, der Kampf gegen das Wasser, das vom Himmel, aus der Erde und von grossen Flüssen kommt sowie der Kampf gegen den ansteigenden Meeresspiegel.

Noch schwache Organisationskraft auf der regionalen Ebene, wenig Wirkung der örtlichen und regionalen Raumplanung gegen Zersiedelung sowie sehr schlechte Organisation auf der Ebene des Bundes, raumrelevante Politik zu formulieren und umzusetzen.

Verstärkt lokale und regionale Autonomie die Probleme, oder ist sie im Gegenteil Teil der Lösung?

Autonomie ist ein Teil des Problems, sie ist aber auch ein wichtiger Schritt zur Problemlösung, wenn sie in interaktiven und kooperativen Aktionen und Organisationen strukturiert ist. Gemeinsame Verantwortung und der Austausch von Mitteln sowie das Akzeptieren einer «externen» Führung und das Einbringen von Expertenwissen werden sich als entscheidende Faktoren herausstellen.

Solche Autonomie stellt grosse Herausforderungen an die Organisationskraft der Behörden. Im Gegenzug kann sie die Beteiligung der Bevölkerung an der Problemlösung wesentlich steigern, wenn es gelingt, dies organisatorisch und politisch zu bewältigen.

Falls Sie in der Schweiz Ferien planen würden – was wäre Ihre favorisierte Destination?

In erster Linie die sonnigen Seeufor!

Zermatt, Bergell, Ascona, Zürich, Zuoz... es gibt so viele Möglichkeiten!



Thomas Sieverts, D



Gaëlle Pinson, F



John Zetter, GB

Obwohl ich durch Tätigkeiten in der Schweiz seit vielen Jahren mit diesem Land vertraut bin, hat mich die Qualität der örtlichen Demokratie doch immer wieder positiv überrascht: Hier liegen noch grosse, ungehobene Innovationspotenziale!

Die Globalisierung: Sie zwingt die aufgeteilten Stadtregionen zu Zusammenschlüssen, um konkurrenzfähig zu bleiben. Die Bewältigung dieser Herausforderung ohne Verlust an örtlicher Demokratie ist eine grosse Aufgabe auch für den Bund.

In Deutschland ist die Akzeptanz und Gestaltung der fragmentierten regionalen Stadtlandschaften die grösste Herausforderung. Und die wachsenden Wohlstandsunterschiede zwischen Ost und West, Nord und Süd stellen die Raumplanung vor neue Aufgaben.

Die lokale und regionale Autonomie ist in meinen Augen das grösste Kapital der Raumplanung in der Schweiz. Es muss aber weiterentwickelt werden zu neuen Formen von Kooperation und Konkurrenz, von Experiment und Innovation.

Überraschend war für mich der Gegensatz zwischen der ländlichen Idylle einerseits, welche die Vorstellung der Schweizer von ihrem Land offenbar prägt, und dem urbanen Leben andererseits, das für die meisten von ihnen die Realität bedeutet.

Die grösste Herausforderung besteht darin, die hohe Qualität der Raumentwicklung weiterhin zu gewährleisten. Dies kann eine radikale Umverteilung der Rollen an die verschiedenen Akteure bedeuten, wobei man sich auf ihre reichen Erfahrungen mit kollektiven Verhandlungen abstützen sollte.

Nach zwei Phasen der Dezentralisierung 1982 und 2003 stellt sich auch in Frankreich die Frage nach der regionalen und nationalen Koordinierung in der Raumentwicklung und der Durchführung von strategischen Projekten.

Die lokale Autonomie scheint heute die harmonische Raumentwicklung in der Schweiz als Ganzes gesehen zu bremsen; gleichzeitig stellt sie aber potenziell auch eines der reichsten Mittel dar.

Meine Ferien in der Schweiz habe ich in den letzten Jahren in Unterengadin verbracht.

Da ich aus einem vergleichsweise grossen Land komme, war ich erstaunt darüber, dass die Schweiz wie ein Dorf mit sehr stark vernetzten politischen und technischen Strukturen funktioniert.

Die Notwendigkeit, das urbane Wachstum stärker zu kontrollieren. Obwohl in der Schweiz der Ausbreitung von Agglomerationen durch geografische Gegebenheiten natürliche Grenzen gesetzt sind, steht das Thema der Nachhaltigkeit, bei der eine kompakte Siedlungsentwicklung vorteilhaft ist, mehr und mehr im Vordergrund.

In Grossbritannien haben die «Green-Belt-Politik» und die langjährigen fehlenden Investitionen in die Infrastruktur die Entwicklung von neuen Stadträumen erheblich eingeschränkt. Dies hat – neben vielen anderen Ursachen, die vor allem steuerlicher und finanzieller Natur sind – zu extrem hohen Immobilienpreisen geführt.

Das ist nicht so eindeutig zu beantworten. Da globale Faktoren gegenüber regionalen Faktoren immer mehr an Bedeutung gewinnen, besteht Bedarf an mehr zentraler Steuerung. Dabei ist jedoch eine selektive Vorgehensweise erforderlich. Macht und Verantwortung auf mehrere Schultern zu verteilen, ist vielleicht besser, als Verantwortung einfach zu delegieren.

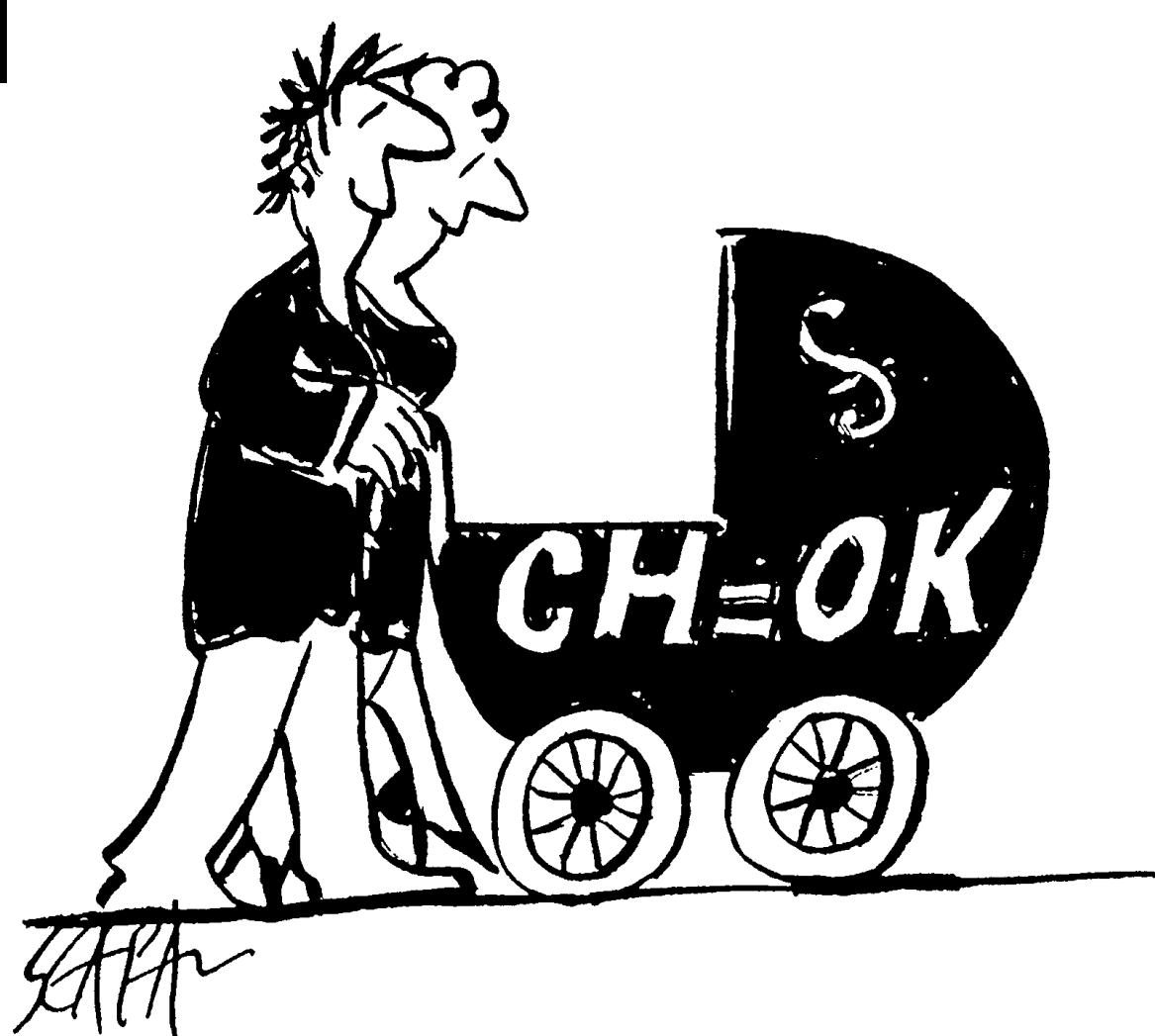
Ich würde gern das Schienennetz erkunden und jeden Tag neue Orte und Landschaften entdecken!

Die französischsprachige Schweiz. Dort geht es entspannter zu und her, außerdem spreche ich kein Deutsch, sondern Französisch – und ich fahre auch nicht Ski.

Die Schweiz im Mosaik der europäischen Raumentwicklung

• • • •

Marco Kellenberger
marco.kellenberger@are.admin.ch



Um mehr Wissen über die Triebkräfte und Mechanismen der territorialen Entwicklung in Europa zu schaffen, wurde 2002 das Raumbeobachtungsnetzwerk ESPON (European Spatial Planning Observation Network)

ins Leben gerufen. Auch die Schweiz ist daran beteiligt. Die Resultate geben teilweise neue Hinweise bezüglich der Einordnung unseres Landes in die europäische Raumstruktur.

Ende letzten Jahres wurde die erste Phase des europäischen Raumbeobachtungsnetzwerks ESPON 2006 abgeschlossen. Im Nachfolgeprogramm ESPON 2013 werden sich während den nächsten sieben Jahren erneut Hunderte von Fachleuten der Wissenschaft, aus nationalen Verwaltungen sowie Instituten und Organisationen aus ganz Europa der vertieften räumlichen Erforschung des Kontinents widmen. Die Resultate aus ESPON 2006 liegen in über 30 Schlussberichten vor und sind online auf www.espon.eu abrufbar. Sie beleuchten aktuelle Dynamiken und Makrotrends in Europa, etwa zu Demografie, Wirtschaft, Umwelt oder Energie. Die Studien widmen sich zentralen Themenfeldern der Raumentwicklung wie dem Aspekt Zentrum-Peripherie, der Stadt-Land-Thematik, der Erreichbarkeit und den Verkehrsströmen, dem Polyzentrismus, der wirtschaftlichen Konzentration und der regionalen Diversifizierung. Ferner wurden mehrere Zukunftsszenarien erarbeitet.

Schweiz mit guten Werten

Dabei fällt auf, dass die Schweiz hinsichtlich vieler Indikatoren und Analysen in einem sehr positiven Licht erscheint. So verlief zum Beispiel die jüngste demografische Entwicklung in unserem Land vergleichsweise positiv, also ohne grosse Sprünge oder signifikante strukturelle Probleme. Dies ganz im Gegensatz zu peripheren oder altindustriellen Gebieten wie Südalitalien, Nordskandinavien oder Nordostfrankreich, wo die Entwicklungsmuster deutlich negativer sind. Auch wenn unsere Bevölkerung wie fast überall in Europa durchschnittlich zunehmend altert, weisen verschiedene Kennzahlen zur Migration darauf hin, dass die Schweiz speziell für junge Bevölkerungsschichten sehr attraktiv ist. Positiv sind ferner die Indikatoren zur Bildung und zur Informationsgesellschaft. Auch in Bezug auf die Patentanmeldungen weist die Schweiz im eu-

ropäischen Vergleich sehr hohe Werte auf. Die insgesamt gute wirtschaftliche Situation findet ihren Niederschlag in den ESPON-Ergebnissen. Allerdings wird deutlich, dass der Vorsprung in der Schweiz teilweise geringer geworden ist.

Andere Länder, insbesondere einige Grenzregionen, holen auf. Im kontinentalen Massstab betrachtet zeigt sich nach wie vor ein beachtliches Gefälle zwischen dem östlichen und westlichen Europa. In einigen Gebieten Osteuropas sind jedoch klare Aufholtendenzen sichtbar. Da es sich dabei aber in erster Linie um metropolitane (Hauptstadt-)Regionen wie Warschau, Budapest oder Prag handelt, ergeben sich daraus steigende regionale

beziehungsweise nationale Ungleichgewichte – eine grosse Herausforderung für die neuen EU-Mitglieder.

Raummuster verändern sich

Bei einem Blick auf die räumlichen Muster sticht besonders das so genannte Pentagon mit den Eckpunkten London, Hamburg, München, Milano und Paris hervor. Dieser Begriff steht für eine Art Kernzone (Dynamic Core) des Kontinents. Hier vereinen sich Bevölkerungszentren, eine gute Erreichbarkeit und eine starke ökonomische Dynamik. ESPON hat viele Belege für die Existenz dieser Kernzone – zu der auch die Schweiz gehört – gefunden.

Von ESPON 2006 zu ESPON 2013

Das Programm ESPON 2006 konnte erfolgreich abgeschlossen werden und hat zahlreiche neue europaweite Erkenntnisse über territoriale Trends, Dynamik und Potenziale hervorgebracht. In Kürze beginnt das neue und ambitioniertere Programm ESPON 2013 zur Unterstützung territorialer Kohäsionspolitik, das ebenfalls von Luxemburg koordiniert wird.

Das Programm ESPON 2013 ist Teil des Ziels «Europäische territoriale Zusammenarbeit» der Strukturfonds. Damit wird ein europäisches Beobachtungsnetzwerk für räumliche Entwicklung und Kohäsion geschaffen, an dem alle 27 Mitgliedstaaten der EU sowie Norwegen, die Schweiz, Island und Liechtenstein beteiligt sind.

Im Rahmen von ESPON 2013 werden die Aktivitäten von ESPON 2006 fortgesetzt und einige Änderungen und Neuerungen eingeführt:

- Durch das Programm ESPON 2013 soll die europäische Wissensbasis im Bereich räumliche Kohäsion und Entwicklung ausgebaut werden.
- In Einklang mit den von politischen Entscheidungsträgern identifizierten Prioritäten soll angewandte Forschung zu neuen Themen durchgeführt werden. Die Aktivitäten und die zu behandelnden Themen und Bereiche der EU-Politik werden vom politischen Bedarf bestimmt.
- Die Aktivitäten im Rahmen von ESPON 2013 folgen einem nutzerorientierten Ansatz. Durch Bewusstseinsbildung, Partnerschaften und gezielte Analysen wird das neue Programm auf konkrete Anforderungen und Bedürfnisse der an der Raumentwicklung Beteiligten auf allen Verwaltungsebenen eingehen. Insbesondere werden Erkenntnisse aus gezielten Analysen operationelle Unterstützung bei strategischen Prozessen und Projektentwicklungen im kleineren oder grösseren räumlichen Rahmen bieten.

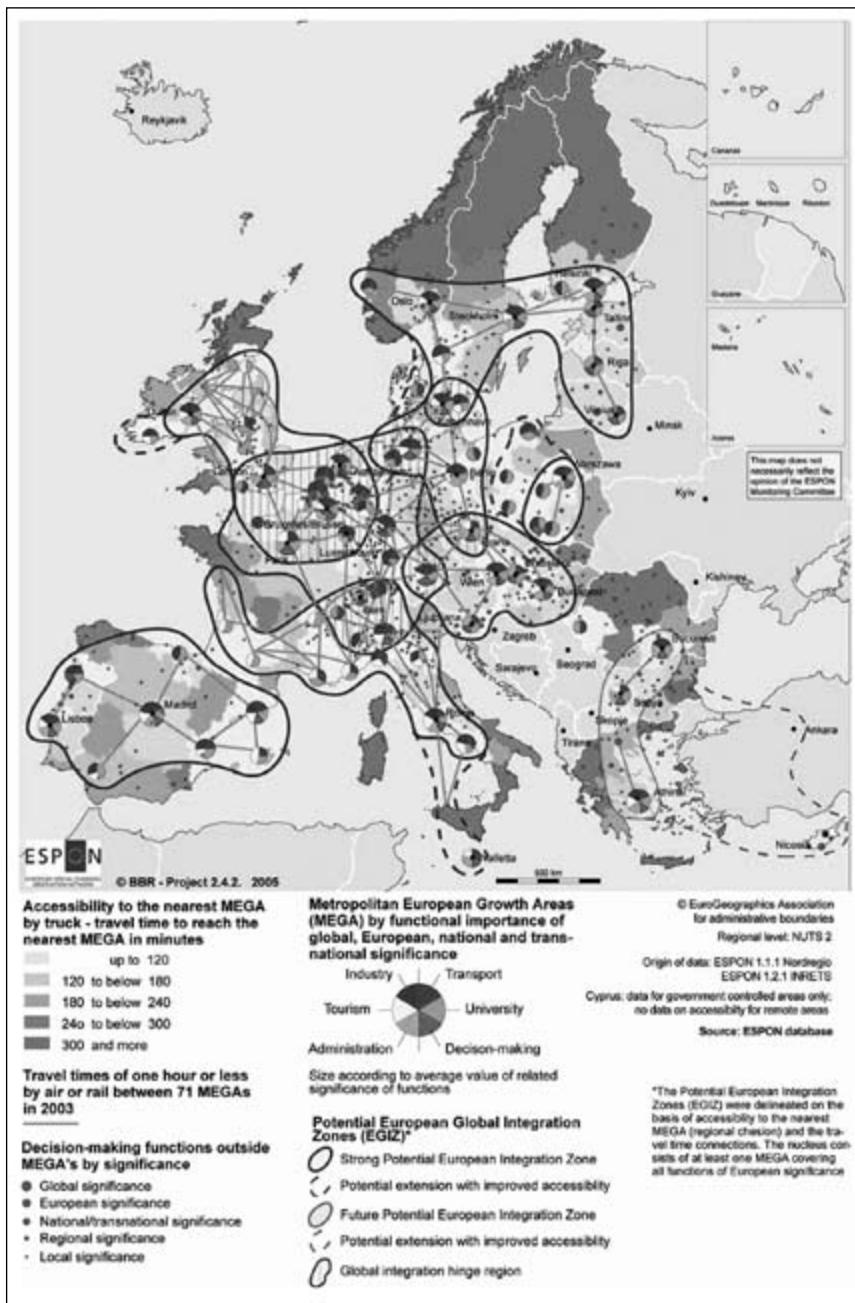


Peter Mehlby, Jahrgang 1950, Wirtschaftswissenschaftler und Planer, war über zehn Jahre in der Raumplanungsabteilung eines dänischen Ministeriums für nationale Raumentwicklung und -planung, Regionalpolitik und internationale Zusammenarbeit verantwortlich. Anschliessend trat er der Generaldirektion Regionalpolitik der Europäischen Kommission bei. Derzeit ist Mehlby als Leiter der ESPON-Koordinierungsstelle tätig.
peter.mehlby@espon.eu

Europa besteht aber nicht nur aus dem erwähnten Kerngebiet. Durch die Kombination verschiedener Indikatoren gelang es, die Existenz sogenannter European Global Integration Zones (EGIZ) nachzuweisen. Diese vernetzten Regionen bilden räumliche Einheiten, die sich wenig um nationale Grenzen scheren. Es handelt sich um Lebens- und Wirtschaftsräume, die möglicherweise zukünftig verstärkt territorial und politisch kooperieren werden. Die Schweiz ist Bestandteil gleich zweier solcher Regionen (siehe Karte). Eher neuartig ist dabei der Befund, dass die Schweiz auch zu einem funktional verbundenen Raum zwischen Norditalien und Südfrankreich gehört. Die EGIZ können als räumliche Strukturierungen angesehen werden, die oft (noch) nicht direkt sichtbar sind. Ähnlich wie bei den funktional definierten Agglomerationen ist ein Folgeschritt hin zu vermehrter Kooperation in diesen vernetzten Räumen aber denkbar oder vielleicht sogar von zwingender Logik.

Neue Kooperationen entwickeln

Die positive Positionierung der Schweiz in Europa, die nicht zuletzt auch ihrer zentralen Lage zu verdanken ist, gilt es zu erhalten und zu stärken. Die Schweiz kann sich dabei dem «Wettbewerb der Regionen» nicht entziehen. Eine optimale Vernetzung sowie sinnvolle Kooperationen mit angrenzenden und umliegenden Regionen sind deshalb weiter voranzutreiben. Mit der Agglomerationspolitik des Bundes sowie der neuen Regionalpolitik bestehen Instrumente, die sowohl die Zentren stärken als auch die Potenziale der ländlichen Regionen fördern. Durch die Mitfinanzierung von Modellvorhaben für beide Räume schafft der Bund Anreize, eine zukunftsgerichtete und an der nachhaltigen Entwicklung orientierte territoriale Kooperation auch innerhalb der Schweiz zu verstärken.



Legende mit ein paar Informationen zum Inhalt

Marco Kellenberger studierte in Bern Geografie und Medienwissenschaften und ist seit 2000 als wissenschaftlicher Mitarbeiter beim ARE tätig, wo er für diverse Raumbeobachtungs- und Indikatorenprojekte zuständig ist. Im Rahmen der Schweizer Beteiligung an ESPON hat er die Funktion als «National ESPON Contact Point».



Eine Stadtregion ist kein Metropolraum: Randstad Holland

• • • •

Willem Salet
W.G.M.Salet@uva.nl



Foto: Hans Kruse; faculty Building and Design Technical University Delft

Die städtische Raumplanungspolitik entwickelt sich zunehmend auf der Ebene der urbanen Agglomeration und – wenn auch erst in Ansätzen – auf der Ebene der städtischen Konurbation. Die Konzipierung von Strategien für die gesamte Metropolitanregion gestaltet sich dagegen schwierig. Denn Stadtregion und Metropolitanraum haben unterschiedliche Prioritäten und politische Konstellationen.



Willem Salet, 1951, ist Professor für Stadt- und Regionalplanung an der Universität Amsterdam. Nach dem Abschluss in Soziologie sowie Stadt- und Regionalplanung in Utrecht arbeitete er während 15 Jahren für den Niederländischen Wissenschaftsrat für Regierungspolitik. 1995 wechselte er an die Universität Amsterdam, wo er von 1997 bis 2003 als wissenschaftlicher Direktor des Forschungsinstituts zu Metropolitan-Studien amtierte.

Die radikale Modernisierung und Internationalisierung der sozialen und wirtschaftlichen Beziehungen hat in Europa in den letzten zwei Jahrzehnten zu einer zunehmenden Urbanisierung der Grossstadtregionen geführt, und zwar auf Kosten der nicht-grossstädtischen Gebiete. Neben der Fläche und der Bevölkerung der urbanen Gebiete hat auch die Zahl der städtischen Arbeitsplätze zugenommen. Doch gleichzeitig gibt es innerhalb der sich ausdehnenden Grossstadtregionen Hinweise auf eine zunehmende polyzentrische Vielfarbigkeit sowie auf eine neue Mischung ländlicher und städtischer Qualitäten.

Wirtschaft schafft sich eigenen Raum

Für Planungsstrategien ist es deshalb entscheidend geworden, die verschiedenen Bereiche des privatwirtschaftlichen und des politischen Sektors in der Grossstadtregion mit den raumübergreifenden Beziehungen zu verbinden. Das ist ein hochkomplexes Spiel, und es ist nicht gesagt, dass die Planungsstrategien es schaffen, die unterschiedlichen Aktionsbereiche, die den Wandel der Städte herbeiführen, zu verknüpfen. Der Anspruch, divergierende Planungsziele zu integrieren, macht diese Herausforderung noch komplizierter. In der Randstad Holland wurden die Veränderungen der räumlichen Struktur in den letzten zwei Jahrzehnten in erster Linie vom dynamischen Wachstum der Privatwirtschaft verursacht. Sie erlebte in den gesamten Neunzigerjahren einen unerwartet starken und lang anhaltenden Boom, der erst 2000 langsam abflaute. Zu einem ungeplanten Wandel kam es vor allem im Kernraum der Randstad in und um Amsterdam. Die Wirtschaft schuf sich ihre eigenen Räume – zunächst sogar gegen die Pläne der Regierungsbehörden, die ein geschlossenes Stadtgebiet anstrebten. Erst später beteiligten sich die Fachstellen für Raum- und Wirtschaftsplanung an den

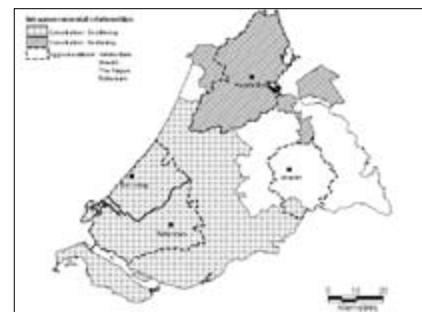
von der Wirtschaft eingeleiteten Umwandlungen. Seither versuchen sie, die Entwicklung mit nachhaltigen Initiativen zu ergänzen. Die lokalen und regionalen Planungsbehörden unterhalten zwar enge Beziehungen zur Zentralregierung. Doch die Beziehungen der Regionen untereinander sowie die europäischen und aussereuropäischen übergreifenden Beziehungen sind immer noch bescheiden. Die interne Kommunikation zwischen den Gemeinden und zwischen Gemeinden und Provinzen dagegen ist äußerst rege. Das kann vielleicht durch den dynamischen Charakter der funktionalen und territorialen Gestaltung erklärt werden, die nicht mit den traditionellen Zuständigkeitsbereichen der öffentlichen Verwaltung übereinstimmt. In der Randstad Holland zeigt sich die territoriale Neuordnung auf drei Ebenen der Organisationsskala, von denen keine als formaler Zuständigkeitsbereich festgelegt ist:

- Agglomeration (die Stadtregion um die vier größten Städte)
- Konurbation (eine Ansammlung mehrerer Agglomerationen im Nord- und Südfügel der Randstad mit mehreren Stadtzentren)
- die Grossstadtregion selbst (die gesamte Randstad)

Auf diesen drei Ebenen bestehen Abkommen zwischen den Gemeinden und Provinzen. Dadurch entsteht in der öffentlichen Verwaltung eine grosse Anzahl überlappender und sich manchmal sogar widersprechender Regelungen; es wurden mehr als 100 Netzwerke gezählt, allerdings mit wenig Bezug auf die Außenbeziehungen. Auf der Ebene der Agglomerationen dominieren die größten Städte. Das ist auch jene Stufe, auf der die meisten städtischen Aktivitäten stattfinden, insbesondere wegen des Arbeits- und Wohnungsmarkts. Doch aufgrund der Verkettung der Urbanisierung zieht die Ebene der Konurbation immer mehr Aufmerksamkeit auf sich. Dieses Zusammenwachsen mehrerer Agglomerationen findet

Die Randstad Holland

Die Randstad ist ein Ballungsgebiet im Westen der Niederlande. Zur Randstad gehören urbane Gebiete mit einer Einwohnerzahl von insgesamt acht Millionen Menschen. Die Region macht 20 Prozent der Gesamtfläche der Niederlande aus, in diesem Ballungsgebiet wohnen aber mehr als 40 Prozent der niederländischen Bevölkerung. Im Durchschnitt leben hier über 1200 Einwohnerinnen und Einwohner pro Quadratkilometer; keine andere Metropolitanregion in Europa ist dermassen dicht besiedelt.



vor allem im Süden der Randstad Holland statt, wo die Agglomerationen Rotterdam und Den Haag immer näher aneinanderrücken. Seit den frühen Neunzigerjahren arbeiten die Gemeinden und die Provinz Südholland deshalb bei verschiedenen Raumplanungsinitiativen auf Konurbationsebene eng zusammen. Beteiligt waren an diesen Absprachen die größten Städte des Landes. Doch als es zu Entscheidungen kam, massen sie den bereits bestehenden Koalitionen, die sie mit den umliegenden Gemeinden in ihrer eigenen Agglomeration getroffen hatten, eine höhere Priorität bei. Offenbar tun sich die großen Städte noch schwer mit dem Sprung von der Agglomeration zur Konurbation. Auch im nördlichen Teil der Randstad wollten die Agglomerationen Amsterdam und Utrecht zunächst kooperieren, zogen sich dann aber wieder auf die Agglomerations-

ebene zurück. Schwierigkeiten gibt es auch auf der Ebene der Grossstadtregion: Obwohl die Randstad seit Ende der Fünfzigerjahre vom Staat stark vorangetrieben wird und sogar internationale Geltung als Metropolraum beansprucht, wurde ein enger städtischer Zusammenhalt dieser Grossstadtregion nie in die Tat umgesetzt.

Neue Bündnisse prüfen

Tatsächlich lassen sich die Lissabon- und Göteborg-Agenda für Europa besser auf der Ebene von Grossstadtregionen angehen als auf der Ebene einzelner Agglomerationen. Ausserdem

kann die ökologische Agenda punkto Klimawandel, Wasserwirtschaft und neuen Kombinationen der Qualitäten von Stadt, Grün und Wasser besser in Bündnissen zwischen der Randstad, nationalen und europäischen Regierungsbehörden sowie privatwirtschaftlichen Netzwerken umgesetzt werden als durch die an der «gewachsenen Umgebung» orientierte Politik der vier grössten Städte und ihrer jeweiligen Agglomerationen.

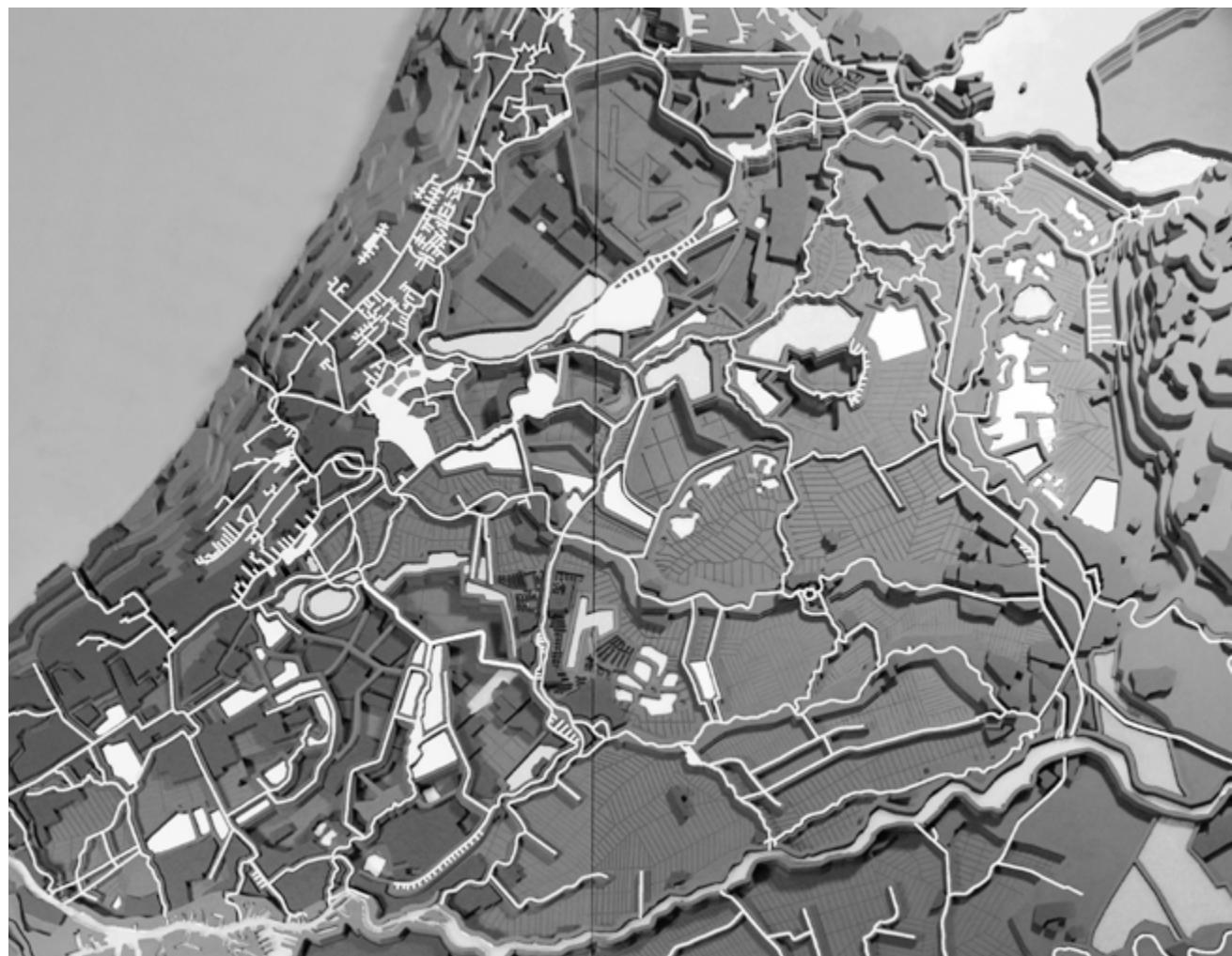
Die holländischen Erfahrungen aus der strategischen Planung führen zu folgenden Schlussfolgerungen:

- Es ist notwendig, die Strategien gleichmässiger auf die drei Aktionsbereiche privatwirtschaftliche Netzwerke,

innerregionale Behörden und überregionale Abkommen zu verteilen.

- Es ist notwendig, gemeinsame Massnahmen auf den «Zwischenebenen» (Agglomeration, Konurbation, Grossstadtregion) zu ergreifen und überregionale und europäische Anreize zu setzen, um die relativ lockeren Abkommen dieser Ebenen untereinander zu fördern und zu stärken.
- Es ist notwendig, die Strategien für Grossstadtregionen und Stadtplanung zu differenzieren und dafür jeweils unterschiedliche Massstäbe, Agenden und Bündnisse zu definieren.

Übersetzung



Plan Future water structure Randstad. Quelle: Vereniging Deltametropool and H+N+S Landschapsarchitecten

Das nationale Programm für die Raumpolitik Portugals

• • • •

Maria José Festas
gabdg@dgotdu.pt
Vitor Campos
vcampos@dgotdu.pt



**Das nationale Programm für die Raumpolitik
Portugals wird gegenwärtig im Parlament
behandelt. Mit seiner Verabschiedung wer-**

**den Raumplanung und Sachpolitiken in
Portugal völlig neu koordiniert werden.**

Das nationale Programm für die Raumpolitik Portugals (PNPOT) ist das Hauptelement des portugiesischen Raumordnungssystems. Es wurde 1998 mit der Verabschiedung des heutigen Gesetzes über Raum- und Stadtplanung eingeführt und ist ein Strategieprogramm, kein Raumordnungsplan. Das PNPOT basiert auf einer strategischen Beurteilung der Raumressourcen, Schwachstellen und Potenziale und definiert Richtlinien und Grundsätze für eine nachhaltige Raumentwicklung und den territorialen Zusammenhalt sowie für die Koordination der raumwirksamen Sachpolitiken. Damit wird ein räumliches Strukturmodell für die wirtschaftliche und soziale Entwicklung aufgestellt.

Auch wenn das PNROT unter der Zuständigkeit des Raumordnungsministers erarbeitet wurde, ist es ein für alle Bereiche der öffentlichen Verwaltung verbindliches Regierungsdokument. Die Verabschiedung durch das Parlament bestätigt seinen Status als übergeordnetes nationales Rahmenwerk für alle übrigen Raum- und Stadtplanungsinstrumente auf nationaler, regionaler und lokaler Ebene.

Das PNROT ist eng mit folgenden weiteren nationalen Politikinstrumenten verknüpft (Abbildung 1):

- Nationale Strategie für nachhaltige Entwicklung 2005-2015 (ENDS)
 - Nationaler Aktionsplan für Wachstum und Beschäftigung (PNACE) im Zusammenhang mit der Umsetzung der Strategien von Lissabon und Göteborg
 - Nationaler Plan zum Klimawandel (PNAC)
 - Nationales strategisches Rahmenwerk 2007-2013 (OREN)

Die Entwicklung des PNPO

Mit einem Regierungsbeschluss wurde 2002 das Generaldirektorat für Raumplanung und Stadtentwicklung (DGOT-DU) mit der Erarbeitung des PNROT beauftragt. 2003 wurde eine Arbeitsgruppe von Sachverständigen und Beratern verschiedener Universitäten eingesetzt. Außerdem wurden zwei Ausschüsse eingerichtet, die den Prozess begleiten und Positionspapiere zu den Berichten verfassen sollten: zum einen eine Schwerpunktgruppe der Verwaltung einschließlich der autonomen Regionen Azoren und Madeira sowie der Gemeinden, zum andern ein Beratungsausschuss, der die Zivilgesellschaft vertrat. Die beiden Ausschüsse schlossen sich später zu einem erweiterten Beratungsausschuss zusammen.

Der erste Entwurf des PNPOT wurde Ende 2004 vorgestellt. Als Ergebnis der Diskussionen mit dem Beratungsausschuss wurden drei weitere Entwürfe ausgearbeitet. Im Oktober 2005 schliesslich wurde dem Minister für Raumplanung und Stadtentwicklung die vierte Version unterbreitet. Eine intensive verwaltungsinterne Konsul-

tation unter Federführung des Staatsministeriums führte zur fünften Version. Diese wurde im März 2006 von der Regierung zur öffentlichen Konsultation freigegeben.

Die öffentliche Konsultation fand von Mai bis Oktober 2006 statt. Auf der vom DGOTDU eingerichteten Website www.territorioportugal.pt konnten sämtliche Dokumente zum PN-POT, einschliesslich der Positionspapiere des Beratungsausschusses, heruntergeladen werden. Neben dem Programm der offiziellen und inoffiziellen Diskussionsveranstaltungen umfasste die Website Links zu Pressemeldungen und weiteren öffentlichen und privaten Websites und Blogs, welche das PN-POT zum Thema hatten. Das DGOTDU organisierte landesweit offizielle öffentliche Diskussionen und half bei der Organisation inoffizieller Veranstaltungen zum PN-POT.

Zu diesem Zeitpunkt wurden auch wichtige Beiträge der Regierungen der autonomen Regionen Azoren und Madeira einbezogen. Im Dezember 2006 veröffentlichte das DGOTDU den Bericht mit den Ergebnissen der öffentlichen Konsultation. Ebenfalls im Dezember verabschiedete die Regierung den endgül-

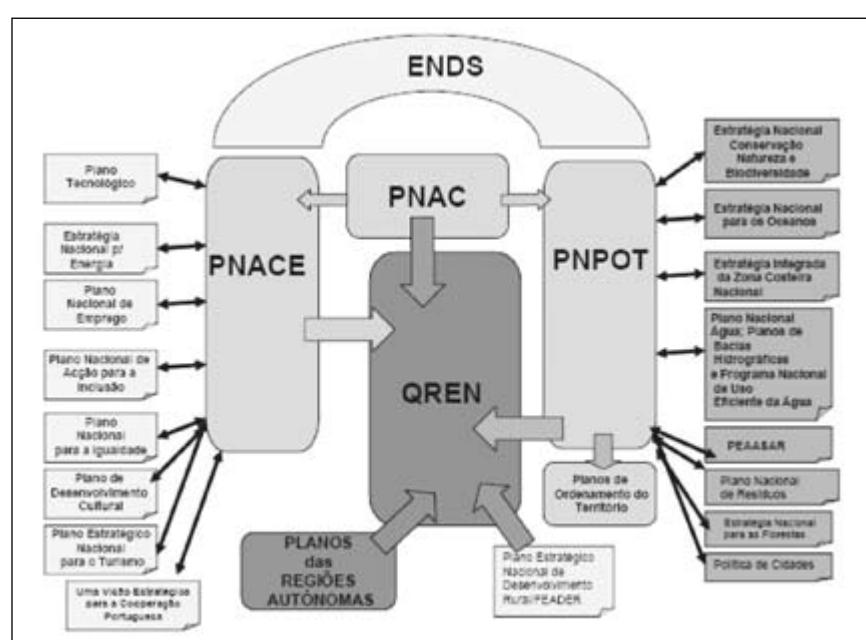


Abbildung 1 – Bezug des PNROT zu weiteren nationalen Politikinstrumenten
(Quelle: PIENDS, 2006)

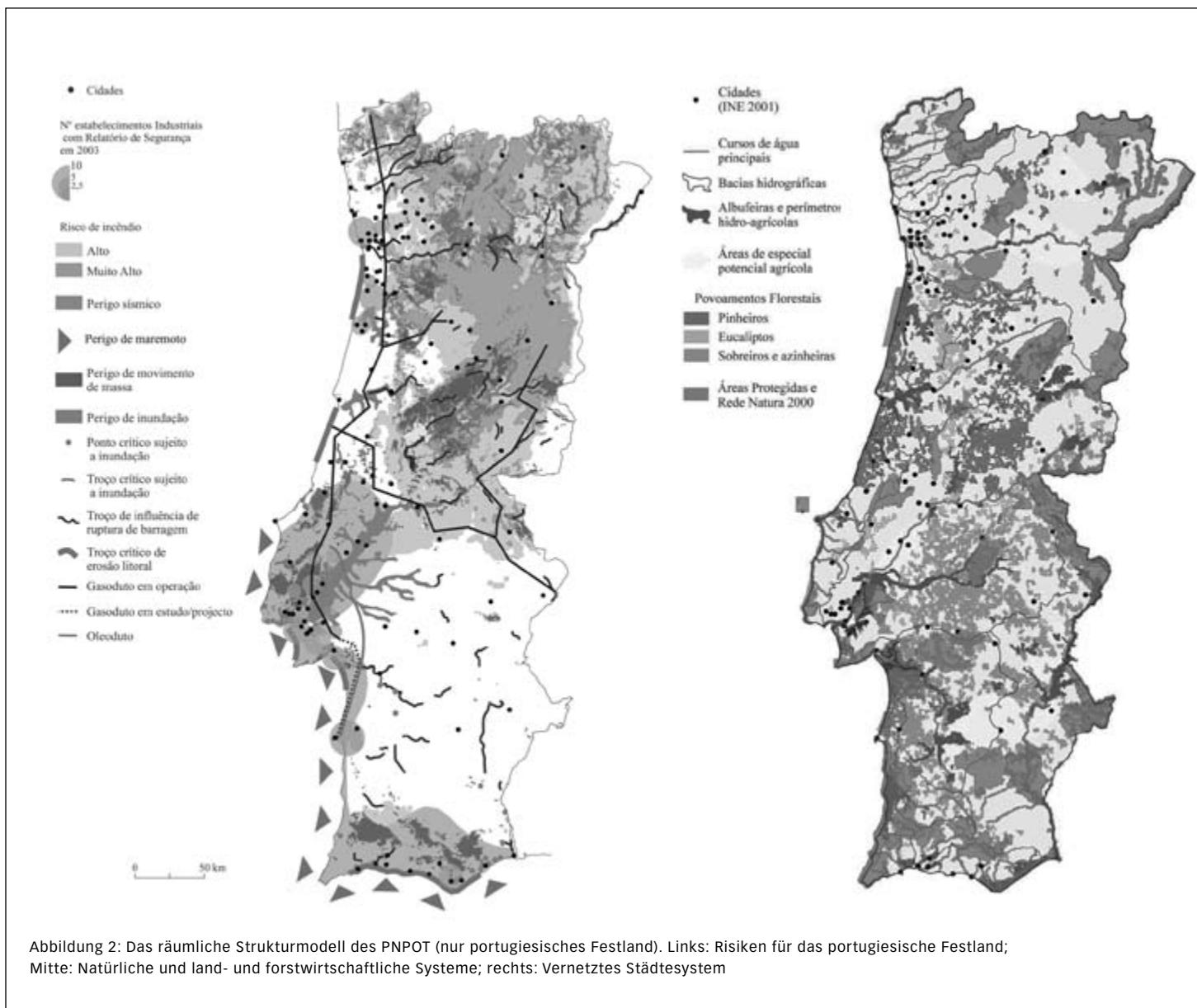


Abbildung 2: Das räumliche Strukturmodell des PNPO (nur portugiesisches Festland). Links: Risiken für das portugiesische Festland; Mitte: Natürliche und land- und forstwirtschaftliche Systeme; rechts: Vernetztes Städtesystem

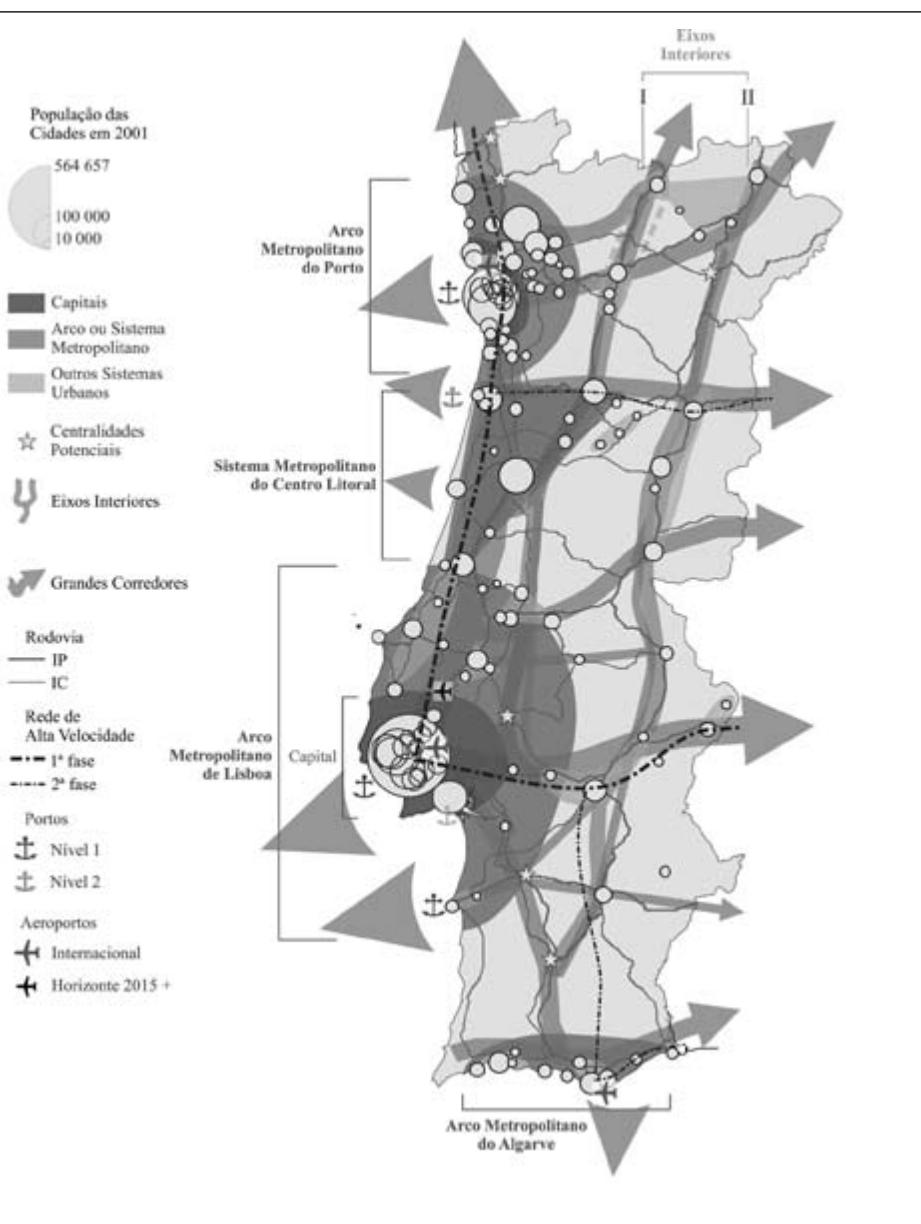
tigen Entwurf des PNPO zuhanden des Parlaments zur Genehmigung.

Struktur und Inhalte des PNPO

Das PNPO besteht aus zwei Dokumenten: einem Bericht und einem Aktionsprogramm. Der Bericht beginnt mit einer Analyse Portugals im iberischen, europäischen, atlantischen sowie globalen Kontext. Anschliessend werden

die Probleme, Potenziale, Trends und Szenarien für die Raumentwicklung beschrieben. Darauf folgt eine strategische Unterscheidung der Regionen und ein räumliches Strukturmodell, das auf drei Vektoren beruht: (i) System für die Gefahrenprävention und das Risikomanagement, (ii) Erhaltung und nachhaltige Bewirtschaftung natürlicher und land- und forstwirtschaftlicher Systeme, (iii) Vernetztes Städtesystem (Abbildung 2).

Auf der Grundlage des räumlichen Strukturmodells und der strategischen Unterscheidung definiert das Aktionsprogramm strategische Optionen und Leitplanken für die Raumentwicklung und verknüpft sie mit anderen relevanten nationalen Politikinstrumenten. Im Zentrum des Aktionsprogramms steht das Strategieprogramm. Es umfasst sechs strategische Zielsetzungen und 36 spezifische Zielsetzungen, die in Schwerpunktmaßnahmen unterteilt



sind. Die Zielsetzungen legen die Art der öffentlichen Massnahmen, die Bereiche nationaler Zuständigkeit und gegebenenfalls die Art des für die Umsetzung benötigten Raumordnungsinstruments fest.

Das Aktionsprogramm enthält Richtlinien für die Ausarbeitung der Raum- und Stadtplanungsinstrumente auf nationaler, regionaler und lokaler Ebene. Als zeitlicher Rahmen wurde 2025 bestimmt.

Herausforderungen für die nahe Zukunft

Die grösste Herausforderung für die nahe Zukunft ist die sektorspezifische Umsetzung des PNPOT. Diese erfordert eine enge Koordination zwischen den Raumentwicklungszielen und -strategien sowie den spezifischen Zielsetzungen bestimmter Sachpolitiken und -programme. Diese Aufgabe wird für al-

le Beteiligten eine grosse Herausforderung bilden.

Die erste Gelegenheit zur praktischen Umsetzung dieser Koordination bildet eine adäquate Regionalisierung der Sachpolitiken und -programme im Rahmen der regionalen Raumordnungspläne, die gegenwärtig ausgearbeitet werden. Eine weitere Gelegenheit wird die Überarbeitung der kommunalen Masterpläne sein.

Das DGOTDU begleitet und beurteilt die Umsetzung des PNPOT. In diesem Zusammenhang ist gegenwärtig die methodische Entwicklung und Vorbereitung von Indikatoren im Gang. Dank der regelmässigen Aktualisierung der Website können alle Interessierten die Realisierung des PNPOT mitverfolgen.
www.territorioportugal.pt

Übersetzung



Maria José Festas; Landschaftsarchitektin und Agronomin. Master in Urban and Regional Planning der Technischen Universität Lissabon (Universidade Técnica de Lisboa). Senior Officer beim Directorate General for Spatial Planning and Urban Development.



Vitor Campos; Architekt. Nachdiplomstudium in International Cooperation and Development Planning und Urban and Regional Planning. Experte (Ph.D.-Äquivalent) für Stadtplanung und Senior Researcher am Building Research Institute (LNEC) in Portugal. Präsident der portugiesischen National Mapping and Cadastre Agency (1997-2002). Seit März 2006 Director-General for Spatial Planning and Urban Development.

Perspektiven für die Raumstruktur und Bodennutzung in Finnland

• • • •

Timo Turunen
timo.turunen@ymparisto.fi

.Foto: Harri Hakaste, Helsinki



In den letzten Jahren gehörte Finnland sowohl hinsichtlich der wirtschaftlichen Wettbewerbsfähigkeit als auch der nachhaltigen Entwicklung weltweit zu den führenden Ländern. Im Inland bewegt sich die Entwicklung in Richtung Nachhaltigkeit. Finnlands Stärken sind seine Innovationen, die Hochtechnologie, eine funktionierende Gesellschaft und eine gute räumliche Struktur. Der Erfolg Finnländs hängt eng zusammen mit den Rahmenbedingungen, dem Potenzial der Raumstruktur und der Verteilung der Bodennutzung.



Timo Turunen, 1962, Dr. phil., Nachdiplomabschluß in Technologie der technologischen Universität Helsinki; Studium an der Königlichen Technischen Hochschule Stockholm und an der Universität Oulu. Leitender Berater für Raumentwicklung, Abteilung Bodennutzung, beim Umweltministerium in Finnland, zuständig für die Entwicklung der nationalen Struktur für Raumentwicklung und Bodennutzung

Auch in Finnland haben sich die regionalen Unterschiede verstärkt. Während der Grossraum Helsinki und die grösseren urbanen Regionen ein beträchtliches Wachstum verzeichnen, gingen die Beschäftigungsmöglichkeiten und Bevölkerungszahlen in den peripheren Gebieten zurück. Neben den starken Zentren und der guten Erreichbarkeit sind auch die hochwertige Umwelt und die natürlichen Ressourcen wichtige Faktoren für Finlands international gute Wettbewerbsfähigkeit und das Wohlergehen der Bevölkerung. Eine hohe Lebensqualität beruht auf einer gesunden, sicheren, ruhigen und natürlichen Umwelt. Diese findet sich in Finnland sowohl in ländlichen als auch in urbanen Gebieten, denn die räumliche Struktur unterscheidet sich von jener in den zentralen Regionen Europas. Finnland besitzt ausgedehnte Naturlandschaften und weist nur wenige Ballungszentren auf.

Landwirtschaft soll erhalten bleiben

Bei der Entwicklung der Bodennutzung in ländlichen Gebieten will Finnland die Voraussetzungen für die Land- und Forstwirtschaft wahren, Wirtschaft und Industrie diversifizieren und die Erschliessung für die Besiedlung unter Berücksichtigung der spezifischen Eigenheiten der Region sicherstellen. Im Süden und Westen Finnlands soll fruchtbare Agrarland weiterhin für die Landwirtschaft genutzt werden, um die Ernährungssicherheit des Landes sicherzustellen und ländliche Räume zu erhalten. In der Landwirtschaft wird die Spezialisierung auf naturnah produzierte Nahrungsmittel und die Erzeugung erneuerbarer Energien weiter an Bedeutung gewinnen.

Die Entwicklung in den ländlichen Gebieten verläuft unterschiedlich. In Stadtnähe wird sich die Landschaft durch immer grössere Bauernbetriebe und die touristische Erschliessung verändern. Diese Entwicklungen können die Wohn-Attraktivität einer Gegend schmälern.

Bei der Planung und Ansiedlung von Aktivitäten sollten Lösungen gesucht werden, welche die Werte einer abwechslungsreichen Landschaft erhalten, denn eine gepflegte Kulturlandschaft bildet die Grundlage für eine lokale und regionale Spezialisierung.

In stadtnahen ländlichen Gebieten verursacht die Zersiedlung neue Bodennutzungskonflikte. Dabei spielen vor allem die Bedürfnisse des wachsenden Verkehrs einerseits und die Notwendigkeit einer effizienten Landwirtschaft andererseits eine Rolle. Solche Konflikte können durch eine wohlüberlegte Planung gemildert werden. Dabei ist auch an die zunehmende Diversifizierung der Branchen in ländlichen Gebieten zu denken, beispielsweise Landschafts- und Naturschutz, die Bewirtschaftung von kleinen Seen, Tagesausflüge auf Bauernhöfe oder andere Dienstleistungen.

Ballungszentren legen zu

Die Veränderungen in der Altersstruktur der Bevölkerung werden in ganz Europa spürbar sein. In Finnland aber wird die Alterung zu einer ernsthaften Herausforderung führen. Die veränderte Struktur wirkt sich auf die Geburtenrate aus und die regionalen Unterschiede in der Bevölkerungsdichte wachsen.

Die verhältnismässig wenigen Wachstumszentren zeichnen sich durch ihre Bevölkerungskonzentration mit einem hohen Anteil Junger und dementsprechend überdurchschnittlicher Geburtenrate aus, während sich der Trend zur Entvölkerung ländlicher Gebiete noch akzentuieren dürfte. Mit der Veränderung der regionalen Bevölkerungsverteilung werden in einem Teil des Landes zahlreiche Wohnhäuser und andere Gebäude leer stehen und ungenutzt bleiben. Gleichzeitig wird die Neubautätigkeit in den Ballungszentren stark ansteigen. In den Abwanderungsgebieten zeigen sich die Probleme hauptsächlich in Form einer Unternutzung der Infrastruktur und der öffentlichen Dien-

te. Hinzu kommen grössere Schwierigkeiten mit ihrer Instandhaltung. In den Wachstumszentren werden sich die durch die Zersiedlung verursachten Probleme mit der Alterung der Bevölkerung verstärken: Bei einer dispersen Besiedlung wird es schwierig sein, für die Bevölkerung in Randlagen und in dünn besiedelten Gebieten ausreichende öffentliche Dienste zu angemessenen Preisen zu erbringen.

Ansprüche an Wohnqualität steigen

Wie sich die Veränderungen in der Bevölkerungsstruktur tatsächlich auswirken, ist noch unsicher. So ist etwa die Zahl der Zweitwohnsitze in den letzten Jahren laufend angestiegen. Wie viele Rentner tatsächlich zeitweise in ihren Zweitwohnsitzen leben werden, ist jedoch schwierig zu beurteilen. Die Lebensweise und Konsumgewohnheiten der Finnen dürften immer vielfältiger werden. Bei der Wahl ihres Wohnorts werden sie zunehmend grössere Ansprüche haben: Dazu gehören eine abwechslungsreiche Umgebung, gute öffentliche und private Dienste und der Zugang zu kulturellen Angeboten, Freizeitaktivitäten und sozialen Netzen. Auf dem Weg zu einer erfolgreichen Zukunft sind noch einige grosse Herausforderungen zu bewältigen. Die Raumstruktur und Bodennutzung verändern sich in der Regel nur langsam. Deshalb bilden die Umweltbedingungen und die bestehende Infrastruktur die Grundlage für die Entwicklung der Raumstruktur. Die sie beeinflussenden Faktoren sind häufig nicht miteinander vereinbar und verändern sich rasch. Es ist deshalb schwierig, eine gemeinsame, zukunfts-fähige Richtung zu finden und beizubehalten. Wegen der riesigen Landfläche, der geringen Bevölkerungszahl, des eher kalten Klimas mit langen Wintern und der peripheren Lage stellt die Entwicklung der Raumstruktur in Finnland eine besondere Herausforderung dar.

Übersetzung

Transnationale Zusammenarbeit und Interreg-Projekte am Beispiel Zentralschweiz

• • • • •

Madeleine Meier
madeleine.meier@lu.ch



Die Beteiligung an europäischen Projekten hat der Zentralschweiz wertvolle Impulse für die regionale Entwicklung gebracht. Gleichzeitig konnte man sich den europäischen Partnerregionen als attraktive Pro-

jetpartner präsentieren. Positiv ist auch die integrationspolitische Wirkung des transnationalen Wissens- und Erfahrungsaustauschs.

Unter dem Motto «Öffnung als Chance» lancierten die Zentralschweizer Kantone zu Beginn der Programmperiode 2000 – 2006 ihre Beteiligung an der europäischen Gemeinschaftsinitiative Interreg III. Als Binnenregion verfügte die Zentralschweiz bis dahin über keinerlei Erfahrungen in der Zusammenarbeit mit unseren Nachbarländern. Die Zielsetzung lag denn auch darin, für Europa sichtbar zu werden, von Regionen mit ähnlichen Problemstellungen zu lernen und eigene Erfahrungen weiterzugeben. Darüber hinaus ging es darum, die Standortattraktivität der Zentralschweiz zu erhöhen und wenn möglich neue Märkte zu erschliessen. Die Beteiligung an Interreg wurde als Investition in die Zukunft empfunden, aber auch als Vorhaben mit Experimentcharakter. Fürs Erste sollten vier bis fünf Projekte aus den Bereichen Verkehr, Raumordnung/Umwelt, Wirtschaft, Technologie und Kultur umgesetzt werden.

Zwei Projekte, viele Partner

In der Phase der Evaluation wurde sehr viel Wert auf eine gemeinsame Projekterarbeitung mit den Partnerregionen sowie auf lokal und regional gut verankerte Trägerschaften gelegt. Zwei Projekte wurden in der Zentralschweiz entwickelt: Das eine entstand im Umfeld der Fachhochschule Zentralschweiz und behandelt den Brain-Drain und Brain-Gain in Randregionen.

Die beiden Interreg-Projekte

Brain-Drain und Brain-Gain: Human capital in european peripheral regions. www.brain-drain.org; www.uri-link.ch; www.careers.fhz.ch;
Monitraf: Monitoring der Auswirkungen des Strassenverkehrs im Alpenraum und Entwicklung gemeinsamer Massnahmen. www.monitraf.org

Das andere stammte aus dem Kreis der Zentralschweizer Umweltschutzdirektoren-Konferenz und studiert die Auswirkungen des alpenquerenden Transitverkehrs («Monitraf»). Für beide Projekte gelang es, europäische Partner zu finden, diese für die Ideen zu begeistern und ihnen die administrative Führung zu übergeben.

Internationales Netzwerk geknüpft

Im Rahmen des Projekts Brain-Drain und Brain-Gain wurde beispielsweise eine internetbasierte Plattform für Private, Unternehmen, Institutionen, Vereine und Verwaltungstellen aus dem Kanton Uri entwickelt und umgesetzt. Ein weiteres Ergebnis ist die Einrichtung einer Karriereberatung und einer Innovationsschulung an der Fachhochschule Zentralschweiz. Dadurch entstand in den vier Jahren der Projektätigkeit nicht nur ein regionales, sondern auch ein internationales Beziehungsnetz. Die Herausforderung besteht nun darin, diese Netzwerke weiter zu pflegen und auszubauen. Möglicherweise lässt sich dies auch im Rahmen von Interreg-Nachfolgeprojekten verwirklichen.

Neue Kompetenzen gewonnen

Rückblickend präsentiert sich die Bilanz der ersten Interreg-Beteiligung der Zentralschweiz positiv, selbst wenn dadurch nicht direkt neue Arbeitsplätze geschaffen wurden. Ob und wie weit sich Interreg auf die Standortattraktivität ausgewirkt hat, ist schwer abzuschätzen. Sicherlich konnten bis jetzt noch keine neuen Märkte erschlossen werden. Der Gewinn besteht vielmehr darin, dass mit dem Aufbau von Netzwerken und dank der Zusammenarbeit mit anderen Regionen der Grundstein für eine Öffnung nach aussen gelegt wurde. Viele Akteure haben erkannt, dass in der transnationalen Kooperation ein Potenzial für die eigene Entwick-

Europäische Territoriale Zusammenarbeit: Das Alpenraumprogramm 2007 - 2013

Das Alpenraumprogramm 2007–2013 unterstützt gemeinsame transnationale Projekte mit dem Ziel einer ausgeglichenen und nachhaltigen Entwicklung Europas. Das Programm stellt die nächste Phase der transnationalen territorialen Zusammenarbeit in diesem Raum dar und setzt die bisherige Gemeinschaftsinitiative Interreg III B fort. Die Projekte sollen Innovationen und die wirtschaftliche Wettbewerbsfähigkeit unterstützen, die Erreichbarkeit und Vernetzung der Regionen durch die Förderung nachhaltiger Transport-, Informations- und Kommunikationstechnologie verbessern oder auf Umweltschutz und Risikoprävention fokussieren. Das Programm läuft unter «Ziel 3 – Europäische Territoriale Zusammenarbeit» und wird mit 97 Millionen Euro aus dem Europäischen Fonds für Regionale Entwicklung (EFRE) sowie aus Finanzmitteln der Partner des Programmraums (Deutschland, Frankreich, Italien, Liechtenstein, Österreich, Slowenien, Schweiz) alimentiert.

www.alpinespace.org



Antonia Leitz, 1973, ist Team-Koordinatorin im Gemeinsamen Technischen Sekretariat der Europäischen Gemeinschaftsinitiative Interreg III B Alpenraumprogramm in Rosenheim. Sie ist promovierte Geografin und seit 2000 in der Raumplanung tätig. antonia.leitz@rosenheim.de

lung liegt. Das interkulturelle Arbeiten in internationalen Teams hat darüber hinaus zu einem Zuwachs an Erfahrung und Kompetenzen geführt und die nötige Vertrauensbasis für die Fortsetzung der transnationalen Zusammenarbeit gelegt.

Aufgrund der positiven Erfahrungen und um die in den vergangenen Jahren geleistete Aufbauarbeit weiterzuführen, beabsichtigt die Mehrheit der Zentralschweizer Kantone, sich am Interreg-Folgeprogramm 2007 bis 2013 zu beteiligen.



Madeleine Meier, 1956, ist wissenschaftliche Mitarbeiterin im Justiz- und Sicherheitsdepartement des Kantons Luzern und Leiterin der Interreg-Fachstelle Zentralschweiz. Ausbildung als Buchhändlerin, Wechsel in die Verwaltung als persönliche Mitarbeiterin eines Regierungsrats, anschliessend Spezialisierung auf interkantonale und internationale Zusammenarbeit.

Transnationale Zusammenarbeit Interreg III B

Im Rahmen der Gemeinschaftsinitiative Interreg III B soll eine verstärkte räumliche Integration und Wettbewerbsfähigkeit der beteiligten Regionen erreicht werden. Die Zusammenarbeit wird in Form von staatenübergreifenden Kooperationsräumen organisiert. Die Schweiz hat sich in den zwei Kooperationsräumen Alpenraum und Nordwesteuropa aktiv beteiligt.

Die Schweizer Projektbeteiligung Interreg III B ist im Programmgebiet Alpenraum mit 42 von insgesamt 58 Projekten erfreulich hoch. Im Raum Nordwesteuropa beteiligten sich sieben Schweizer Partner.

Zur Umsetzung von Interreg III B standen aus dem Rahmenkredit Interreg III 5,3 Millionen Franken zur Verfügung. Diese Anstossfinanzierung durch den Bund wurde mit weiteren 11 Prozent nationalen, 34 Prozent Gemeinde- und Kantonsbeiträgen sowie mit 25 Prozent Eigenleistungen der Projektpartner mehr als verdreifacht.



Gemeinsam zu den Alpen Sorge tragen

• • • •

Maria Senn Allenspach
maria.senn@are.admin.ch



Vor bald 20 Jahren wurde die Alpenkonvention erarbeitet. Ziel ist die grenzüberschreitende Zusammenarbeit für eine nachhaltige

Entwicklung im gesamten Alpenbogen. Allerdings hat die Schweiz die Durchführungsprotokolle noch nicht ratifiziert.

Der kürzlich publizierte Klimabericht der UNO (IPCC) geht von einer wahrscheinlichen Zunahme der weltweiten Temperatur von zwischen 1,8 und 4 Grad bis 2100 aus. In den Bergen sind die Folgen des Klimawandels schon heute spürbar. Die Klimaerwärmung dürfte zu einer Zunahme von Extremereignissen wie Stürmen, Hochwassern, Muren und Felsstürzen führen. Denn in den Alpen wirken sich Veränderungen im Gleichgewicht zwischen Schutz und Nutzen viel drastischer aus als in andern Gebieten Europas. Schon vor 18 Jahren ging daher aus der gemeinsamen Sorge der Alpenländer und der EU um diesen sensiblen Natur-, Lebens- und Wirtschaftsraum das Vertragswerk der Alpenkonvention hervor. Die Konvention vermag zwar nicht, globale Entwicklungen zu beeinflussen. Sie bietet jedoch die Chance, grenzüberschreitend zusammenzuarbeiten und gemeinsam Lösungen für die nachhaltige Entwicklung der ganzen Region zu erarbeiten. Insofern ist die Alpenkonvention beispiel-

haft und einzigartig. Sie wird sich in Zukunft mit grossen Herausforderungen befassen müssen: mit dem Klimawandel und dessen spezifischen Auswirkungen auf den Alpenbogen, mit dem Schutz und der Nutzung des Wassers, mit dem Umgang mit Naturgefahren sowie mit der Gestaltung einer alpenweiten nachhaltigen Verkehrspolitik.

penkonvention jüngst als Modell für eine eigene Konvention herangezogen. Gemeindenetzwerke nach dem Vorbild der Allianz in den Alpen sind auch in Zentralasien mit AGOCA (siehe Beitrag von Regula Imhof nebenan) entstanden beziehungsweise befinden sich im Kaukasus im Aufbau.

Umsetzung zeigt Früchte

Die rechtliche Umsetzung erfolgt auf Ebene der Vertragsparteien und der Gebietskörperschaften wie Kantonen, Bundesländern oder Regionen. Parallel dazu werden die Ziele der Konvention sehr erfolgreich von verschiedenen Netzwerken umgesetzt. Gute Beispiele dafür sind die alpenweite «Allianz in den Alpen» und die «Task Force Schutzgebiete». Die «Allianz in den Alpen» ist ein Zusammenschluss von rund 250 Kommunen. Allein in der Schweiz gehören ihr über 90 Gemeinden an, die meist mit kleineren, den jeweiligen Bedürfnissen angepassten Projekten ihre soziale, ökologische und wirtschaftliche Situation verbessern. Die «Task Force Schutzgebiete» umfasst rund 800 grossflächige alpine Schutzgebiete. Auch der schweizerische Nationalpark gehört zu diesem Fachverbund, dessen Gründung auf das Protokoll «Naturschutz und Landschaftspflege» der Alpenkonvention zurückgeht und der auf den Austausch von Kenntnissen und Erfahrungen im Bereich der Schutzgebiete sowie auf deren grenzüberschreitende Vernetzung zielt.

Konvention auf langem Weg

Das Rahmenabkommen der Alpenkonvention wurde am 28. Januar 1999 von der Schweiz ratifiziert. In der Folge übertrugen die Vertragsparteien unserem Land den Vorsitz für 1999 und 2000. Der Bundesrat überwies am 19. Dezember 2001 die «Botschaft zur Ratifizierung der Protokolle der Alpenkonvention» an das Parlament, das die parlamentarischen Beratungen im Frühling 2002 aufnahm. Der Ständerat genehmigte am 15. Juni 2004 drei der neun vom Bundesrat vorgelegten Protokolle zur Ratifizierung. Diese betreffen Raumplanung und nachhaltige Entwicklung, Bodenschutz sowie Verkehr. Das Geschäft ist seither im Nationalrat hängig.



Maria Senn Allenspach, ist ausgebildete Betriebsökonomin. Sie arbeitete nach dem Studium mehrere Jahre in der Privatwirtschaft und leitete anschliessend während 14 Jahren eine Nicht-Regierungsorganisation im Bereich der Entwicklungszusammenarbeit. Von 1999 bis August 2007 war sie beim Bund verantwortlich für das Dossier Alpenkonvention.

Die Konvention strahlt aus

Die Alpenkonvention ist weltweit das erste Abkommen zur nachhaltigen Entwicklung einer Bergregion. Dabei messen die Vertragsparteien auch der Partnerschaft mit andern Bergregionen und damit dem Wissenstransfer und -austausch ein grosses Gewicht bei. So haben die Länder der Karpaten die Al-

Von Zentralasien zurück in die Alpen

Berge prägen das Leben von Regula Imhof: Seit dem 1. April 2007 ist sie Vize-Generalsekretärin der Alpenkonvention.

Die Alpen, ihre Vorzüge und Besonderheiten werden abstrakt, sobald sie wissenschaftlich oder politisch beschrieben werden. Umso abstrakter wird es, wenn wir von der Alpenkonvention sprechen. Eigentlich müssten wir Dichter bitten, die Alpen zu beschreiben und die Alpenkonvention zu vertreten. Dies deshalb, um in jeder Person, die in den Alpen lebt oder die Alpen besucht, diejenigen Erinnerungen und Momente zu berühren, in denen sie es geschätzt hat, genau zu diesem Augenblick dort in den Alpen zu sein und nirgendwo anders. Vielleicht hätten wir es dann leichter, über die Alpenkonvention und über ihre Umsetzung zu sprechen.

Die Begeisterung und Erinnerung an meine Kindheit in den Bergen mit ihren gleichzeitig schroffen und sanften Eigenheiten sowie die Grundlage der

Alpenkonvention gaben mir an meiner letzten Arbeitsstelle in Zentralasien die Energie, Personen zu überzeugen, eine Allianz von Bergdörfern aus Kirgistan, Tadschikistan und Kasachstan (AGOCA) ins Leben zu rufen. AGOCA orientiert sich an den weltweit aktuellen Themen und Zielen der Alpenkonvention.

Nach drei Jahren Bestehen der Allianz geht AGOCA in die nächste Phase. Die beteiligten Dörfer machen eigene Vorschläge für gemeinsame Projekte, weisen unsere Ideen aus den Alpen teilweise zurück und haben untereinander bereits erfolgreich Konflikte ausgetragen. Die Mitarbeiterinnen des Sekretariats gewinnen an Selbständigkeit und sind gewillt, die Idee von AGOCA mit den Vertretern der Dörfer weiterzuentwickeln. Es werden einige Dörfer wegfallen und einige, welche die Vorteile der Allianz verstehen, werden ihre Zukunft gemeinsam bestimmen.

So hoffe ich, dass auch wir in Europa es schaffen werden, in Zukunft die Alpenkonvention und deren Umsetzung mit aktiven, positiv gesinnten Kräften und Netzwerken in den Alpen zu stär-

ken. Ich persönlich werde auf jeden Fall Motivation aus den ersten sechs Berufsjahren in den Alpen und aus den zweiten sechs Berufsjahren in den Bergen Zentralasiens einbringen und bin überzeugt, dass wir auf eine wachsende Zahl von Personen zählen können, die das Potenzial der Alpenkonvention sehen und nützen wollen.



Regula Imhof, 1969, ist diplomierte Forstingenieurin ETH. Von 1996 bis 2001 war sie Geschäftsführerin der Liechtensteinischen Gesellschaft für Umweltschutz. Danach arbeitete sie im Auftrag der Direktion für Entwicklung und Zusammenarbeit fünf Jahre lang für ein Projekt im Gebiet der nachhaltigen Berggebietsentwicklung in Zentralasien. Sie hat die Stelle als Vize-Generalsekretärin der Alpenkonvention am 1. April 2007 angetreten. regula.imhof@alpconv.org

Tienschan-Gebirge, Zentralasien
Foto: Hans Leuzinger



Europäische Verkehrsfragen gemeinsam angehen

• • • •

Ueli Balmer
ueli.balmer@are.admin.ch



Die Europäische Verkehrsministerkonferenz wurde 1953 mit dem Ziel gegründet, zu einer möglichst guten Nutzung und einer effizienten Weiterentwicklung des europäischen Verkehrssystems beizutragen. Auch die Schweiz ist Gründungsmitglied. Weil die Europäische Union inzwischen gewachsen ist, wird das Gremium vergrössert und in «Global Transport Forum» umbenannt.



Ueli Balmer, 1949, ist Jurist und arbeitet seit 1996 in der Bundesverwaltung, seit 2001 als stellvertretender Leiter der Sektion Verkehrspolitik im ARE. Während fünf Jahren leitete er die CEMT-Arbeitsgruppe Verkehr und Umwelt. Die Arbeitsgruppe wurde, wie fast alle anderen Arbeitsgruppen auch, im Rahmen der Umstrukturierung der CEMT aufgehoben.

Der Klimawandel erhitzt nicht nur die Erde, sondern auch die Gemüter. Entsprechend zahlreich sind die Vorschläge und Absichtserklärungen, die zur Lösung des Problems beitragen sollen. Ein Beispiel dafür sind die Selbstverpflichtungen zweier internationaler Dachverbände von Automobilherstellern, den CO₂-Ausstoss der neu in Verkehr gesetzten Personenwagen im Durchschnitt auf einen Wert zu senken, der einem Treibstoffverbrauch von 5,8 Liter pro 100 Kilometer entspricht. Fragt sich bloss, wer die Einhaltung solcher und ähnlicher Versprechen überwachen soll. Eine zentrale Rolle beim Monitoring der erwähnten Selbstverpflichtung spielte in der Vergangenheit die CEMT, die Europäische Verkehrsministerkonferenz.

Die CEMT wurde 1953 von 16 europäischen Staaten, darunter der Schweiz, ins Leben gerufen. Ziel war, eine möglichst gute Nutzung sowie eine effiziente Weiterentwicklung des europäischen Verkehrssystems zu gewährleisten und internationale Organisationen zu unterstützen, die im Verkehrsbereich tätig sind. Exekutivorgan der Konferenz war die ein- bis zweimal jährlich tagende Ministerkonferenz. Mit der Zeit entstanden zahlreiche Arbeitsgruppen, die sich spezifischer Themen wie der Vergabe von Genehmigungen im Strassengüterverkehr, des Eisenbahnverkehrs und des kombinierten Verkehrs, der Verkehrssicherheit oder des Umweltschutzes annahmen. Im Rahmen dieser Arbeitsgruppe wurden etwa die Entwicklung des CO₂-Ausstosses und die in den einzelnen Ländern ergriffenen Massnahmen erfasst und ihre Wirksamkeit evaluiert. Seit ihrer Gründung wuchs die CEMT kontinuierlich auf zuletzt 44 Staaten an; dazu kamen assoziierte Mitglieder wie die USA und Kanada. Die Kompetenzen der CEMT blieben allerdings beschränkt: Wichtigstes Instrument zur Umsetzung vereinbarter Ziele waren Resolutionen, zu deren Umsetzung sich die Verkehrsminister im Rahmen ihrer landesinternen Kompetenzen ver-

Nachhaltige Entwicklung europaweit vernetzen

Seit 2002 tauschen Vertreterinnen der öffentlichen Verwaltung und externe Experten ihre Erfahrungen und ihr Wissen zu nationalen Nachhaltigkeitsstrategien auf europäischer Ebene aus. Die Schweiz ist ein aktives Mitglied dieses Gremiums.

2002 trafen sich in den Niederlanden erstmals Vertreterinnen der öffentlichen Verwaltungen von EU-Mitgliedstaaten, die sich mit Nachhaltigkeitsstrategien befassen, um ihre Erfahrungen auszutauschen. Ab dem zweiten Treffen nahmen auch Vertreter der EU-Kommission, Mitglieder des Verbunds der Europäischen Umwelt- und Nachhaltigkeitsräte (European Environmental and Sustainable Development Advisory Councils, EEAC), weitere Expertinnen sowie Vertreter europäischer Nicht-EU-Staaten teil. Die jährlich stattfindenden Treffen dienen dem Erfahrungs- und Wissensaustausch über nationale Nachhaltigkeitsstrategien. Sie sollen dazu beitragen, eine Lösung für gemeinsame Probleme bei der Erarbeitung und der Umsetzung der Strategien zu finden und Beispiele sowie Lösungsansätze aufzuzeigen.

Aus diesen Treffen ging auch das informelle Europäische Nachhaltigkeitsnetzwerk (European Sustainable Development Network, ESDN) hervor. Um dieses Netzwerk zu stärken und den Erfahrungsaustausch das ganze Jahr über zu ermöglichen, wurde 2006 ein permanentes Büro eingerichtet. Eine zentrale Aufgabe des ESDN Office besteht in der Betreuung der Website www.sdn-network.eu, die als Kommunikationsdrehscheibe für das Netzwerk und als Informationsplattform für Nachhaltigkeitsstrategien in Europa dient. Darüber hinaus organisiert das Büro die Treffen der Netzwerk-Fachleute, gibt vierteljährliche Newsletters heraus und hilft ESDN-Mitgliedern, Informationen zur Nachhaltigen Entwicklung zu beschaffen. Zudem wurde eine Steuerungsgruppe ins Leben gerufen. Diese leitet die Aktivitäten des Netzwerks, fördert den Erfahrungs- und Wissensaustausch zur Nachhaltigen Entwicklung, finanziert und kontrolliert das ESDN-Büro und beaufsichtigt die Tätigkeiten des Netzwerks. Die Steuerungsgruppe besteht zurzeit aus sieben Mitgliedern, darunter der Schweiz.



Doris Angst, lic. ès lettres, hat in Lausanne Geographie studiert. Seit 2003 arbeitet sie als wissenschaftliche Mitarbeiterin in der Sektion Nachhaltige Entwicklung im ARE. Zu ihrem Arbeitsschwerpunkt gehören die internationales Prozesse im Bereich Nachhaltige Entwicklung.
doris.angst@are.admin.ch

pflichteten. Ein Beispiel ist die 2004 verabschiedete Resolution für die Einführung von schwefelfreiem Treibstoff entlang der osteuropäischen Transportrouten.

Die politischen Veränderungen in Europa, insbesondere die wachsende Bedeutung der Europäischen Union, gingen nicht spurlos an der CEMT vorbei. Anlässlich ihrer letzten Ministerkonferenz im Mai 2006 in Dublin beschlossen die Verkehrsminister deshalb, die Konferenz zu einem sogenannten «Global Transport Forum» zu erweitern, in dem auch aussereuropäische Länder gleichberechtigt mitmachen können.

Zudem sollen Industrie, Wissenschaft und Forschung sowie Nichtregierungsorganisationen am globalen Transport-Forum beteiligt werden. Ein im Jahresrhythmus vorgesehenes Forum wird den Verkehrsministern die Gelegenheit bieten, Probleme zu erörtern und Lösungsvorschläge zu unterbreiten. Vorgesehen ist die Fokussierung auf jeweils ein Schwerpunktthema. Für das diesjährige Treffen etwa ist das wirtschaftliche Thema Stau angesagt.

Ein Pionier der Raum- und Verkehrsplanung

Zum Tode von Martin C. Rotach (1928-2007)

• • • •

Prof.em. Dr. Martin Lendi
Prof. Dr. Ulrich Weidmann



Mit den zwei ihrer Zeit vorauselbenden Werken «Landesplanerische Leitbilder» und «MANTO», einer Studie zum Verhältnis von Telekommunikation und Siedlung/Verkehr, trug die ETH Zürich in den späten Sechziger- und frühen Achtzigerjahren wesentlich zur Stärkung der Raumplanung in der Schweiz und zur Klärung des Verhältnisses zwischen Raumplanung und Verkehr bei. Der Initiator, Inspirator und Forschungsmanager dieser und vieler weiterer Arbeiten zu verwandten Fragestellungen war Martin C. Rotach, Professor für Verkehrsingenieurwesen. Rotach verstarb am 19. März 2007.

Nach seinem Bauingenieur-Studium an der ETH Zürich absolvierte Martin Rotach ein Nachdiplomstudium in Traffic Engineering an der Yale University. Nach kurzer Tätigkeit als Thurgauer Kantonsingenieur wurde er 1964 zum Ordinarius für Verkehrsingenieurwesen an die ETH berufen, wo er zudem die Leitung des Instituts für Orts-, Regional- und Landesplanung (ORL) übernahm und bis 1971 ausübte. In seiner Direktionszeit von 1965 bis Mitte 1971 baute er dieses Institut zu einer der ersten interdisziplinären Forschungsstellen der ETH aus – eine Pioniertat. Die «Landesplanerischen Leitbilder» – drei Grundlagenstudien, 13 Teilleitbilder, gefolgt von varierten Konzepten, aufgebaut auf abgestimmten Landschafts-, Siedlungs- und Transport- beziehungsweise Versorgungsstrukturen, legten den Grundstein für ein Raumordnungskonzept Schweiz. Das Werk wurde 1971 publiziert und gewann rasch internationale Anerkennung.

Von 1972 bis 1975 versah Rotach unter Bundesrat Kurt Furgler die Funktion des ersten Delegierten für Raumplanung. Dabei widmete sich der Raumplanungspionier dem Schutz gefährdeter Landschaften und der Ausarbeitung des nationalen Raumordnungskonzepts. Auch wenn die Politik auf Letzteres nicht unmittelbar eintrat, entfaltete das Raumordnungskonzept dennoch Wirkung, etwa mit Blick auf den Erlass des Bundesgesetzes über die Raumplanung (Zweckbestimmung, Planungsgrundsätze) und die Gesamtverkehrs- sowie Energiekonzeption.

1975 kehrte Martin C. Rotach an die ETH Zürich zurück. Seine Bestrebungen, die verschiedenen Aspekte des Verkehrsingenieurwesens in einem Institut zusammenzufassen, führten im gleichen Jahr zur Gründung des Instituts für Ver-

kehrsplanung und Transporttechnik (IVT), an dem er bis zu seiner Emeritierung 1993 forschte und lehrte. Dabei wandte sich Rotach vorab dem Verhältnis von Raumplanung und Verkehr zu und nahm die neuen Veränderungspotenziale wie die sich anbahnnenden Telekommunikation auf. Sein Anliegen war, den materiellen Verkehr wenigstens in Teilen durch den immateriellen zu substituieren und damit das äußerliche Verkehrsaufkommen zu reduzieren. Die genannte Studie «MANTO» galt diesem Ziel. Neuartig war – nebst der Thematik – insbesondere die unmittelbare Verknüpfung von abstrakter Theoriefundierung und konkreten Fallstudien.

Der Verstorbene war ein begeisternder Dozent. Eine seiner zentralen Vorlesungen galt der «Nationalplanung». Ihr Wirkungsradius weitete sich über die Abteilung für Bauingenieurwesen aus – war sie doch interdisziplinär angelegt. Weitere prägende Lehrveranstaltungen waren «Siedlungsplanung» und «Siedlung – Umwelt – Verkehr».

Bereits 1965 gründete Martin Rotach zusammen mit 14 weiteren innovativen Ingenieuren die Vereinigung Schweizerischer Verkehrsingenieure (SVI), um die Wissenschaft und Kunst des Verkehrsingenieurwesens zu fördern sowie den Erfahrungsaustausch unter den Mitgliedern zu pflegen.

Auch die Ethik in der Raumplanung wurde Rotach zu einem zentralen Anliegen, ebenso die Nutzung erneuerbarer Energien, zu der er konsequente persönliche Beiträge leistete. In seiner Abschiedsvorlesung warnte der Visionär vor dem Verkehrsinfarkt: Der Professor für Verkehrsingenieurwesen verhehlte seine wache Skepsis gegenüber der ungezügelten Mobilität nicht.

Editorial

Pierre-Alain Rumley, directeur ARE
pierre-alain.rumley@are.admin.ch



**«Coopération européenne:
poursuivre ensemble la réflexion»**

• • •

Les cantons frontaliers s'efforcent depuis longtemps de résoudre, en concertation avec leurs partenaires étrangers, les problèmes de développement territorial dans les espaces transfrontaliers – avec un succès mitigé. Cependant, notre pays doit s'intégrer à un réseau plus vaste: la participation de la Suisse à la coopération territoriale européenne est primordiale et doit être expressément mentionnée dans le «Projet de territoire Suisse».

La politique suisse d'organisation du territoire continue à suivre une approche essentiellement tournée vers l'intérieur. Dans de nombreux domaines pourtant, une vision sectorielle des grandes tâches publiques, centrée sur les problèmes intérieurs et cloisonnée, est aujourd'hui inappropriée. Le développement territorial doit réagir rapidement aux changements, certes locaux, mais aussi européens et mondiaux. Il est par conséquent indispensable que la Suisse renforce encore son intégration aux ré-

seaux de partenariat déjà constitués et noue des relations de coopération territoriale dynamiques. Le développement des régions et des villes en Europe ne sera durable qu'en étroite collaboration avec tous les acteurs concernés.

D'autres grandes questions ne peuvent pas être abordées sans nos voisins: les répercussions des changements climatiques, les conséquences du vieillissement de la population et la congestion croissante des couloirs de transports.

2007 est une année-clé pour la nouvelle coopération territoriale européenne. Fin mai, la réunion ministérielle informelle qui s'est tenue à Leipzig a adopté l'Agenda territorial de l'Union européenne; d'autre part, l'initiative communautaire Interreg entre dans sa quatrième étape de programme. Une raison suffisante de faire un tour d'horizon des perspectives actuelles.

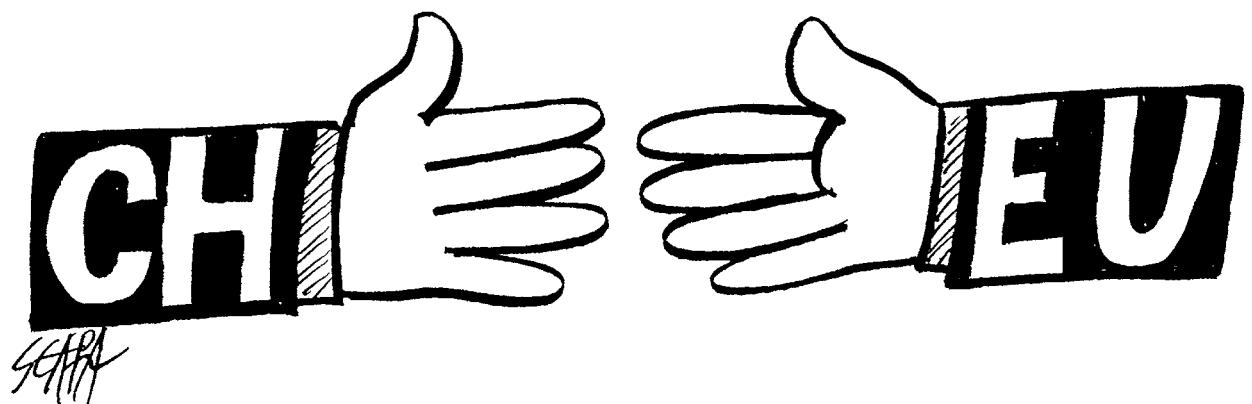
(traduction)



L'avenir de la coopération territoriale européenne

• • • •

Silvia Jost
silvia.jost@are.admin.ch



Les villes et les régions sont appelées à jouer un rôle déterminant pour le développement de l'UE et, indirectement, pour la Suisse. L'amélioration de la coopération régionale et locale, encouragée par des pro-

grammes de politique territoriale comme ORATE et Interreg, a par conséquent une influence considérable sur la future politique structurelle de l'Europe et de la Suisse

Le Schéma de développement de l'espace communautaire (SDEC) qui a été adopté en 1999, après une phase d'élaboration qui a duré une dizaine d'années, est le premier produit de la coopération territoriale européenne. Cependant, il lui manquait un indispensable programme de mise en œuvre. Du coup, le SDEC ne s'est guère concrétisé par des réalisations européennes communes que sur certains points spécifiques. Certes, le schéma dans son ensemble reste toujours le document de référence: le SDEC a servi de base à la définition des objectifs de cohésion qui donnent une nouvelle orientation à la politique européenne. Cependant, il peine à bénéficier d'une assise solide au sein de l'UE et n'a guère réussi à contrebalancer les nombreuses politiques structurelles sectorielles. De plus, les Etats membres sont peu enclins à céder des prérogatives à la Commission européenne dans ce domaine stratégique.

Les prémisses d'un aménagement du territoire européen

Malgré ce bilan plutôt mitigé, les applications du SDEC sont multiples: ce document a permis aux nouveaux Etats membres de prendre en main leur aménagement du territoire, et pour certains d'entre eux, pour la première fois. En Irlande, le SDEC a servi, entre autres, de base à la définition d'une stratégie efficace d'aménagement. Par ailleurs, le SDEC a été suivi du développement de deux programmes d'activités: l'initiative communautaire Interreg qui vise à renforcer la coopération transeuropéenne et le réseau de recherche ORATE (Observatoire européen en réseau de l'aménagement du territoire). Ces six dernières années, la Suisse a participé activement à ces deux initiatives. Les programmes développés dans ce cadre ont encouragé une vision d'ensemble européenne qui fixe une base de travail nouvelle sur des territoires dépassant les fron-

tières. L'un des mérites d'ORATE est de présenter les conditions cadres du développement territorial européen et de fournir des données de base indispensables pour la politique d'organisation du territoire, même en Suisse. De plus, la participation active de la Suisse à ORATE garantit l'intégration des données suisses aux statistiques européennes, permettant pour la première fois des comparaisons internationales à grande échelle pour de nombreux indicateurs du développement territorial. Par ailleurs, les projets Interreg ont renforcé le SDEC et la coopération territoriale. Presque tous les volets des programmes Interreg III B ont débouché sur une vision commune du développement territorial et des objectifs stratégiques. Ces efforts ont permis la naissance d'une communauté de travail européenne en matière d'aménagement du territoire, à laquelle la Suisse est associée.

Lancement d'une nouvelle étape du programme Interreg

Le besoin d'une réactualisation du SDEC s'est fait sentir dès l'élargissement de l'UE. Les Pays-Bas ont lancé le débat en 2004 lors de la réunion ministérielle informelle de Rotterdam. Il s'agissait essentiellement de proposer des stratégies de développement territorial aussi structurées, équilibrées et现实istes que possible jusqu'à la ratification de la nouvelle constitution de l'UE. La priorité n'était pas de concevoir une politique de développement territorial autonome, mais de renforcer la cohésion territoriale dans le cadre des politiques existantes.

Une nouvelle étape dans cette direction a été franchie en 2005 lors de la réunion ministérielle de Luxembourg. Les programmes Interreg et ORATE ont dû être redéfinis du fait que l'initiative communautaire Interreg a été intégrée, pour les années 2007 à 2013, à l'objectif 3 de la politique de cohésion territoriale de l'UE. Cette forme

de coopération se trouvera donc mieux insérée dans la politique structurelle de l'UE. Des thèmes tels que la compétitivité des villes et des régions ou le développement économique des divers territoires joueront un rôle grandissant. La coopération transnationale déjà en place doit donc être développée en conséquence. La poursuite du programme ORATE fait également partie du nouvel «objectif 3».

L'échelon étatique en perte de visibilité

Elaboré sous les présidences finnoise et allemande du Conseil de l'UE, le document intitulé «L'état et les perspectives du territoire de l'Union européenne», ainsi que les recommandations contenues dans l'Agenda territorial de l'Union européenne et la Charte de Leipzig, ont été adoptés les 24 et 25 mai 2007 à Leipzig. L'Agenda territorial formule, de manière complémentaire aux deux stratégies du Conseil européen de Lisbonne et de Göteborg, des recommandations politiques pour tirer un meilleur parti des potentiels des diverses régions d'Europe. L'un des objectifs essentiels est de mieux coordonner les politiques de l'UE au développement intégré des villes et des régions d'Europe. Le futur de l'UE va donc se décider moins à l'échelle des Etats qu'au niveau des villes et des régions. Les principes du développement durable seront ainsi plus faciles à mettre en œuvre grâce à une meilleure cohésion des politiques territoriales aux niveaux européen, régional et local.

La «ville européenne» et la diversité des régions

L'Agenda territorial et la Charte de Leipzig sur la ville européenne durable mettent l'accent sur le renforcement des régions et des villes européennes. Ces deux documents partagent une vision commune. Les protagonistes du

développement des villes et les promoteurs de la cohésion territoriale devraient pouvoir participer à un processus continu d'échanges et s'entendre sur les buts et les mesures à prendre. La réunion de Leipzig a souligné que les politiques de l'UE devaient tenir davantage compte de la «ville européenne» et de «l'identité et de la diversité des régions d'Europe» qui reflètent notre modèle culturel, social et économique. Cet objectif vise à dissiper la crainte, assez répandue dans la population européenne, d'une perte de l'identité locale et régionale dans un marché en pleine extension à l'ère de la mondialisation.

La Suisse et le développement territorial de l'Europe

La Suisse, elle aussi, contribue à l'élaboration commune de l'Agenda territorial. Cependant, en raison de l'influence plus forte de la Commission euro-

péenne et de l'intégration de l'Europe de l'Est, ses possibilités d'influer sur le cours des choses sont modestes. Alors que la Suisse a participé à l'élaboration du SDEC en tant que membre du groupe de travail, il ne lui restera qu'un rôle secondaire d'observateur pour la mise en œuvre ou l'application de l'Agenda territorial. Aussi la Suisse a-t-elle tout intérêt à soigner et approfondir ses contacts européens pour pouvoir participer aux discussions en cours sur la cohésion territoriale. La participation aux projets transnationaux et à ORATE est essentielle. En effet, ce processus continu d'échanges et de dialogue contribue à ce que la Suisse puisse participer au développement territorial européen, même sans être membre de l'UE.

[http://www.bmvbs.de/-_2623.970765/
Informelles-Ministertreffen-zu.htm](http://www.bmvbs.de/-_2623.970765/Informelles-Ministertreffen-zu.htm)
(seulement en allemand et en anglais)

(traduction)



Silvia Jost, 1967, a étudié la géographie et l'aménagement urbain à Berne et Paris. Après un stage à la radio DRS, elle a travaillé dans un poste de direction à l'Institut pour le développement du territoire et du paysage de l'EPFZ avant de venir rejoindre l'ARE en 2001. Elle a commencé par diriger le secrétariat suisse de contact pour les projets transnationaux Interreg. En 2006, elle a été nommée déléguée aux affaires internationales de l'ARE.



«La Suisse doit renforcer son engagement dans les projets européens»

• • • •

Interview: Paola Carega



L'Agenda territorial a pour but de donner un élan au développement territorial de l'UE élargie. Comme ce thème ne fait pas partie du cahier des charges de la Commission européenne, le premier travail qui semble nécessaire est de sensibiliser l'opinion à une politique européenne d'aménagement du territoire. Welf Selke, chef d'unité pour les questions de développement territorial de l'Europe et l'élargissement de l'UE, explique pourquoi le changement climatique accélère ce processus et dans quelle mesure la participation de la Suisse est souhaitable.

Wolf Selke est né en 1943 à Königsberg (aujourd'hui Kaliningrad). Il a étudié la géographie, la planification urbaine et régionale à Bonn et à Berlin. Depuis le début des années septante, il occupe diverses fonctions au Ministère fédéral des transports, de la construction et du développement urbain. Dans le cadre d'un projet de la Société allemande pour la coopération technique, Welf Selke est parti au milieu des années quatre-vingts en Colombie et a donné durant plusieurs années des cours à l'Université de Bogota. Il a fait quelques travaux d'expertise de courte durée en Bolivie. Aujourd'hui, Welf Selke est chef d'unité pour les questions de développement territorial de l'Europe et l'élargissement de l'UE au Ministère allemand des transports, de la construction et du développement urbain. Il est responsable de la préparation de la rencontre informelle des ministres, qui a lieu fin mai à Leipzig.

L'UE poursuit son élargissement. Aujourd'hui déjà, elle englobe un territoire très diversifié qui s'étend de la Finlande à la Grèce et du Portugal à la Roumanie. Sa population compte près de 500 millions d'habitants. Quel est l'impact de cette extension sur le développement territorial en Europe?

Welf Selke: les deux derniers élargissements de 2004 et 2007 ont des répercussions importantes sur le développement territorial de l'Europe. L'intégration des pays de l'Europe de l'Est accentue les disparités régionales. La superficie de l'UE augmente d'un quart et sa population d'un cinquième, mais son pouvoir économique ne croît que de six pour cent. Sous l'angle économique, l'actuelle UE se caractérise par des disparités extrêmes. Le bloc de l'Europe des Quinze présente un développement économique relativement satisfaisant et, en l'espace de dix ans, la différence entre ses régions s'est atténuée. Les territoires structurellement faibles de l'Europe des Quinze ont bien rattrapé leur retard ces dernières années, notamment au nord-ouest, l'Irlande et l'Ecosse, au sud, l'Andalousie et le Mezzogiorno, et à l'est, les nouveaux «Länder» allemands.

La situation a de nouveau changé avec l'intégration d'un bloc compact d'Etats économiquement faibles, de la Mer Baltique à la Mer Noire. De nombreuses régions d'Europe de l'Est ont un niveau de prospérité économique inférieur à la moitié du produit intérieur brut moyen de l'UE. Par ailleurs, l'intégration des pays de l'Europe de l'Est modifie la dimension géographique ou territoriale du «gradient économique». Autrefois, les régions structurellement faibles de l'UE étaient situées à la périphérie. Depuis le dernier élargissement, les territoires économiquement faibles, par exemple certaines régions d'Allemagne de l'Est ou de Tchéquie, se retrouvent au nouveau centre géographique de l'UE.

Quelles mesures pourraient renforcer le développement territorial dans le processus d'intégration?

Des moyens supplémentaires ne sont pas forcément nécessaires. Par contre, il faut trouver des solutions nouvelles dans le domaine du développement territorial. Une approche possible serait de fixer comme priorité territoriale la promotion de corridors de développement et le polycentrisme de villes de toutes tailles. Les corridors se prêtent à l'établissement de relations entre les territoires structurellement faibles et forts et contribuent à la mise en réseau des régions. Il n'y a toutefois pas encore de consensus au sein de l'UE sur ces nouvelles approches – la Commission européenne et les Etats membres sont en pleine discussion. L'Agenda territorial de l'UE, qui est actuellement préparé par les ministres en charge de l'aménagement du territoire, pourrait par conséquent servir de relais pour de telles idées novatrices. L'adoption de l'Agenda permettrait de contribuer à la croissance économique durable et au développement social et écologique dans le sens des stratégies du Conseil européen de Lisbonne et de Göteborg.

Quel est le rôle du Schéma de développement de l'espace communautaire (SDEC) dans la future politique de développement territorial?

Les trois objectifs principaux du SDEC (développement d'un système urbain équilibré et polycentrique, assurance d'une parité d'accès aux infrastructures et au savoir dans toutes les régions et gestion durable de la nature et du patrimoine culturel) sont également visés dans les Etats de l'UE élargie. Le SDEC n'est évidemment pas évalué ou mis en œuvre de manière uniforme dans tous les pays. Les nouveaux Etats membres accordent incontestablement la priorité à la croissance économique. Les pays comme l'Allemagne ou les Pays Bas attribuent davantage d'importan-

ce au renforcement des ressources naturelles et écologiques en tant que facteurs de développement.

Quel est l'impact des principes directeurs de la Conférence européenne des ministres responsables de l'aménagement du territoire (CEMAT) sur le développement territorial?

La CEMAT, qui conduit la politique de développement territorial dans les Etats membres du Conseil de l'Europe, encourage une politique de développement territorial durable tenant compte du SDEC. De nombreux pays ne faisant pas partie de l'UE ont participé à leur élaboration. A la suite des diverses extensions de l'UE vers l'est, en particulier avec l'intégration des pays balkaniques, la CEMAT risque de perdre de son importance. Elle doit donc clarifier le profil de ses tâches. La CEMAT pourrait par exemple servir de trait d'union entre l'UE et l'Asie en passant par les Etats non-membres de l'UE comme l'Ukraine, la Russie, les républiques caucasiennes, et par la suite créer des relations avec les pays tels que le Kazakhstan ou la Chine. Il serait souhaitable que la Russie, qui assure en ce moment la présidence de la CEMAT, développe des propositions dans ce sens.

Existe-t-il aujourd'hui, en Europe, une vision européenne du développement territorial, ou ce domaine reste-t-il la chasse gardée de chaque Etat?

La politique d'organisation du territoire n'est pas intégrée dans le cahier des charges de la Commission européenne. Pourtant, la prise de conscience de la nécessité d'une vision européenne se fait sentir. Ainsi, le projet de Constitution européenne prévoit l'adjonction du volet cohésion territoriale à la politique de cohésion économique et sociale. Les contours de cette politique de cohésion territoriale font encore l'objet de discussions. En atten-



dant, l'Agenda territorial devrait apporter une première réponse.

Quels Etats souhaitent une harmonisation en matière de développement territorial européen? Quels Etats y sont opposés?

Une série d'Etats comme la Finlande ou l'Allemagne approuvent le projet de Constitution et préconisent l'intégration de la cohésion territoriale dans une future Constitution. A l'opposé, la Grande-Bretagne est sceptique par rapport à cette démarche. Les Britanniques craignent de devoir déléguer davantage de compétences à Bruxelles. En Allemagne également, les mêmes discussions ont eu lieu. Le Ministère de l'économie s'était opposé à l'insertion de la cohésion territoriale dans le projet de constitution parce qu'il craignait de créer de nouvelles obligations pour des mesures d'encouragement. Un conseil européen d'experts a, au contraire, plaidé pour donner à l'UE une compétence de soutien des programmes.

Malgré cette divergence, l'Allemagne a tout de suite soutenu l'Agenda territorial.

Les Pays-Bas et le Luxembourg, en particulier, ont joué les locomotives, mais l'Allemagne a également été très active dès le départ. Les autorités en charge de l'aménagement du territoire dans les Etats membres souhaitent que l'Agenda territorial soit reconnu comme un instrument utile pour renforcer l'identité des régions en Europe. La coopération au sein du marché européen doit favoriser une Europe non pas uniforme, mais riche de la diversité de ses régions.

Quelle importance est attribuée à l'Agenda territorial en cette période de présidence allemande du Conseil de l'UE?

Il ne faut pas surestimer l'importance de l'Agenda territorial dans l'ordre du jour de la présidence du Conseil. Néanmoins, il se peut que la problématique du réchauffement climatique donne de l'importance à cet Agenda. Le réchauffement climatique n'a pas qu'un impact global ; il a des incidences régionales qui diffèrent considérablement d'une région à l'autre. La présidence allemande a inscrit le réchauffement climatique dans ses priorités.

Ne pourrait-on pas dire, avec un brin de cynisme, que le réchauffement climatique arrive à point nommé pour l'Agenda territorial?

Il n'est pas sûr que l'Agenda territorial en sorte renforcé. De toutes façons, le projet remanié tiendra davantage compte du réchauffement climatique et de l'amélioration du rendement énergétique. L'Agenda territorial doit permettre une étude plus approfondie des conséquences du réchauffement climatique sur les régions. Cela devrait stimuler par ailleurs la population à adopter un comportement plus écologique. En effet, seules les

personnes qui ont à supporter les répercussions du réchauffement climatique sur leur région ou leur environnement immédiat se sentent directement concernées.

Jusqu'à présent, la Commission européenne n'a manifesté que peu d'intérêt pour un développement territorial européen et a peu investi dans ce domaine. Le réchauffement climatique va-t-il changer la donne?

Cela non plus n'est pas certain. En comparaison des autres, les programmes de l'UE qui encouragent la coopération dans le domaine du développement territorial bénéficient de peu de moyens. Cependant, comme ce volet d'encouragement vient d'être intégré à la politique structurelle régionale, il doit encore faire ses preuves. La Suisse participe également à une série de programmes de l'objectif 3 (coopération territoriale) du Fonds de développement régional. Ces prochaines années, il s'agira de lancer des projets convaincants qui permettent d'étudier de manière plus approfondie les répercussions du changement climatique sur la politique économique régionale.

Tournons-nous vers le futur: comment assurer la mise en œuvre effective de l'Agenda territorial?

Nous avons défini pour cela trois champs d'actions prioritaires. Premièrement, nous demandons à la Commission européenne de continuer à inclure de manière plus explicite une composante territoriale forte dans ses futurs rapports. Il est nécessaire que les aspects régionaux soient pris en compte dans les stratégies de la Commission pour que les villes et les régions aient la possibilité de s'intégrer au développement européen et de soutenir les objectifs de la politique européenne. Nous demandons également aux institutions telles que le Parlement européen de tenir davantage compte,

dans leurs rapports, avis et stratégies, des aspects territoriaux et régionaux. *Deuxièmement*, nous recommandons une étroite coopération entre la Commission européenne et les Etats membres. Les instruments de renforcement de la coopération territoriale devraient être utilisés plus efficacement pour la mise en œuvre de l'Agenda territorial. *Troisièmement*, les Etats membres sont invités à s'engager à intégrer les priorités politiques de l'Agenda territorial dans leur politique de développement territorial – un engagement qui n'est pas si facile à honorer au vu de l'expérience du SDEC.

Les transports constituent l'un des points forts de l'Agenda territorial. Quels sont les problèmes les plus graves à résoudre?

Une tâche essentielle est l'intégration des nouveaux Etats membres dans le réseau de transport européen. Au cours des délibérations sur l'Agenda territorial, les représentants des pays baltiques ont expliqué que leurs pays étaient bien reliés aux métropoles telles que Saint-Pétersbourg ou Moscou, mais que depuis la chute de l'Union soviétique, l'extension des infrastructures de transport vers l'ouest représente un processus long et difficile. Il ne suffit pas de construire de nouvelles routes transnationales, une nouvelle vision commune de la planification des transports reste encore à développer dans ces pays. Ces prochaines années, l'Europe centrale sera confrontée à la tâche de maintenir la mobilité en dépit de l'accroissement des volumes à transporter. De plus, l'Agenda territorial prévoit des investissements indispensables dans les domaines de la télématique et des systèmes de gestion des transports.

A quoi ressemblera le territoire européen dans 50 ans?

On imagine souvent une Europe comportant quelques rares pôles régionaux

perdus dans une immense périphérie, mais ce scénario ne me paraît pas réaliste. L'Europe qui se construit est décentralisée et polycentrique. Les disparités régionales dans les Etats membres vont certainement croître ces prochaines années, car les taux de croissance nationale élevés se concentrent sur les grandes régions urbaines et les centres régionaux. Mais tous les es-

poirs sont permis; en effet, les chances de développement d'une région dépendent également de la gouvernance politique. L'Agenda territorial appelle de nouvelles formes de coopération politique entre les villes et les régions afin que celles-ci puissent mieux représenter leurs intérêts face aux gouvernements nationaux ou face à la Commission européenne de Bruxelles.



Quand vous vous engagez en faveur de l'Agenda territorial, quelle est votre motivation personnelle?

Pour moi, l'Agenda est un élément, certes modeste mais néanmoins essentiel, du processus d'intégration européenne. L'Europe reste malheureusement une notion abstraite pour de nombreuses personnes, et pour certaines, l'enthousiasme initial a été supplanté par un grand scepticisme, voire une réaction de rejet. Les gens craignent de perdre leur identité régionale et culturelle dans une Europe qui ne cesse de s'étendre. Il est donc très important d'informer la population des régions qu'elle va ressortir grandi et renforcée d'un tel processus.

Comment les Etats voisins de l'UE comme la Suisse peuvent-ils participer à l'Agenda territorial?

Dans le cas de la Suisse, les échanges sont bénéfiques dans les deux sens. En Suisse, la politique d'organisation du territoire est très marquée et occupe une assez bonne place parmi les valeurs prises en compte dans la politique intérieure, ce qui en fait un modèle intéressant pour les nouveaux Etats membres de l'UE. Des pays comme l'Allemagne profitent de l'expérience de la Suisse dans la gestion des espaces ruraux ou des régions frontalières métropolitaines comme la Regio Basiliensis. Quant à la Suisse, cette forme de coopération lui permet de mieux connaître

l'UE et son mode de fonctionnement. Je salue le fait que la Suisse fasse partie non seulement du Conseil de l'Europe, mais qu'elle soit représentée dans toutes les organisations européennes. Il serait souhaitable que les cantons et les communes participent plus activement aux projets européens de coopération territoriale.

Quels sont, à votre avis, les grands défis territoriaux que la Suisse doit relever?

En tant que région alpine, la Suisse sera fortement touchée par le réchauffement climatique et ses conséquences. Il faut craindre une augmentation des catastrophes telles que des glissements de terrain ou des éboulements qui ont des répercussions sur la politique et la planification de l'urbanisation. Le transfert modal de la route au rail constituera également, j'en suis sûr, un sujet de préoccupation pour la Suisse ces prochaines années. Dans de nombreuses régions d'Europe, Rail 2000 est devenu un modèle. Il serait utile que les acteurs du développement territorial, les services locaux et régionaux, les administrations publiques spécialisées, mais aussi les organisations non gouvernementales, soient plus présents dans les discussions sur l'utilisation de l'Agenda territorial et s'impliquent davantage dans les projets européens. Ce serait un plus, non seulement pour les Etats voisins de la Suisse, mais également pour les régions des nouveaux Etats membres. Je pense, par exemple, à un meilleur transfert de savoirs et d'expériences des Alpes vers les Carpates.

(traduction)



Un groupe d'experts favorable à un renforcement du développement territorial suisse

• • • •

Pieter Poldervaart
poldervaart@kohlenberg.ch



D.g.à.dr.: Christof Schremmer (A), John Zetter (UK), Rolf Signer, ETH Zürich, Gaëlle Pinson (F), Markus Nollert, ETH Zürich, Thomas Sieverts (D), Max van den Berg (NL), Bernd Scholl, directeur Institut für Raum- und Landschaftsentwicklung IRL, ETH Zürich.

Il serait bon que la Suisse se prépare suffisamment tôt à aborder les mutations qui se profilent dans le développement territorial. Tel est l'enseignement principal du rapport du groupe d'experts étrangers mandaté par l'ARE. La coordination des travaux a été assurée par l'EPFZ et la publication est sortie fin février 2007. Le rapport, et un résumé

de ses conclusions, sont disponibles sur le site www.are.admin.ch. Dans les deux pages qui suivent, les cinq experts (une femme et quatre hommes) répondent à nos questions en commentant cette expérience et en comparant l'aménagement en Suisse à celui de leur pays d'origine.



Max van den Berg, NL



Christof Schremmer, A

Quelle fut votre plus grande surprise dans vos recherches sur la Suisse?

J'ai découvert avec plaisir que de nombreux Suisses avaient une véritable conscience écologique et qu'ils étaient prêts à investir pour préserver leur cadre de vie et pour en profiter. Par ailleurs, ils n'aiment pas faire étalage de leur richesse.

La bonne organisation des régions, qui permet de prendre en main les problèmes transfrontaliers et ceux des villes grandissantes; et la capacité à discuter ouvertement, même sur des solutions aussi radicales que les fusions de communes.

Selon votre diagnostic, quel est le principal défi auquel doit répondre l'aménagement du territoire en Suisse?

Il s'agit avant tout de lutter contre l'extension urbaine anarchique, de modéliser le paysage des zones urbanisées selon une approche globale, d'investir dans les infrastructures à l'échelle européenne et de mobiliser tous les secteurs et groupes d'intérêt impliqués.

Traiter efficacement des questions d'importance nationale grâce à une coopération Confédération/ cantons/ régions, pour intégrer les grandes infrastructures au niveau régional et local, et surmonter les barrières sectorielles au niveau fédéral.

Quel est le principal problème de développement territorial qui se pose dans votre pays?

Nous devons améliorer les conditions sociales, économiques et d'habitation dans les banlieues défavorisées, garder des espaces ouverts dans les campagnes et gérer l'eau des intempéries, les remontées de nappes, les crues des fleuves et la hausse du niveau des mers.

L'organisation encore embryonnaire des régions, le manque d'efficacité de l'aménagement local et régional contre l'urbanisation désordonnée, la très mauvaise organisation du niveau fédéral pour formuler et mettre en œuvre une politique territoriale.

Est-ce que l'autonomie régionale et locale aggrave les problèmes ou, au contraire, facilite leur résolution?

L'autonomie locale et régionale fait partie du problème, mais aussi de la solution, si elle se traduit par des actions et des structures participatives. Le partage des responsabilités et des moyens ainsi que l'acceptation d'un leadership et d'une expertise externes permettront de progresser de manière décisive.

Une telle autonomie met les autorités au défi de s'organiser correctement. Mais elle invite aussi la population à participer à la résolution des problèmes, à condition que les modalités d'organisation soient maîtrisées.

Si vous aviez le projet de passer vos vacances en Suisse, quelle serait votre destination préférée?

Le bord d'un lac ensoleillé!

Zermatt, le Val Bregaglia, Ascona, Zurich, Zuoz... ce ne sont pas les possibilités qui manquent!



Thomas Sieverts, D



Gaëlle Pinson, F



John Zetter, GB

Bien que mes activités professionnelles en Suisse m'aient familiarisé depuis de nombreuses années avec ce pays, la qualité de la démocratie locale m'a encore impressionné: elle recèle un potentiel d'innovation insoupçonné!

La mondialisation, qui oblige les régions urbaines à se regrouper pour rester compétitives. La maîtrise de ce problème, sans perte pour la démocratie locale, est un défi important qui attend également la Confédération.

En Allemagne, la fragmentation des espaces urbains régionaux est le plus grand défi. Et les disparités croissantes de prospérité entre l'Est et l'Ouest ou le Nord et le Sud impliquent de nouvelles tâches de développement territorial.

L'autonomie régionale et locale est, à mes yeux, le capital le plus précieux de l'aménagement du territoire en Suisse. Il faut poursuivre son développement avec de nouvelles formes de coopération, de mise en concurrence, d'expérimentation et d'innovation.

Ces dernières années, quand j'ai passé des vacances en Suisse, j'ai séjourné en Basse-Engadine.

J'ai été frappée par le contraste entre d'une part l'imaginaire rural qui semble structurer la perception que les Suisses ont du territoire et d'autre part la réalité de vie urbaine de la plupart d'entre eux.

Il s'agit d'assurer un développement du territoire qui en préserve la haute qualité. Ça peut signifier une réorganisation profonde des rôles des différents acteurs en charge du territoire, basée sur la riche expérience de négociation collective dont ils disposent.

Après les deux phases de décentralisation conduites respectivement en 1982 et 2003, la question de la coordination des niveaux régional et national dans l'aménagement du territoire et la conduite de projets stratégiques se pose également en France.

L'autonomie locale semble actuellement un frein au développement harmonieux du territoire suisse dans son ensemble, pourtant elle en est aussi potentiellement l'un des moyens les plus riches.

Je serais tentée de profiter du réseau ferroviaire pour apprécier chaque jour de nouveaux sites et paysages!

Originaire d'un grand pays, j'ai été surpris par le degré d'interconnexion de la Suisse, qui fonctionne comme un village avec des réseaux politiques et techniques très denses.

Il faut davantage contrôler l'extension urbaine. Même si l'espace naturel suisse tend, de par son côté spectaculaire, à limiter l'impact des intrusions urbaines, les considérations en matière de développement durable, qui promeuvent le modèle de ville compacte, sont amenées à jouer un rôle prépondérant à l'avenir dans le domaine de la planification urbaine.

Au Royaume-Uni, la politique dite de la «green belt» (ceinture verte), couplée à un manque historique d'investissements dans les infrastructures, conduit à limiter strictement le développement urbain. Cela, ajouté à une série d'autres mesures, principalement d'ordre politique et budgétaire, a entraîné une forte inflation immobilière.

Les deux à la fois. Mais, dans la mesure où les facteurs globaux gagnent en importance par rapport aux facteurs locaux, la centralisation du pouvoir se révèle de plus en plus nécessaire. Il s'agit toutefois de faire preuve de distinction: un système de pouvoirs partagés pourrait s'avérer plus pertinent qu'un transfert des pouvoirs.

La Suisse romande pour son atmosphère plus détendue. En outre, je parle français et non allemand, et je ne sais pas skier.

(traductions)

Une agglomération urbaine n'est pas encore un espace métropolitain: preuve en est la Randstad Holland

• • • •

Willem Salet
W.G.M. Salet@uva.nl



Photo: Hans Kruse; faculty Building and Design Technical University Delft

L'aménagement d'une ville se fait de plus en plus à l'échelle de son agglomération et – certes encore à l'état embryonnaire – à l'échelle de la conurbation dans laquelle elle s'insère. Par contre, les stratégies globales de développement de la région métropolitaine dans son ensemble peinent à progresser. En effet, agglomération urbaine et région métropolitaine diffèrent par leurs priorités et leurs constellations politiques.



Willem Salet, 1951, est professeur d'aménagement urbain et régional à l'Université d'Amsterdam. Après ses études en sociologie et en aménagement urbain et régional à Utrecht, il a travaillé pendant 15 ans au sein du Conseil hollandais de la science, sur les questions de politique gouvernementale. En 1995, il a été engagé à l'Université d'Amsterdam et a occupé, de 1997 à 2003, le poste de directeur scientifique de l'Institut de recherche sur les études métropolitaines.

Ces deux dernières décennies, en Europe, la modernisation et l'internationalisation fulgurantes des relations sociales et économiques ont entraîné une urbanisation qui s'est principalement concentrée sur des régions métropolitaines, reléguant à l'arrière-plan les régions moins urbanisées. Parallèlement à l'extension spatiale des grandes villes et à l'augmentation de leur population, on constate une croissance du nombre d'emplois «urbains». Par ailleurs, on observe à l'intérieur des régions métropolitaines en pleine expansion un phénomène croissant de différenciation polycentrique ainsi qu'une nouvelle mixité de qualités rurales et urbaines.

L'économie se crée ses espaces propres

Pour élaborer des stratégies d'aménagement, il est désormais décisif, dans les régions métropolitaines, de mettre en cohérence tant les initiatives privées que les initiatives politiques avec les contraintes spatiales d'ordre supérieur. Il s'agit d'un exercice d'une complexité extrême; il n'est pas dit que les stratégies d'aménagement permettront d'articuler correctement les différents domaines d'action qui favorisent le renouveau des villes. La nécessité d'intégrer des objectifs parfois contradictoires ne fait que renforcer la difficulté de cette tâche. Dans la Randstad Holland, les transformations de la structure spatiale de ces deux dernières décennies sont essentiellement dues au dynamisme de l'économie privée. Durant les années nonante, cette dernière a connu une période de croissance spectaculaire de longue durée, qui ne s'est infléchie qu'en 2000. Ces mutations non planifiées ont touché essentiellement le cœur de la Randstad, dans et autour d'Amsterdam. L'économie a créé ses propres espaces – au départ en contradiction avec les plans des autorités qui prévoyaient une urbanisation compacte. Plus tard

seulement, les offices de l'aménagement et de la planification économique sont «montés dans le train» et se sont investis activement dans les mutations initiées par l'économie. Depuis lors, ces offices tentent d'accompagner l'évolution économique en lançant des initiatives inspirées du développement durable. Certes, les autorités locales et régionales en charge de l'aménagement entretiennent des liens étroits avec le gouvernement central; par contre, les relations entre régions et les relations avec les organisations européennes et extra-européennes restent sporadiques.

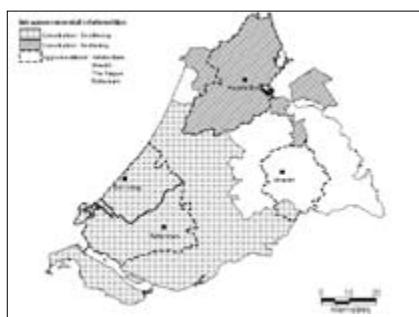
En revanche, la communication interne entre communes et les relations entre les communes et la province sont excellentes. Cette situation est peut-être due au dynamisme de l'aménagement spatial et fonctionnel spontané du territoire, un processus qui n'est pas organisé selon les domaines traditionnels de compétences de l'administration publique. Dans la Randstad Holland, la nouvelle organisation territoriale apparaît à trois niveaux différents, dont aucun ne correspond à un domaine institutionnel formel:

- l'agglomération (la région urbanisée entourant les quatre villes les plus importantes)
- la conurbation (ensemble d'agglomérations polycentriques au nord et au sud de la Randstad)
- la région métropolitaine (la Randstad dans son ensemble).

Les communes et les provinces ont conclu des accords à ces trois niveaux. Il en résulte, dans l'administration publique, un grand nombre de réglementations qui se chevauchent, voire se contredisent. Plus de cent réseaux ont été recensés; ils ont toutefois peu de relations avec l'extérieur. A l'échelle des agglomérations, les grandes villes ont une position dominante. C'est aussi à cette échelle que la plupart des activités urbaines sont exercées, en particulier en raison du

La Randstad Holland

La Randstad est un vaste ensemble d'agglomérations proches les unes des autres, à l'ouest des Pays-Bas. Cette région, qui compte huit millions d'habitants, représente 20% de la superficie du pays mais abrite plus de 40% de la population des Pays-Bas. Sa densité moyenne dépasse 1200 habitants au km². Aucune autre région métropolitaine d'Europe n'a une densité aussi élevée.



marché du travail et de celui du logement.

L'échelle de la conurbation a toutefois tendance à gagner en importance, compte tenu du fait que l'urbanisation devient continue sur de très grands espaces. Plusieurs agglomérations ne forment plus qu'une urbanisation continue, surtout au sud de la Randstad Holland, où la fusion des agglomérations de Rotterdam et de La Haye est devenue une réalité. Depuis le début des années nonante, les communes ainsi que la province de Hollande-Sud travaillent en étroite coopération, au niveau de la conurbation, sur diverses initiatives d'aménagement du territoire. Les plus grandes villes du pays ont participé à ces réflexions. Cependant, au moment de prendre des décisions, elles ont accordé plus de poids aux coalitions qu'elles avaient déjà établies avec les communes de leur propre agglomération. Apparemment, les grandes villes peinent enco-

re à franchir le pas qui consisterait à réfléchir à l'échelle de la conurbation. Dans le nord de la Randstad également, les agglomérations d'Amsterdam et d'Utrecht avaient commencé à coopérer, mais elles se sont ensuite repliées sur leur propre agglomération.

A l'échelle de la région métropolitaine, des difficultés du même ordre s'observent: l'Etat hollandais a lancé la Randstad à la fin des années cinquante et a fait valoir son rang de région métropolitaine au niveau international, mais cette cohésion territoriale ne s'est jamais véritablement concrétisée.

Etudier les nouvelles coalitions

Certes, les Agendas européens de Lisbonne et de Göteborg sont plus faciles à concrétiser à l'échelle des régions

métropolitaines qu'à celle des agglomérations. Par ailleurs, il est plus facile de mettre en œuvre l'agenda écologique et les mesures ponctuelles (changements climatiques, aménagements hydrauliques et nouvelles synergies villes/espaces verts/plans et cours d'eau) dans le cadre de coalitions entre la Randstad, les autorités nationales et européennes et les réseaux de l'économie privée que dans le cadre d'une politique que les quatre plus grandes villes et leurs agglomérations pourraient mettre en œuvre pour «suivre» le développement de leur territoire.

L'expérience hollandaise dans le domaine de la planification stratégique permet de tirer les conclusions suivantes:

Il est nécessaire

- de fractionner les stratégies et de les mettre en œuvre à part égale aux

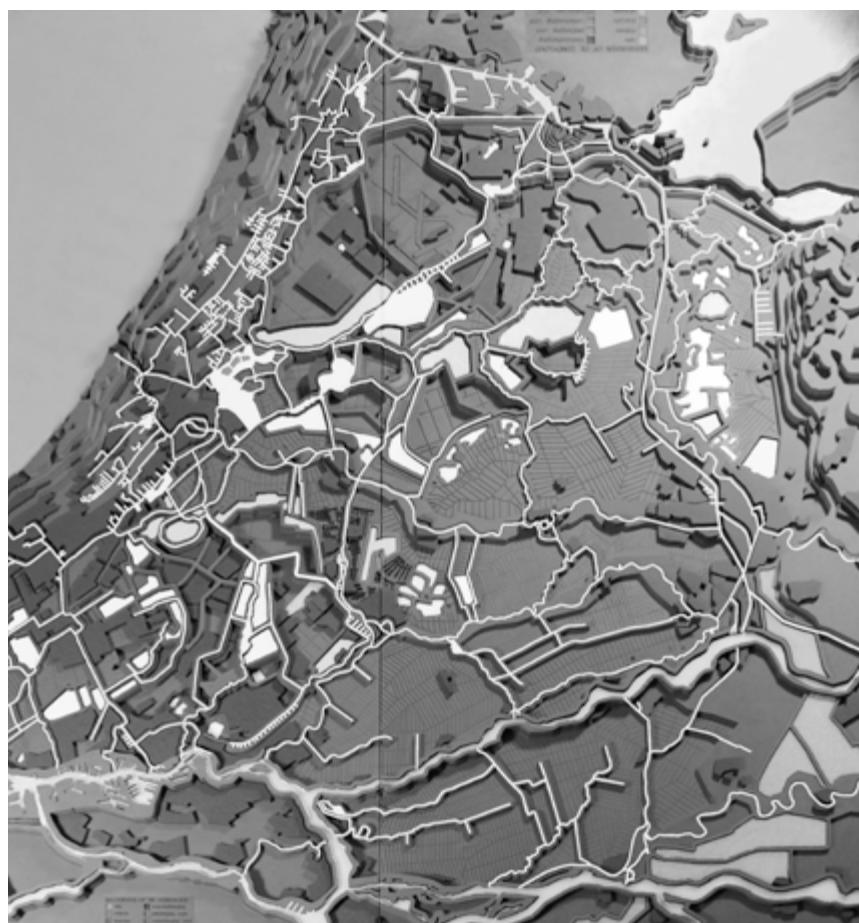
trois niveaux d'action: économie privée / autorités régionales / accords suprégionaux;

- de prendre des mesures concertées aux «échelons intermédiaires» (agglomération, conurbation, région métropolitaine) et de proposer des incitations financières suprarégionales et européennes pour stimuler et renforcer les accords relativement peu contraignants pris à ces niveaux;
- de bien distinguer les stratégies pour la région métropolitaine de celles pour l'aménagement de la ville, puis de définir pour ces espaces respectifs des échelles, des coalitions et des agendas différents.

(traduction)



Plan Future water structure Randstad.
Source: Vereniging Deltametropool and
H+N+S Landschapsarchitecten



Le programme national portugais de politique territoriale – une brève présentation

• • • •

Maria José Festas
gabdg@dgotdu.pt
Vitor Campos
vcampos@dgotdu.pt



Le programme national portugais de politique territoriale (NSPP) est en délibération au Parlement. Son adoption permettra une

nouvelle approche pour coordonner la gestion territoriale et les politiques sectorielles au Portugal.

Contexte, portée et objectifs du NSPP

Le programme national portugais de politique territoriale (NSPP) est en délibération au Parlement. Son adoption permettra une nouvelle approche pour coordonner la gestion territoriale et les politiques sectorielles au Portugal. Le NSPP est la clé de voûte du système portugais d'aménagement du territoire. Introduit en 1998 avec l'adoption de l'actuelle loi sur la planification territoriale et urbaine (LBPOTU), c'est un programme politique et non un plan d'aménagement du territoire. Sur la base de l'évaluation stratégique des ressources territoriales, des points faibles et des potentiels, le NSPP établit des directives et des principes pour développer de manière durable le territoire et maintenir sa cohésion, pour coordonner les politiques sectorielles ayant une influence sur le territoire en définissant un modèle territorial pour le développement économique et social.

Bien qu'élaboré sous la responsabilité du ministre chargé de la planification territoriale, le NSPP est un document du gouvernement liant tous les secteurs de l'administration publique. Son adoption par le Parlement renforce son statut de cadre de référence national pour tous les autres instruments de planification territoriale et urbaine aux niveaux national, régional et local. Le NSPP est étroitement lié à d'autres instruments de la politique stratégique nationale (figure 1):

- La Stratégie nationale pour un développement durable 2005-2015 (ENDS);
- Le Plan d'action national pour la croissance et l'emploi (PNACE), lié à la mise en œuvre des stratégies de Lisbonne et de Gothenburg;
- Le Plan national pour le changement climatique (PNAC);
- Le Cadre de référence stratégique national 2007-2013 (QREN).

Travaux préparatoires du NSPP

Les travaux préparatoires du NSPP ont débuté en 2002 avec une résolution du gouvernement définissant les termes de référence et en confiant la responsabilité au Conseil général pour la planification territoriale et le développement urbain (DGOTDU). Un groupe de travail composé d'experts et de consultants de différentes universités a été créé en 2003 dans ce but.

Deux comités, chargés de suivre le processus et de prendre position sur les rapports, ont aussi été instaurés: un groupe ad hoc représentant l'administration (y compris les régions autonomes des Açores et de Madère et les municipalités) et un comité consultatif représentant la société civile, qui ont fusionné par la suite en un comité consultatif élargi.

Le premier projet de NSPP a été présenté fin 2004. Suite aux délibérations avec le comité consultatif, trois autres projets ont été rédigés. La 4e version a été soumise au Secrétariat d'État pour la planification territoriale et les questions urbaines en octobre 2005. Une intense période de consultation menée

au sein du gouvernement par le bureau du Secrétariat d'État a engendré la 5e version dont le gouvernement a accepté en mars 2006 la mise en consultation publique.

Cette consultation publique a débuté en mai et s'est achevée en octobre 2006. Le DGOTDU a créé un site (www.territorioportugal.pt) où tous les documents du NSPP, y compris les avis du comité consultatif, peuvent être téléchargés. Outre l'agenda des débats officiels et non officiels, ce site propose des liens avec des informations parues dans la presse et d'autres sites publics ou privés, des blogs où il est question du NSPP. Le DGOTDU a organisé des débats officiels dans tout le pays et a aidé à en organiser d'autres.

D'importantes contributions des gouvernements des régions autonomes des Açores et de Madère ont été intégrées à ce stade.

Le rapport, ainsi que les résultats de la consultation publique, ont été publiés par le DGOTDU en décembre 2006. En décembre de la même année, le gouvernement a adopté la proposition finale de NSPP qui sera soumise pour approbation au Parlement.

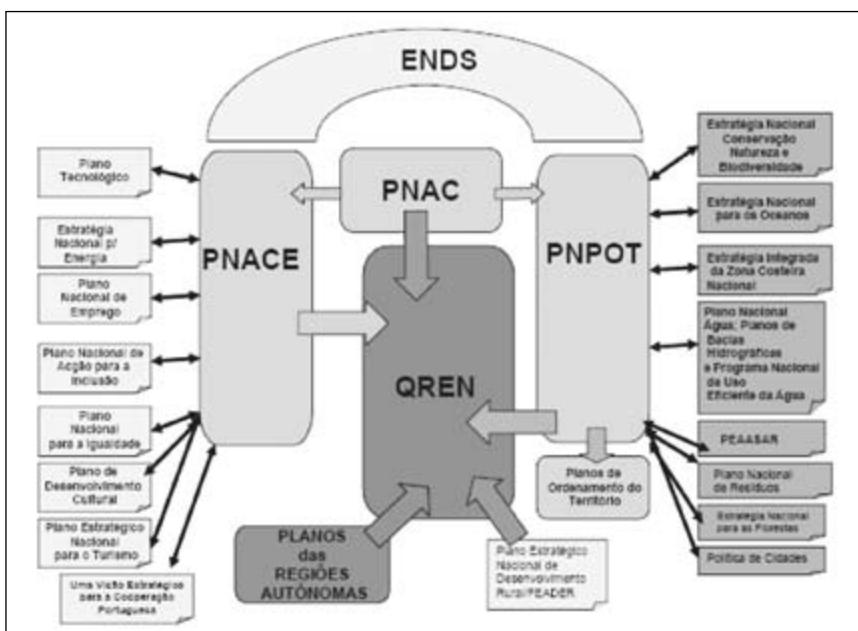


Figure 1 – Les relations entre le NSPP et les autres instruments de la politique stratégique nationale (source: PIENDS, 2006).

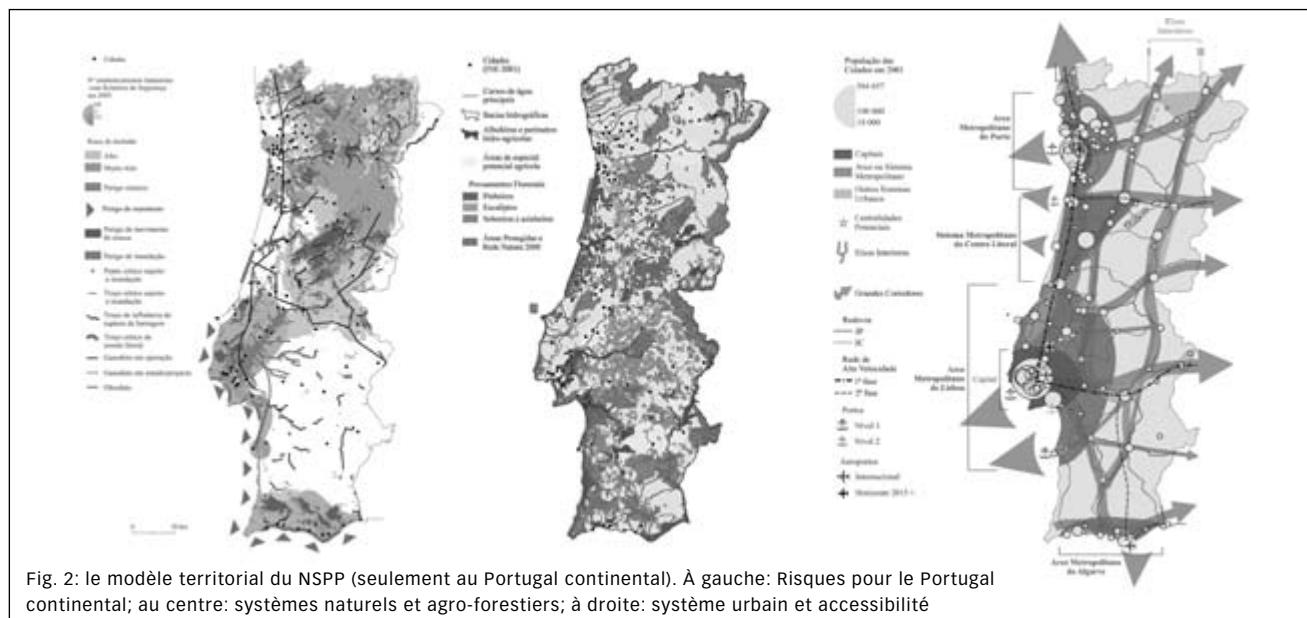


Fig. 2: le modèle territorial du NSPP (seulement au Portugal continental). À gauche: Risques pour le Portugal continental; au centre: systèmes naturels et agro-forestiers; à droite: système urbain et accessibilité

Structure et contenus du NSPP

Le NSPP peut être téléchargé sur le site www.territorioportugal.pt (seulement en portugais). Il est composé d'un rapport et d'un programme d'action.

Le rapport débute avec une analyse de la situation au Portugal dans une perspective ibérique, européenne, atlantique et mondiale, puis de l'identification des problèmes, des potentiels, des tendances et des scénarios pour le développement territorial. Un diagnostic stratégique des régions est suivi d'un modèle territorial reposant sur trois vecteurs: (1) système de prévention et de gestion des risques, (2) conservation et gestion durable des systèmes naturels et agro-forestiers, (3) systèmes urbains et d'accessibilité (figure 2).

Fondé sur le modèle territorial et le diagnostic stratégique, le programme d'action définit les options stratégiques et les directives pour le développement territorial, en les associant à d'autres instruments politiques nationaux pertinents. Le programme politique est au cœur du programme d'action: structuré en six objectifs stratégiques et 36 objectifs spécifiques (subdivisés en mesures prioritaires), liés à

des types d'action publique, à des domaines relevant de la responsabilité du gouvernement et, s'il y a lieu, à des types d'instruments de gestion territoriale à utiliser pour la mise en œuvre. Le programme d'action comprend des directives pour élaborer les instruments de planification territoriale et urbaine au plan national, régional et local. L'horizon temporel est fixé à 2025.

Défis pour le futur proche

La mise en œuvre sectorielle du NSPP constitue le principal défi pour le futur proche. Elle requiert une étroite coordination entre, d'une part, les objectifs et les stratégies de développement territorial et, d'autre part, les objectifs spécifiques des politiques et des programmes sectoriels particuliers. Cela sera un travail de longue haleine pour tous les acteurs concernés.

La territorialisation adéquate des politiques et programmes sectoriels dans le cadre de plans régionaux d'aménagement du territoire en cours d'élaboration est la première occasion de mettre cette coordination en pratique. La future révision des plans directeurs municipaux en sera une autre.

Le DGOTDU est chargé du suivi et de l'évaluation de la mise en œuvre du NSPP. Des méthodes et des indicateurs sont développés actuellement à cette fin. Le site www.territorioportugal.pt continuera à être mis à jour, permettant ainsi à tous les acteurs intéressés de suivre la mise en œuvre du NSPP.

(traduction)



Maria José Festas; architecte, agronome, master in urban and regional planning université de Lisbonne, Directeur général de la planification territoriale et du développement urbain, Portugal



Victor Campos, architecte, Conseiller senior, Conseil général de la planification territoriale et du développement urbain, Portugal

Perspectives pour l'organisation du territoire et l'occupation des sols en Finlande

• • • •



Viikki district résidentiel à Helsinki. Photo: Harri Hakaste, Helsinki

Des comparaisons effectuées à l'échelle internationale montrent que, ces dernières années, la Finlande arrive dans le peloton de tête des pays à la fois en matière de compétitivité économique et de développement durable. Pour ce qui est de la compétitivité, la Finlande a une situation géographique périphérique et le potentiel de son marché intérieur est faible; néanmoins, elle s'en sort bien. Elle a ainsi amélioré sa position relative en ce qui concerne l'ouverture économique alors que son développement intérieur a pris une orientation durable. Ses points forts sont son système d'innovation

national et sa haute technologie, associés à un bon fonctionnement de la société et une bonne organisation du territoire.



Timo Turunen, 1962, doctorat ès lettres, diplôme complémentaire de l'Université technique d'Helsinki, cursus universitaire à la Haute Ecole technique royale de Stockholm et à l'Université d'Oulu. Chef du secrétariat du développement territorial, section de l'utilisation du sol, au ministère de l'environnement de la Finlande, responsable du développement de la structure en charge de l'aménagement du territoire et de l'utilisation du sol.

Certes, la situation générale en Finlande est plutôt satisfaisante en comparaison internationale, pourtant, les différences entre les régions se sont accrues. La région métropolitaine d'Helsinki et la plupart des principales régions urbaines ont enregistré une forte croissance tandis que des régions plus reculées ont perdu des emplois et de la population.

Outre des pôles forts et un accès facile, la compétitivité internationale de la Finlande et le bien-être de sa population dépendent aussi d'un environnement de grande qualité et des ressources naturelles. Une bonne qualité de la vie repose toujours plus sur un environnement sain, sûr, calme et naturel. Toutes ces qualités font la force de la Finlande, aussi bien dans les régions rurales qu'urbaines. En effet, l'organisation du territoire finlandais diffère de celui des principales régions européennes dans la mesure où nous avons de vastes étendues de nature intacte avec une faible densité de population. Un environnement de grande qualité requiert un aménagement du territoire intégré bien pensé. S'agissant de l'occupation des sols dans les zones rurales, l'objectif est de préserver les conditions indispensables à l'agriculture et à la sylviculture, de diversifier le commerce et l'industrie, et de fournir des logements en tenant compte des spécificités de la région. Dans le sud et l'ouest de la Finlande, les bons terrains agricoles devraient continuer à être utilisés pour l'agriculture afin, d'une part, d'assurer la sécurité alimentaire du pays et, d'autre part, de préserver les paysages ruraux. En agriculture, la spécialisation en production écologique, en alimentation biologique et en génération d'énergies renouvelables deviendra de plus en plus importante.

Le développement varie dans les différentes zones rurales, le paysage changera aussi à proximité des habitations, avec l'augmentation de la taille des fermes ou les infrastructures pour le tourisme. Ces développements peu-

vent influer sur l'attrait des régions en tant que cadre de vie. L'occupation des sols influencera le type d'entités que l'on trouvera dans le paysage. Lors de la planification et de l'implantation d'activités, il est important de rechercher des solutions permettant l'utilisation d'un paysage varié comme facteur d'attraction. Un environnement culturel bien entretenu peut fournir la base d'une spécialisation locale et régionale.

Dans les zones rurales proches des villes, la décentralisation urbaine est peut-être à l'origine de nouveaux conflits relatifs à l'occupation des sols, en particulier si l'on considère, d'une part, les besoins d'un trafic croissant et, d'autre part, une agriculture efficace. Ce genre de conflit peut être désamorcé par une planification judicieuse des activités en gardant aussi à l'esprit leur diversité toujours plus élevée dans les zones rurales (p. ex. travaux sur le paysage et travaux de conservation, gestion de petites surfaces d'eau, journée à la ferme, production d'autres services...).

Les changements imminents dans la pyramide des âges des populations affecteront toute l'Europe, en particulier la Finlande où le vieillissement de la population constituera un défi de taille: ils influeront sur les taux de natalité et accroîtront les écarts démographiques entre les régions.

La concentration de la population dans un nombre relativement restreint de zones de croissance, la proportion de jeunes et, par conséquent, un taux de natalité qui sera plus élevé que la moyenne contrastera avec la tendance naturelle toujours plus marquée au dépeuplement dans les zones souffrant déjà d'un déficit de population. Avec la redistribution géographique de la population, une partie des régions enregistreront une forte proportion d'immeubles à usage d'habitation ou autre vides alors que, dans le même temps, la construction est en plein essor dans les zones de croissance. Dans les zones dépeuplées, des problèmes surgiront

ront surtout sous la forme d'une moindre utilisation des infrastructures et des services, associée à la hausse des problèmes de maintenance. Dans les zones de croissance, les problèmes engendrés par la dispersion urbaine augmenteront avec le vieillissement de la population. Une structure communautaire dispersée rendra difficile de fournir des services suffisants et équivalents à un prix raisonnable aux personnes vivant à la périphérie et dans les zones où la population est disséminée. Les conséquences des changements démographiques présentent un grand nombre d'incertitudes. Par exemple, avoir deux lieux de résidence est devenu de plus en plus courant ces dernières années. Or, il est difficile d'estimer combien de retraités continueront de vivre une partie de l'année hors de leur résidence permanente. Nous nous attendons à ce que les modes de vie et de consommation se diversifient davantage. En ce qui concerne le choix du lieu d'habitation, les exigences seront toujours plus élevées à l'égard du mode de vie envisagé, y compris un environnement plaisant et varié, de bons services publics et privés, l'accès à des services culturels, des offres de loisirs et des réseaux sociaux.

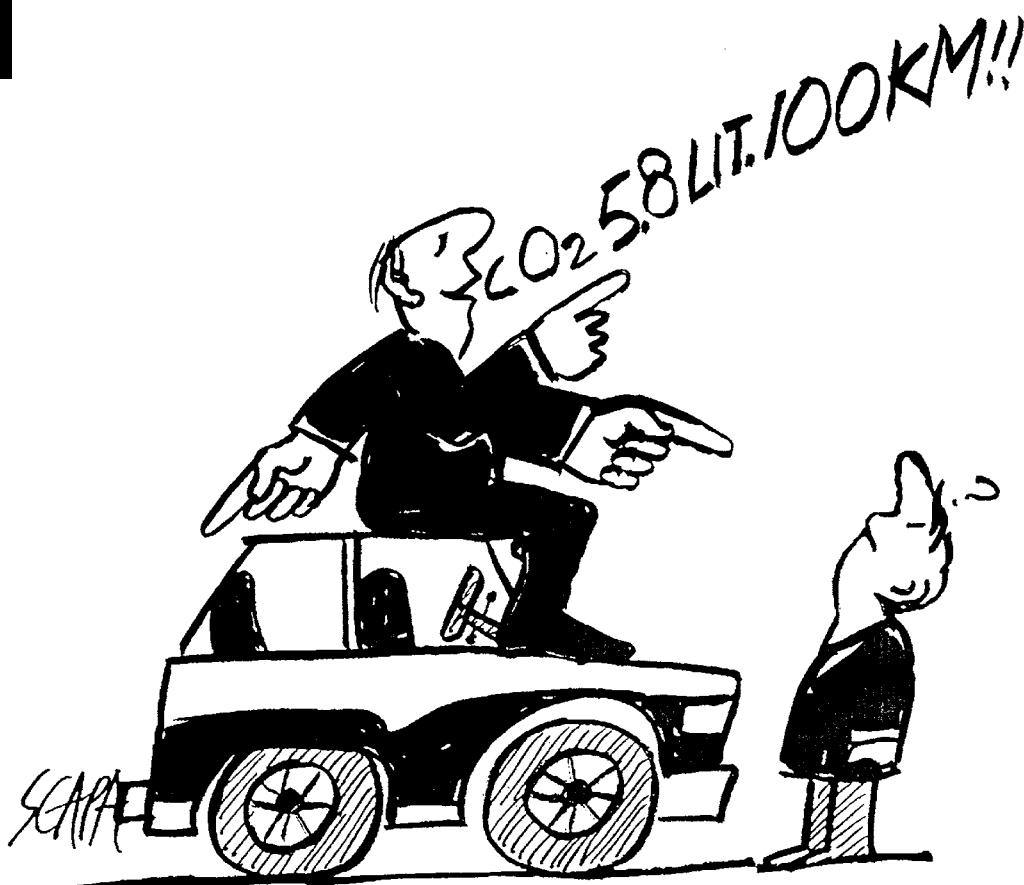
Il reste des défis majeurs à surmonter pour réussir l'avenir. Changer l'organisation du territoire et l'occupation des sols prend généralement du temps. Ainsi, les conditions naturelles et les infrastructures existantes constituent la base du développement territorial. Les facteurs influençant l'organisation du territoire sont souvent contradictoires et sujets à de rapides changements, ce qui entrave la recherche et le maintien d'une orientation commune et durable. Le développement de l'organisation du territoire finlandais pose des problèmes particuliers car la Finlande, avec ses vastes régions campagnardes, a une petite population, un climat plutôt froid caractérisé par de longs hivers et une situation périphérique.

(traduction)

Réfléchir ensemble à la question des transports en Europe

• • • •

Ueli Balmer
ueli.balmer@are.admin.ch



La Conférence européenne des ministres des transports (CEMT) a été créée en 1953 dans le but d'encourager une meilleure utilisation et un développement rationnel des systèmes de transport. La Suisse fait partie des membres fondateurs. Avec l'élargissement de l'Union européenne, cette organisation intergouvernementale va se transformer en une entité mondiale: le Forum international des transports.



Ueli Balmer, 1949, est juriste. Il travaille depuis 1996 dans l'administration fédérale, et depuis 2001 en tant que directeur suppléant de la section Politique des transports de l'ARE. Il a dirigé pendant cinq ans le groupe de travail de la CEMT Transports et environnement. Ce groupe de travail, de même que presque tous les autres, a été supprimé par la restructuration de la CEMT.

Les changements climatiques (r)échauffent non seulement la terre mais aussi les esprits. Les propositions et les déclarations d'intentions pour résoudre les problèmes se multiplient. Exemple: deux associations internationales faîtières de constructeurs automobiles ont pris l'engagement volontaire de réduire les émissions de CO₂ des voitures nouvellement mises en service à une valeur moyenne qui correspond à une consommation de carburant de 5,8 litres aux 100 km. Certes, mais qui se chargera de contrôler si cet engagement, ou un autre, est respecté? Par le passé, la Conférence européenne des ministres des transports (CEMT) a joué ce rôle central et a assuré le monitoring des engagements volontaires semblables à celui que nous citons dans notre exemple.

Crée en 1953 par 16 pays européens, dont la Suisse, la CEMT avait pour but de tirer le meilleur parti des systèmes de transports, d'assurer leur développement rationnel et de soutenir des organisations internationales actives dans le domaine des transports. Son organe exécutif était le Conseil des ministres, qui tenait une à deux sessions par année. Au fil du temps, de nombreux groupes de travail se sont constitués pour étudier des thèmes spécifiques tels que le contingent multilatéral dans les transports routiers de marchandises, les chemins de fer, le transport combiné, la sécurité routière ou la protection de l'environnement. Le groupe de travail « Environnement » a étudié l'évolution des émissions de CO₂ et les mesures prises dans les différents pays, et en a évalué les effets. La CEMT n'a cessé, depuis sa création, de s'agrandir et compte aujourd'hui 44 membres ainsi que des membres associés tels que les Etats-Unis et le Canada. Les compétences de la CEMT ont cependant toujours été limitées: les résolutions que les ministres des transports prenaient l'engagement de mettre en application dans les limites de leurs compétences nationales constituaient le principal instrument de mi-

Le développement durable en Europe et son réseau d'échanges

Depuis 2002, des représentants de l'administration publique et des experts externes échangent au niveau européen des expériences et des connaissances relatives aux stratégies nationales de développement durable. La Suisse est un membre actif de ce réseau européen.

En 2002, des représentants des administrations publiques des Etats membres de l'Union européenne chargées de stratégies du développement durable se sont réunis pour la première fois aux Pays-Bas pour échanger leurs expériences. Dès leur deuxième rencontre, ils ont été rejoints par des représentants de la Commission européenne, des membres du réseau européen des Conseils européens consultatifs de l'environnement et de développement durable (european environmental and sustainable development advisory councils EEAC), d'autres experts et des représentants des pays non-membres de l'UE. Ces rencontres annuelles encouragent les échanges d'expériences et de données sur les stratégies nationales de développement durable. Elles contribuent à la recherche de solutions pour des problèmes comparables rencontrés lors de l'élaboration ou de la mise en œuvre des stratégies. Elles permettent aussi de montrer des exemples et d'esquisser des éléments de solution.

Ces rencontres ont fait émerger le Réseau informel européen sur le développement durable (european sustainable development network ESDN). Un bureau permanent a été créé en 2006 pour renforcer ce réseau et permettre un échange d'expériences toute l'année. L'une de ses tâches essentielles est de gérer le site www.sd-network.eu qui sert de plateforme de communication et d'information sur les stratégies du développement durable en Europe. Le bureau organise les rencontres des experts du réseau, publie une «Newsletter» trimestrielle et aide les membres du réseau à se procurer de la documentation sur le développement durable. Il s'est doté d'un groupe de pilotage, qui assure la direction des activités du réseau, encourage les échanges d'expériences et de savoirs sur le développement durable, finance et contrôle le bureau et planifie les activités du réseau. Ce groupe de pilotage compte pour le moment sept membres, dont la Suisse.



Doris Angst, lic. ès lettres, géographe, collaboratrice scientifique de la section Développement durable de l'ARE. Elle s'intéresse en particulier aux enjeux internationaux du développement durable. Doris Angst, doris.angst@are.admin.ch

se en œuvre des objectifs définis. Citons par exemple la résolution adoptée en 2004 pour l'introduction de carburant sans soufre sur les itinéraires routiers d'Europe de l'Est.

Les changements politiques en Europe, en particulier l'élargissement de l'Union européenne, ne sont pas restés sans effets sur la CEMT. Lors de la session de Dublin de mai 2006, les ministres des transports ont décidé de transformer la CEMT en une entité mondiale appelée le Forum international des transports, ouvert également aux pays non européens. Le Forum réunira, outre les ministres des

transports, des acteurs-clés de la profession et de secteurs connexes ainsi que des experts scientifiques et des chercheurs. L'événement aura lieu chaque année et donnera l'occasion aux ministres des transports de débattre des grandes questions de transports et de soumettre des propositions. Chaque session annuelle sera consacrée à un thème unique d'importance stratégique. Cette année, le thème de la congestion dans les transports sera à l'ordre du jour.

(traduction)

Décès de Martin C. Rotach (1928-2007), pionnier de l'aménagement du territoire national et de la planification intégrée des transports

• • • •

Prof.em. Dr. Martin Lendi
Prof. Dr. Ulrich Weidmann



A la fin des années 60 et au début des années 80, l'Ecole polytechnique fédérale de Zurich (EPFZ) fit avancer la cause de l'aménagement national en Suisse et contribua à clarifier les interactions entre l'aménagement du territoire et les transports par la publication de deux ouvrages précurseurs: les «Conceptions directrices d'aménagement du territoire national» et l'étude «MANTO» (étude sur les interactions entre télécommunications et urbanisation / transports). L'initiateur et l'inspirateur de ces travaux, celui qui conduisit ces études et bien d'autres, sur des problématiques proches, fut le professeur Martin Rotach, ingénieur en transports, décédé le 19 mars 2007.

Après ses études d'ingénieur civil à l'EPFZ, Martin Rotach compléta son cursus universitaire par un séjour à l'Université de Yale où il obtint le diplôme en études des transports. Ingénieur cantonal dans le canton de Thurgovie durant une courte période, il fut nommé en 1964 professeur ordinaire dans le domaine des transports à l'EPFZ et prit simultanément la direction de l'Institut pour l'aménagement local, régional et national (ORL) de l'EPFZ, fonction qu'il exerça jusqu'en 1971. De 1965 à 1971, Martin Rotach fit œuvre de pionner et donna une dimension interdisciplinaire à cet institut de recherche, ce qui était encore rare à l'époque. Les conceptions directrices d'aménagement du territoire national étaient basées sur l'intégration des structures d'approvisionnement, des transports, de l'urbanisation et du paysage. Composées de trois études fondamentales et de 13 conceptions directrices partielles, elles ouvrirent la voie à l'édification d'un projet d'aménagement national en Suisse. Cet ouvrage, qui fut publié en 1971, ne tarda pas à bénéficier d'une grande notoriété internationale.

De 1972 à 1975, Martin Rotach devint, sous l'autorité du conseiller fédéral Kurt Furgler, le premier Délégué à l'aménagement du territoire. Dans cette fonction, Martin Rotach se consacra à la protection urgente de paysages menacés et à l'élaboration d'une conception directrice d'aménagement du territoire national. Et même si celle-ci connut un échec politique, elle ouvrit néanmoins la voie à l'établissement de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire (buts et principes) et à l'élaboration d'une conception globale des transports et d'une conception de l'énergie.

En 1975, Martin Rotach revint à l'EPFZ. Fort de son ambition de réunir sous un seul toit les sciences de l'ingénieur en

transports et la recherche dans les transports, il réussit, la même année, à créer l'Institut pour la planification et la technique des transports (IVT) dans lequel il enseigna et poursuivit des recherches jusqu'à sa retraite en 1993. Comme il s'intéressait en particulier aux interactions entre l'aménagement et les transports, il étudia le potentiel des nouvelles technologies, et notamment des télécommunications. Son idée était de substituer les déplacements, du moins sur certains segments, par des communications virtuelles, et donc de réduire les flux de trafic. Tel était le propos de l'étude MANTO, novatrice sur le plan du thème autant que de la méthode: développer une théorie abstraite à l'appliquer à des cas concrets.

Le défunt était un professeur passionnant. Son enseignement portait essentiellement sur l'aménagement national. Il ne se limitait pas au domaine des sciences de l'ingénieur, mais suivait une approche interdisciplinaire. Ses autres thèmes de prédilection étaient l'aménagement du milieu bâti et les interactions entre milieu bâti, environnement et transports. En 1965 déjà, Rotach avait fondé avec 14 autres ingénieurs visionnaires l'Association suisse des ingénieurs en transports (SVI), dont le but est d'encourager les sciences et l'art de l'ingénieur en transports et de développer les échanges entre les membres de l'association.

L'éthique dans l'aménagement du territoire devint pour lui une préoccupation centrale, de même que l'utilisation des énergies renouvelables, qu'il contribuait personnellement à encourager. Dans son cours d'adieu, il insista sur le risque d'«infarctus» dans le domaine des transports. Le professeur en planification des transports ne faisait pas mystère de son scepticisme critique vis-à-vis de la mobilité débridée.

Editoriale

Pierre-Alain Rumley, direttore ARE
pierre-alain.rumley@are.admin.ch



**«La cooperazione europea:
progettare insieme il futuro»**

• • •

Da tempo, i Cantoni di frontiera si sforzano, con più o meno successo, di risolvere i problemi legati al territorio della fascia di confine cooperando con i partner stranieri. Il nostro Paese deve però ancora integrarsi in una rete più ampia: l'integrazione territoriale della Svizzera in Europa sarà d'ora in poi un obiettivo fondamentale che deve trovare la sua giusta espressione nel Progetto territoriale Svizzera.

La politica svizzera d'ordinamento del territorio è tuttora caratterizzata da un'ottica nazionale. Tuttavia, in molti ambiti, una visione settoriale isolata dei compiti fondamentali e una prospettiva ancora prevalentemente orientata verso l'interno non sono più adeguate. Lo sviluppo territoriale deve potersi adattare rapidamente non solo ai mutamenti locali ma anche ai cambiamenti a livello europeo e globale. È quindi indispensabile che la Svizzera migliori, in futuro, la sua interrelazione e partecipi atti-

vamente alla cooperazione territoriale. Lo sviluppo sostenibile delle regioni e delle città d'Europa può essere realizzato solo nel quadro di un intenso dialogo con tutti gli attori rilevanti.

Altri grandi temi che non possiamo affrontare senza i nostri Paesi vicini sono le conseguenze del cambiamento del clima, gli effetti dell'invecchiamento della nostra popolazione e il crescente sovraccarico dei corridoi di traffico.

Il 2007 potrebbe essere l'anno chiave per la nuova cooperazione territoriale europea. Alla fine di maggio è stata adottata l'Agenda territoriale dell'Unione europea nel quadro di un Incontro ministeriale informale a Lipsia e l'iniziativa comunitaria Interreg entra nella quarta fase del programma. Motivi più che sufficienti per presentare in questa edizione di forum le tendenze attuali.

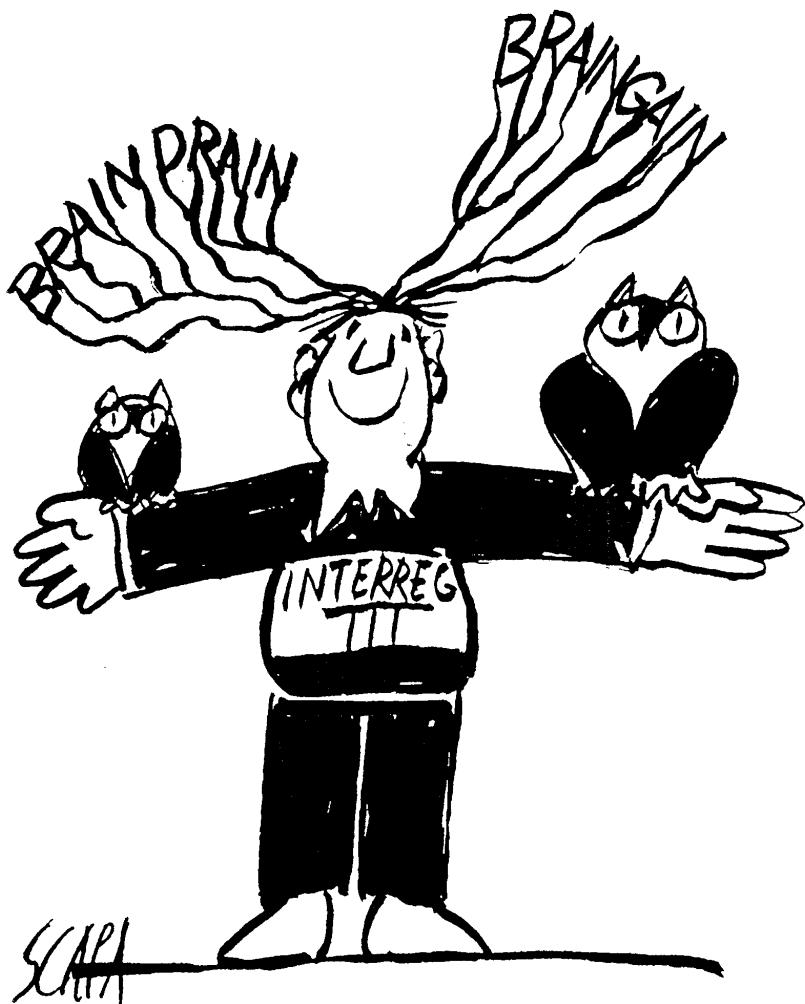
(traduzione)



Il futuro della cooperazione territoriale europea

• • • •

Silvia Jost
silvia.jost@are.admin.ch



Le città e le regioni assumono una crescente rilevanza per lo sviluppo futuro dell'UE e quindi, indirettamente, anche della Svizzera. Il miglioramento della cooperazione regionale e locale, sostenuto da programmi di

politica territoriale come ESPON e Interreg, avrà quindi una considerevole influenza sulla futura politica strutturale dell'Europa e della Svizzera.

Lo Schema di sviluppo dello spazio europeo (SSSE) è stato approvato nel 1999, dopo una fase di sviluppo durata quasi un decennio, e rappresenta il primo prodotto della cooperazione territoriale europea. Mancava però il necessario programma di attuazione, uno dei motivi per cui la sua realizzazione concertata a livello europeo è avvenuta solo in modo rudimentale. Lo Schema di sviluppo è tuttora considerato il documento di riferimento ed è stato fondamentale per la definizione degli obiettivi di coesione, un effettivo nuovo orientamento della politica europea. È però evidente che lo SSSE non è riuscito ad affermarsi compiutamente a livello di UE e ad imporsi nei confronti delle molteplici politiche strutturali. Inoltre, va detto che i Paesi membri non erano molto disposti a cedere competenze alla Commissione europea in questo settore strategico.

La pianificazione del territorio europeo diventa una realtà

Nonostante questo bilancio non propriamente esaltante, i campi di applicazione dello SSSE sono molteplici: grazie a questo documento, i nuovi Stati membri si sono confrontati, in parte per la prima volta, con la pianificazione del proprio territorio. In Irlanda, lo SSSE è servito a definire una valida strategia di pianificazione del territorio. Inoltre, sulla base dello SSSE sono state sviluppate due attività successive: l'iniziativa comunitaria Interreg per il rafforzamento della cooperazione transnazionale e la rete di ricerca europea ESPON (European Spatial Planning Observation Network). Durante gli ultimi sei anni, anche la Svizzera ha partecipato attivamente alle due iniziative. Questi programmi hanno determinato una visione generale europea del territorio, fornendo una nuova base alla cooperazione territoriale transfrontaliera. Il merito, particolarmente di ESPON, è di rappresentare in modo complessivo le condizioni qua-

dro dello sviluppo territoriale europeo e di formulare conoscenze che rappresentano fondamenti indispensabili anche per la politica d'ordinamento del territorio svizzera. Non da ultimo, la partecipazione attiva della Svizzera a ESPON garantisce l'assunzione dei nostri dati nei calcoli a livello europeo, permettendo così per la prima volta confronti su larga scala di molti indicatori dello sviluppo territoriale. Anche i progetti Interreg hanno sostenuto l'applicazione dello SSSE e la cooperazione territoriale. In quasi tutti i settori dei programmi Interreg III B, sono stati definiti dei concetti spaziali e degli obiettivi strategici comuni. Ciò ha contribuito alla nascita di una comunità di pianificazione europea e all'integrazione territoriale della Svizzera.

È iniziata la nuova fase del programma Interreg

L'allargamento dell'UE ha reso necessaria una revisione dello SSSE. Sono stati gli olandesi, nel 2004, ad affrontare il tema con l'Agenda di Rotterdam. Gli obiettivi erano soprattutto il superamento dell'intervallo di tempo fino alla ratificazione della nuova Costituzione europea e lo sviluppo di strategie di sviluppo territoriale il più possibile strutturate, bilanciate ed efficaci. Non si tratta, in primo luogo, di stabilire una politica indipendente di sviluppo territoriale dell'UE, ma dell'organizzazione più coerente dello sviluppo del territorio UE nel quadro delle vigenti politiche UE. Un altro passo in questa direzione è stato compiuto in occasione della Conferenza dei ministri del 2005 a Lussemburgo. Anche i programmi di Interreg ed ESPON andavano ridefiniti: l'attuale iniziativa comunitaria Interreg è stata integrata, per il prossimo periodo di promozione 2007 - 2013, nel nuovo «Obiettivo 3 - Cooperazione Territoriale Europea» della politica di coesione europea. In tal modo, questa collaborazione a livello di sviluppo territoriale è integrata ancor più che in pas-

sato nella promozione strutturale generale dell'UE. In tale sede, i temi come la competitività di città e regioni e lo sviluppo economico territoriale assumeranno in futuro un ruolo rilevante. L'attuale cooperazione transnazionale deve, quindi, essere ulteriormente sviluppata a livello strategico. Anche il proseguimento di ESPON fa parte del nuovo «Obiettivo 3».

Gli Stati perdono importanza

Durante la presidenza finlandese e tedesca del Consiglio è stato elaborato il documento «Lo stato e le prospettive del territorio dell'Unione europea», approvato insieme a raccomandazioni d'azione politiche - la cosiddetta Agenda territoriale dell'UE e la Carta di Lipsia - il 24 e 25 maggio a Lipsia. L'Agenda territoriale formula, ai sensi della strategia di Lisbona e di Göteborg, raccomandazioni d'azione politiche finalizzate alla mobilitazione dei diversi potenziali territoriali in Europa. Uno degli obiettivi principali è una maggiore coerenza tra le politiche dell'Unione europea e lo sviluppo regionale e urbano integrato a livello europeo. Il futuro dell'UE si deciderà, quindi, sempre meno a livello statale e sempre più nelle città e nelle regioni. Un collegamento migliore tra la politica dell'UE, quella regionale e quella locale permette un'attuazione più efficace di uno sviluppo territoriale sostenibile.

«Città Europee Sostenibili» e «Molteplicità delle regioni»

L'Agenda territoriale e la Carta di Lipsia relativa alle Città Europee Sostenibili si concentrano sulle regioni e sulle città d'Europa. L'obiettivo comune dei due documenti è il raggiungimento di un'ottica comune. I rappresentanti degli interessi dello sviluppo urbano e della coesione territoriale devono condurre un dialogo costante e trovare intese in relazione agli obietti-

vi e alle misure da adottare. Per questo motivo, a Lipsia si è insistito affinché, in futuro, nelle politiche UE vengano rafforzate da un lato le «Città Europee» e dall'altro l'»Identità e la Molteplicità delle Regioni d'Europa» come espressione del nostro modello economico, sociale e culturale. Questo dovrebbe servire a contrastare la preoccupazione molto diffusa fra la popolazione europea della perdita di un'identità locale e regionale in un euromercato sempre più integrato e nell'era della globalizzazione.

Lo sviluppo territoriale europeo concerne anche la Svizzera

Anche la Svizzera partecipa allo sviluppo comune dell'Agenda territoriale. Le sue possibilità d'intervento restano però modeste a causa della maggiore

influenza della Commissione UE e dell'allargamento ad Est. Se la Svizzera ha potuto partecipare come membro a tutti gli effetti allo Schema di sviluppo dello spazio europeo, per l'attuazione o applicazione dell'Agenda territoriale le sarà concesso tutt'al più un ruolo di spettatore. La Svizzera deve perciò coltivare e approfondire i suoi contatti europei per partecipare anche in futuro al dibattito in atto relativo alla coesione territoriale. Di primaria importanza è la sua partecipazione ai progetti transnazionali e a ESPON. Questo costante dialogo e scambio di esperienze permette alla Svizzera, pur non essendo membro dell'UE, di partecipare alla pianificazione territoriale europea di domani.

[http://www.bmvbs.de/-,2623.970765/
Informelles-Ministertreffen-zu.htm](http://www.bmvbs.de/-,2623.970765/Informelles-Ministertreffen-zu.htm)

(traduzione)



Silvia Jost, 1967, ha studiato geografia e urbanistica a Parigi e a Berna. Dopo uno stage presso la radio Svizzera di lingua tedesca (DRS) ha lavorato nell'ambito della direzione scolastica e presso

l'Istituto per lo sviluppo territoriale e del paesaggio all'ETH di Zurigo. Nel 2001 è passata all'ARE. Dapprima è stata referente nazionale per i progetti transnazionali Interreg. Dal 2006 è delegata per gli Affari internazionali in seno all'ARE.



«La Svizzera dovrebbe partecipare maggiormente ai progetti europei»

• • • •

Intervista: Paola Carega



Con l'Agenda territoriale si intende fornire nuovi impulsi allo sviluppo territoriale nell'UE allargata. Siccome il tema non fa parte del capitolato d'oneri della Commissione europea, la consapevolezza per una pianificazione del territorio europea è ancora in fase embrionale. Welf Selke, responsabile della Divisione per lo sviluppo territoriale europeo e l'allargamento dell'UE, spiega perché il cambiamento del clima accelera il processo e come la Svizzera potrebbe prendervi parte.

Welf Selke è nato nel 1943 a Königsberg (oggi Kaliningrad). Ha studiato geografia, pianificazione urbana e regionale a Bonn e Berlino. Dall'inizio degli anni settanta svolge diversi incarichi presso il Ministero federale dei trasporti, delle costruzioni e dello sviluppo urbano. A metà degli anni ottanta, nel quadro di un progetto della Deutsche Gesellschaft für technische Zusammenarbeit, ha lavorato per diversi anni in Colombia, a Bogotà, come docente universitario. Inoltre, il geografo si è recato più volte come esperto per incarichi a breve termine in Bolivia. Oggi, Welf Selke è responsabile della Divisione per lo sviluppo territoriale europeo e l'allargamento dell'UE presso il Ministero tedesco dei trasporti, delle costruzioni e dello sviluppo urbano. È responsabile dei preparativi per l'Incontro ministeriale informale a Lipsia a fine maggio.

L'UE diventa sempre più grande. Già oggi quasi 500 milioni di persone vivono tra la Finlandia e la Grecia, il Portogallo e la Romania, in regioni molto diverse. Quali sono gli effetti di questa situazione sullo sviluppo territoriale europeo?

Welf Selke: Gli ultimi due allargamenti dell'UE, nel 2004 e nel 2007, influenzano considerevolmente lo sviluppo territoriale in Europa. Con l'ingresso dei Paesi dell'Europa dell'Est cambiano le disparità regionali. La superficie dell'UE è aumentata di un quarto, la popolazione di un quinto, ma la forza economica solo di circa il sei per cento. Dal punto di vista economico, l'Unione europea attuale è nettamente divisa in due. Da una parte, c'è il vecchio blocco dei 15 con uno sviluppo economico relativamente buono e in cui oggi le disparità economiche tra le singole regioni sono minori rispetto a dieci anni fa. Regioni strutturalmente deboli dell'Unione dei 15, come ad esempio nel Nordovest l'Irlanda e la Scozia, nel Sud l'Andalusia e il Mezzogiorno, o all'Est i nuovi Bundesländer, hanno recuperato molto nel corso degli ultimi anni. Ora si è aggiunto un blocco omogeneo di Stati economicamente deboli che si estende dal Baltico al Mare Nero. Molte regioni dell'Europa dell'Est conseguono meno della metà del prodotto interno lordo medio dell'UE. L'adesione dei Paesi dell'Europa dell'Est comporta inoltre un cambiamento della dimensione geografica o territoriale delle disparità economiche. Prima, le regioni strutturalmente deboli dell'UE coincidevano con le sue regioni periferiche. Dopo gli ultimi allargamenti, i territori economicamente deboli, come certe regioni della Germania dell'Est o della Repubblica Ceca, si estendono fino al nuovo centro geografico dell'UE.

Cosa può contribuire a rafforzare lo sviluppo territoriale europeo in questo processo di allargamento progressivo?

Non occorrono necessariamente maggiori mezzi d'incentivazione, bensì altre soluzioni in materia di politica dello sviluppo territoriale. In tal senso potrebbe essere utile ad esempio incentrare la politica di sviluppo territoriale sui corridoi di sviluppo e sull'interrelazione di città di diverse dimensioni. I corridoi, in particolare, stabiliscono un legame tra le regioni strutturalmente forti e quelle deboli e contribuiscono così all'interrelazione tra singole regioni. All'interno dell'UE, tuttavia, non esiste ancora un consenso relativo a siffatte nuove impostazioni dello sviluppo. La Commissione e gli Stati membri stanno ancora discutendo. L'Agenda territoriale dell'UE, che attualmente è elaborata dai Ministri responsabili dello sviluppo territoriale, rappresenta, in questo ambito, un importante motore di nuove idee. L'Agenda promuove, ai sensi delle strategie del Consiglio europeo di Lisbona e Göteborg, una crescita economica sostenibile con proposte per una migliore utilizzazione dello spazio europeo ai fini di uno sviluppo sociale ed ecologico.

Quale importanza riveste lo Schema di sviluppo dello spazio europeo (SSSE) nell'ambito dello sviluppo territoriale futuro?

I tre obiettivi principali dello SSSE, ossia lo sviluppo urbano equilibrato e policentrico, l'accesso equivalente a tutte le regioni e la gestione sostenibile del patrimonio naturale e culturale, restano validi anche nell'UE allargata. Naturalmente lo SSSE è valutato ed applicato in modo diverso nei singoli Paesi. Per i nuovi Stati membri è chiaramente prioritaria la crescita economica; Paesi come la Germania e l'Olanda attribuiscono invece una maggiore importanza alla gestione del patri-

monio naturale e culturale quale fattore di sviluppo.

Qual è l'influenza delle linee guida della CEMAT sullo sviluppo territoriale?

La CEMAT, cioè la politica in materia di sviluppo territoriale degli Stati del Consiglio d'Europa, persegue, parallelamente allo SSSE, uno sviluppo territoriale sostenibile sul Continente europeo. All'elaborazione di queste linee guida hanno collaborato anche molti Stati che non facevano parte dell'UE. In seguito ad altri allargamenti dell'UE a Est e soprattutto con l'adesione degli Stati balcanici, la CEMAT corre il rischio di perdere la sua importanza. Per questo motivo, il profilo dei suoi compiti andrebbe ripensato. Ad esempio, la CEMAT potrebbe in futuro fungere da ponte tra l'UE, i Paesi non membri come l'Ucraina, la Russia e le Repubbliche del Caucaso e l'Asia ed instaurare così legami con Paesi come il Kazakistan o la Cina. Sarebbe auspicabile che la Russia, che presiede attualmente la CEMAT, sviluppasse proposte in tal senso.

Esiste oggigiorno una coscienza a livello europeo in materia di sviluppo territoriale o quest'ambito politico rimane ancora appannaggio nazionale?

La politica in materia di ordinamento territoriale non fa parte dei compiti della Commissione europea. Ciò nonostante, si può parlare di una crescente presa di coscienza europea. Ad esempio, il disegno di Costituzione europea prevede l'ampliamento della politica di coesione sociale ed economica con il concetto di coesione territoriale. Quale sarà l'aspetto di questa politica europea di coesione territoriale è ancora oggetto di discussione politica. A questo proposito, l'Agenda territoriale potrebbe fornire una prima risposta provvisoria.

Quali sono gli Stati che persegono un'armonizzazione dello sviluppo territoriale europeo e quali invece se ne distanziano?

Una serie di Stati come la Finlandia o la Germania approvano il progetto di Costituzione e sostengono l'integrazione della coesione territoriale nella futura Costituzione. La Gran Bretagna, invece, è piuttosto scettica nei confronti di questo passo. I britannici temono di dover cedere ulteriori competenze a Bruxelles. Anche in Germania c'è stata questa discussione. Ad esempio, il Ministero dell'economia si era espresso contro l'inclusione della coesione territoriale nella bozza costituzionale perché si temeva che potessero sorgere nuove necessità di sussidio. Un consiglio di esperti europeo, invece, propugnava l'idea di una competenza di sostegno da parte dell'UE.

Nonostante la diversità di vedute, la Germania ha sostenuto fin dall'inizio l'Agenda territoriale.

I veri promotori sono stati soprattutto i Paesi Bassi e il Lussemburgo, la Germania vi ha partecipato subito attivamente. Le autorità responsabili dell'assetto territoriale degli Stati membri auspiciano che l'Agenda territoriale sia riconosciuta come uno strumento valido per il rafforzamento delle identità regionali europee. D'altra parte, nel quadro dell'integrazione del mercato interno europeo non si punta a un'Europa omogeneizzata; l'obiettivo è, al contrario, la valorizzazione della varietà regionale.

Quale valenza assume l'Agenda territoriale nel quadro della presidenza tedesca del Consiglio UE?

L'importanza politica dell'Agenda territoriale nel programma di lavoro della presidenza del Consiglio non va sopravvalutata. L'Agenda acquisterà comunque maggiore importanza in seguito alla problematica del mutamento del clima. Questo perché i mutamenti cli-

matici non sono solo di natura globale, ma anche regionale e le loro conseguenze divergono da zona a zona. La presidenza tedesca del Consiglio ha posto il cambiamento del clima in cima all'ordine del giorno.

Detto cinicamente: il cambiamento del clima potrebbe essere un colpo di fortuna per l'Agenda territoriale?

Se l'Agenda ne sarà davvero rivalutata è ancora da vedere. In ogni caso, il mutamento del clima e l'efficienza energetica assumeranno un ruolo di maggior rilievo nella bozza rielaborata. L'Agenda territoriale deve contribuire affinché gli effetti regionali del cambiamento climatico siano presi maggiormente in considerazione rispetto a finora. Non da ultimo, si potrà così migliorare la disponibilità della popolazione ad agire in modo rispettoso dell'ambiente, perché solo chi è informato sulle conseguenze dei mutamenti climatici per la sua regione d'origine o di residenza si sente responsabile.

Finora la Commissione UE ha mostrato poco interesse per uno sviluppo territoriale comune e ha messo a disposizione solo scarse risorse a tal fine. Il cambiamento del clima determinerà cambiamenti anche a questo livello?

Anche questo si vedrà. In effetti, i programmi UE di promozione della cooperazione territoriale dispongono di mezzi relativamente ridotti. Bisogna però dire che questa priorità di promozione è stata appena inserita nella politica strutturale regionale e deve ancora affermarsi. Anche la Svizzera partecipa ad una serie di programmi dell'obiettivo 3 (Cooperazione Territoriale) del Fondo regionale europeo. Qui si tratterà, nel corso dei prossimi anni, di avviare progetti convincenti che chiariscano maggiormente la relazione tra il cambiamento del clima e la politica economica regionale.

Parliamo del futuro: come si può assicurare l'attuazione dell'Agenda territoriale?

Sono previsti tre cataloghi di misure. Prima di tutto, in futuro, la Commissione europea dovrà considerare maggiormente la dimensione territoriale nei suoi rapporti. Infatti, solo tenendo conto dei punti di vista regionali nei documenti della Commissione, le singole regioni e città possono integrarsi nello sviluppo generale europeo e sostenere con la loro politica obiettivi europei. Anche istituzioni come il Parlamento europeo sono invitate a considerare maggiormente in rapporti, pareri e prese di posizione gli aspetti territoriali e regionali.

Un secondo catalogo di raccomandazioni è dedicato alla stretta collaborazione tra la Commissione europea e gli Stati membri. Strumenti come la promozione della cooperazione territoriale vanno impiegati maggiormente ai fini dell'attuazione dell'Agenda territoriale. Il terzo catalogo di misure invita gli Stati membri a considerare l'Agenda nell'ambito della loro politica di sviluppo territoriale, fatto non ovvio vista l'esperienza con lo SSSE.

Uno dei temi principali dell'Agenda territoriale riguarda i trasporti. Quali sono a questo proposito i maggiori problemi da risolvere?

Un compito importante è l'integrazione dei nuovi Stati membri nella rete dei trasporti europea. I rappresentanti dei Paesi baltici, durante i dibattimenti relativi all'Agenda territoriale, hanno esposto che nell'URSS i loro Paesi erano ben collegati con metropoli come San Pietroburgo o Mosca. Dopo il crollo dell'Unione sovietica, si tratta di orientare l'infrastruttura dei trasporti verso Ovest, un processo lungo e difficile. La costruzione di strade transnazionali a lunga distanza non basta. In questi Paesi è necessario un nuovo approccio in materia di pianificazione dei trasporti. Per quanto riguarda l'Europa



centrale, nei prossimi anni si tratterà soprattutto di garantire la mobilità nonostante l'aumento del volume di traffico. Secondo l'Agenda territoriale, a tal fine saranno necessari investimenti nella telematica e nei sistemi di gestione del traffico.

Quale sarà l'aspetto dell'Europa a livello di territorio fra cinquant'anni?

A mio avviso, lo scenario descritto correntemente di un'Europa composta da

poche regioni centrali e da una grande periferia, non è realistico. L'Europa sarà organizzata anche in futuro in modo decentrato. Probabilmente, nel corso dei prossimi anni, aumenteranno le disparità regionali all'interno dei nuovi Stati membri, in quanto gli alti tassi di crescita nazionali si concentrano nelle grandi regioni urbane e nei centri regionali. Molto è ancora da vedere, poiché le possibilità di sviluppo di una regione dipendono anche dalla sua conduzione politica. L'Agenda territoriale allude chiaramente a nuove for-

me di collaborazione politica tra città e regioni per una migliore difesa dei propri interessi nei confronti dei governi nazionali o della Commissione a Bruxelles.

Qual è la sua motivazione personale nell'impegno per l'Agenda territoriale?

Per me l'Agenda rappresenta un piccolo, ma importante tassello di un mosaico in grado di far avanzare ulteriormente il processo d'integrazione eu-

ropea. Purtroppo, per molte persone, il concetto di Europa è ancora molto astratto o, spesso, il loro entusiasmo iniziale ha lasciato il posto a un grande scetticismo o addirittura a un rifiuto. Si teme di perdere la propria identità culturale e regionale in un'Europa sempre più vasta. Per questo è importante trasmettere agli abitanti di una regione l'impressione di un rafforzamento delle loro radici locali.

Come possono partecipare gli Stati confinanti all'UE, come la Svizzera, al processo relativo all'Agenda territoriale?

Nel caso della Svizzera, si tratta di un dare e avere. In Svizzera, la politica di ordinamento del territorio è molto pronunciata e assume una valenza relativamente elevata nell'ambito della politica interna, fatto che la rende interessante come modello proprio per i nuovi Stati membri dell'UE. I Paesi come la Germania approfittano delle esperienze svizzere riguardo alle regioni rurali o le regioni metropolitane transfrontaliere come la Regio Basiliensis. Il vantaggio di una collaborazione, per la Svizzera, risiede in una migliore conoscenza dell'UE e del suo funzionamento. Quindi, è senz'altro importante che la Svizzera non collabori solo nell'ambito del Consiglio d'Europa, ma sia rappresentata in tutti gli organi europei. Sarebbe auspicabile una maggiore partecipazione di Comuni e Cantoni ai progetti europei di cooperazione territoriale.



Secondo lei, quali sono i compiti che lo sviluppo territoriale dovrà affrontare in Svizzera?

Essendo una regione alpina, la Svizzera sarà molto toccata dal mutamento del clima e dalle sue conseguenze. C'è da temere che catastrofi come frane e cadute massi aumenteranno, il che si ripercuterà sulla politica degli insediamenti e sulla pianificazione delle costruzioni future. Sicuramente anche il trasferimento dei trasporti dalla strada alla ferrovia occuperà la Svizzera nei prossimi anni. Il progetto svizzero «Ferrovia 2000» è assurto a modello per molte regioni europee. Sarebbe auspicabile che gli attori

dello sviluppo territoriale, i servizi amministrativi locali e regionali, i ministeri competenti e anche le organizzazioni non governative partecipassero in futuro più attivamente alla discussione relativa all'applicazione dell'Agenda territoriale ed a progetti europei comuni. Ciò sarebbe di grande utilità non solo per gli Stati confinanti con la Svizzera, ma anche per le regioni dei nuovi Stati membri. A questo proposito penso, ad esempio, ad un accresciuto trasferimento di esperienze dalle Alpi ai Carpazi.

(traduzione)

Un gruppo internazionale di esperti si esprime a favore di un rafforzamento dello sviluppo territoriale svizzero

• • • •

Pieter Poldervaart
poldervaart@kohlenberg.ch



Da sinistra.: Christof Schremmer (A), John Zetter (UK), Rolf Signer, ETH Zurigo, Gaëlle Pinson (F), Markus Nollert, ETH Zurigo, Thomas Sieverts (D), Max van den Berg (NL), Bernd Scholl, direttore dell'Istituto für Raum- und Landschaftsentwicklung IRL, ETH Zurigo.

È opportuno che la Svizzera si adegui per tempo ai futuri cambiamenti strutturali nell'ambito dello sviluppo territoriale. È questa la conclusione a cui giunge un rapporto steso da esperti esteri su commissione dell'Ufficio federale dello sviluppo territoriale (ARE) e coordinato dal Politecnico federale di Zurigo. Lo studio è stato pubblicato alla

fine di febbraio di quest'anno. Il rapporto e un riassunto delle risultanze sono disponibili al sito www.are.admin.ch. Inoltre, sulle pagine seguenti, i cinque esperti rispondono ad alcune domande sulle loro esperienze e paragonano la situazione svizzera con quella del loro Paese.



Max van den Berg, NL



Christof Schremmer, AT

Quale è stata la sorpresa maggiore durante il suo lavoro di ricerca in Svizzera?

Mi ha piacevolmente sorpreso scoprire che molti svizzeri posseggono una reale coscienza ecologica, sono disposti a investire per preservare la qualità del loro ambiente e per poterne godere. Allo stesso tempo non amano fare sfoggio della propria ricchezza.

L'alto grado di forme organizzative a livello regionale per far fronte ai problemi legati alla gestione dello sviluppo transfrontaliero a livello urbano e interregionale. Il modo aperto con cui si discutono soluzioni anche radicali come la fusione dei Comuni.

Secondo le sue previsioni, quali sono le sfide più significative a livello di pianificazione del territorio in Svizzera?

Si tratta soprattutto di contrastare l'espansione urbana incontrollata, pianificare il paesaggio nelle regioni urbanizzate, avvalendosi di un approccio onnicomprensivo; investire nelle infrastrutture (europee); mobilitare tutti i settori e i gruppi d'interesse coinvolti.

Il trattamento efficiente di questioni d'importanza nazionale in accordo tra la Confederazione e i Cantoni risp. le regioni, come ad esempio l'inserimento di grandi infrastrutture a livello regionale e locale. Contemporaneamente, il superamento delle barriere settoriali a livello federale.

Qual è, a questo proposito, il problema maggiore nel suo Paese?

Il miglioramento delle condizioni di carattere sociale, economico e spaziale nei quartieri che presentano standard inferiori alla media; il mantenimento degli spazi aperti nelle campagne; la lotta all'acqua che proviene dal cielo, dalla terra, dai grandi fiumi e dall'innalzamento del livello dei mari.

La forza organizzativa ancora debole a livello regionale; la scarsa influenza della pianificazione del territorio locale e regionale sull'edificazione dispersiva; una cattiva organizzazione a livello statale per quanto concerne la formulazione e l'attuazione delle politiche d'incidenza territoriale.

L'autonomia locale e regionale aumenta i problemi o è piuttosto parte della loro soluzione?

L'autonomia a livello locale e regionale rappresenta un elemento del problema ma anche un importante incentivo alla sua soluzione, se organizzata in attività e organizzazioni interattive e sinergiche. Una responsabilità comune, la condivisione di mezzi e il fatto di accettare la leadership e l'esperienza «altrui» si riveleranno una forza determinante.

Questo tipo di autonomia pone grandi sfide alla capacità organizzativa delle autorità competenti. Viceversa, se si riesce a individuare adeguate risposte politiche e organizzative, essa può incrementare in modo sostanziale la partecipazione della popolazione alla soluzione dei problemi.

Se progettasse delle vacanze in Svizzera, quale sarebbe la sua destinazione preferita?

Le sponde dei laghi baciati dal sole!

Zermatt, la Val Bregaglia, Ascona, Zerigo, Zuoz ... ci sono tante mete allettanti!



Thomas Sieverts, D



Gaëlle Pinson, F



John Zetter, GB

Anche se conosco bene la Svizzera da anni a motivo delle mie attività, la qualità della democrazia a livello locale mi sorprende sempre in modo positivo: qui ritengo che esistano ancora grandi potenziali d'innovazione da attivare.

La globalizzazione: essa obbliga le regioni urbane divise ad aggregarsi per rimanere competitive. Affrontare questo compito senza perdite di democrazia a livello locale costituisce un grande impegno anche per la Confederazione.

In Germania, la sfida maggiore è rappresentata dall'accettazione e dalla sistemazione dei frammentati paesaggi urbani regionali. Inoltre, anche le crescenti discrepanze del tenore di vita tra Est e Ovest, Nord e Sud, pongono la pianificazione del territorio davanti a nuovi compiti.

Secondo me, l'autonomia regionale e locale è il capitale più importante di cui dispone la pianificazione del territorio in Svizzera. Va però sviluppata ulteriormente verso nuove forme di cooperazione e concorrenza, di esperimento e di innovazione.

Negli ultimi anni ho trascorso le mie vacanze nella Bassa Engadina.

Sono rimasta colpita dal contrasto tra l'immaginario rurale che sembra strutturare la percezione del territorio degli Svizzeri e la realtà di vita urbana della maggior parte di loro.

Si tratta di assicurare uno sviluppo territoriale che ne preservi l'alta qualità. Ciò può comportare una profonda riorganizzazione dei ruoli dei differenti attori che si occupano del territorio, basata sulla ricca esperienza di negoziazione collettiva di cui dispongono.

Dopo le due fasi di decentramento del 1982 e del 2003, anche in Francia è ora all'ordine del giorno la questione del coordinamento dei livelli regionale e nazionale nell'ambito dell'ordinamento del territorio e della direzione dei progetti strategici.

L'autonomia locale sembra costituire attualmente un freno allo sviluppo armonioso del territorio svizzero nel suo insieme, d'altra parte ne è potenzialmente uno dei mezzi più preziosi.

Sarei tentata di approfittare della rete ferroviaria per apprezzare ogni giorno nuovi siti e paesaggi!

Vengo da un grande Paese e mi ha sorpreso il fatto che la svizzera funzioni come un unico villaggio, con reti tecniche e politiche intimamente collegate.

La necessità di controllare maggiormente l'espansione urbana. Sebbene il grandioso paesaggio svizzero tenda a contenere l'impatto delle intrusioni urbane, nell'ambito della pianificazione degli spazi stanno acquisendo un ruolo predominante le considerazioni in materia di sostenibilità ambientale che promuovono modelli di insediamenti compatti.

Nel Regno Unito, il concetto di green belt (cintura verde), che è connesso a una storica mancanza di investimenti nelle infrastrutture, ha portato all'introduzione di severe restrizioni nel nuovo sviluppo urbano. Ciò, unito a una serie di ulteriori misure politiche principalmente di carattere fiscale e finanziario, ha dato luogo a una notevole inflazione immobiliare.

Ritengo che insieme rivestano un ruolo fondamentale. Visto che i fattori globali stanno acquisendo un'importanza sempre maggiore rispetto a quelli locali, sussiste la necessità di un potere maggiormente centralizzato, ma con le dovute distinzioni: poteri condivisi possono risultare una soluzione migliore di un passaggio di poteri.

La Svizzera romanda, per la sua atmosfera più distesa. Tra l'altro parlo francese e non tedesco, e non sono uno sciatore.

(traduzione)

Il programma nazionale di politica di ordinamento del territorio del Portogallo (PNPOT) – una breve presentazione

• • • •

Maria José Festas
gabdg@dgotdu.pt
Vitor Campos
vcampos@dgotdu.pt



Il Programma nazionale di ordinamento del territorio del Portogallo (PNPOT)

è attualmente oggetto di dibattimento parlamentare.

Contesto, quadro e obiettivi del PNpot

Il Programma nazionale di politica di ordinamento del territorio del Portogallo (PNPOT) è attualmente oggetto di dibattimento parlamentare. La sua approvazione permetterà di procedere a un completo rinnovamento del coordinamento della pianificazione del territorio e delle politiche settoriali in Portogallo.

Il PNpot è l'elemento principale del sistema portoghese di ordinamento del territorio. Esso è stato introdotto nel 1998 con l'adozione dell'attuale legge sulle basi della politica di ordinamento del territorio e della pianificazione urbana (LBPOTU) ed è un programma strategico e non un piano di ordinamento del territorio. Il PNpot si basa su una valutazione strategica delle risorse territoriali, dei punti deboli e dei potenziali e definisce linee direttive e principi per uno sviluppo sostenibile del territorio, per la coesione territoriale e per il coordinamento delle politiche settoriali d'incidenza territoriale. In questo modo viene predisposto un modello strutturale del territorio per lo sviluppo economico e sociale.

Anche se il PNpot è stato elaborato sotto la responsabilità del Ministro dell'ordinamento del territorio, esso è un documento governativo vincolante per tutti i settori dell'amministrazione pubblica. L'approvazione da parte del Parlamento ne conferma lo statuto di quadro di riferimento nazionale per tutti gli altri strumenti di pianificazione territoriale e urbana a livello nazionale, regionale e locale.

Il PNpot è strettamente correlato con i seguenti altri strumenti di politica nazionale (figura 1):

- Strategia nazionale per lo sviluppo sostenibile 2005-2015 (ENDS)
- Programma nazionale d'azione per la crescita e l'occupazione (PNACE) in relazione all'attuazione delle Strategie di Lisbona e di Göteborg
- Piano nazionale concernente le alterazioni del clima (PNAC)

- Quadro di riferimento strategico nazionale 2007-2013 (QREN)

Elaborazione del PNpot

Con un decreto governativo del 2002, la Direzione generale dell'ordinamento del territorio e dello sviluppo urbano (DGOTDU) è stata incaricata dell'elaborazione del PNpot. Nel 2003 è stato istituito un gruppo di lavoro con esperti e consulenti di diverse università. Inoltre sono state nominate due commissioni per l'accompagnamento del processo e l'elaborazione di pareri sui rapporti: da un lato, un cosiddetto sistema di punti chiave dell'amministrazione (comprese le regioni autonome Azzorre e Madeira e i Comuni); dall'altro, una commissione consultiva in rappresentanza delle entità della società civile. Le due commissioni si sono successivamente unificate in una commissione consultiva allargata.

Il primo progetto del PNpot è stato presentato alla fine del 2004. In seguito alle discussioni con la commissione consultiva, sono stati elaborati altri tre progetti. Infine, nell'ottobre del

2005, è stata sottoposta al Segretariato di Stato per l'ordinamento del territorio e le città la quarta versione.

Un'intensa consultazione interna all'amministrazione sotto l'egida del Segretariato di Stato ha portato all'elaborazione della 5a versione, di cui il Governo ha approvato nel marzo 2006 la messa in consultazione pubblica.

La consultazione pubblica si è svolta da maggio a ottobre 2006. In un sito web allestito dalla DGOTDU (www.territorioportugal.pt) era possibile consultare tutti i documenti relativi al PNpot, compresi i pareri della commissione consultiva. Oltre al programma delle occasioni ufficiali e non ufficiali di discussione, il sito offriva link a comunicati stampa e altri siti web e blog pubblici e privati aventi per tema il PNpot. La DGOTDU ha organizzato discussioni pubbliche ufficiali in tutto il Paese e ha contribuito all'organizzazione di dibatti pubblici non ufficiali sul PNpot.

In questa fase sono stati integrati anche importanti contributi dei Governi delle regioni autonome delle Azzorre e di Madeira.

Nel dicembre del 2006, la DGOTDU ha pubblicato un rapporto con i risulta-

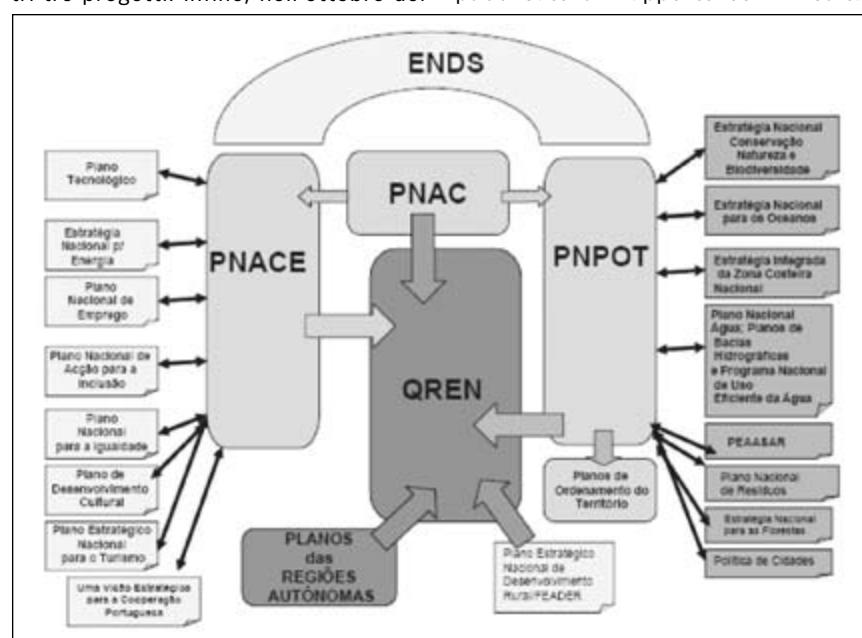


Figura 1 – Relazioni tra il PNpot e altri strumenti della politica strategica nazionale
(fonte: PIENDS, 2006)

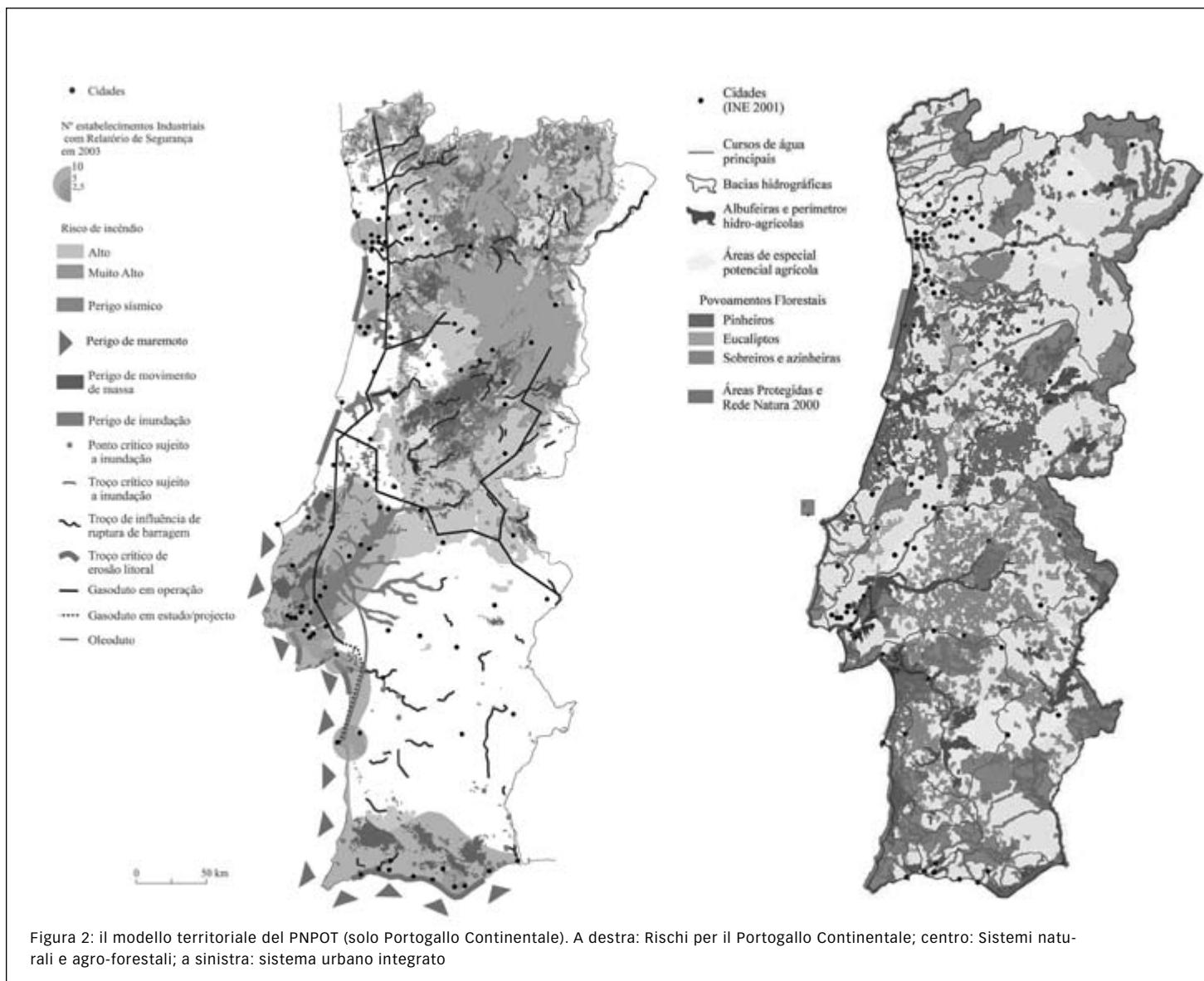


Figura 2: il modello territoriale del PNPOT (solo Portogallo Continentale). A destra: Rischi per il Portogallo Continentale; centro: Sistemi naturali e agro-forestali; a sinistra: sistema urbano integrato

ti della consultazione pubblica. Nello stesso mese il Governo ha approvato il progetto definitivo del PNPOT da sottoporre all'Assemblea della Repubblica.

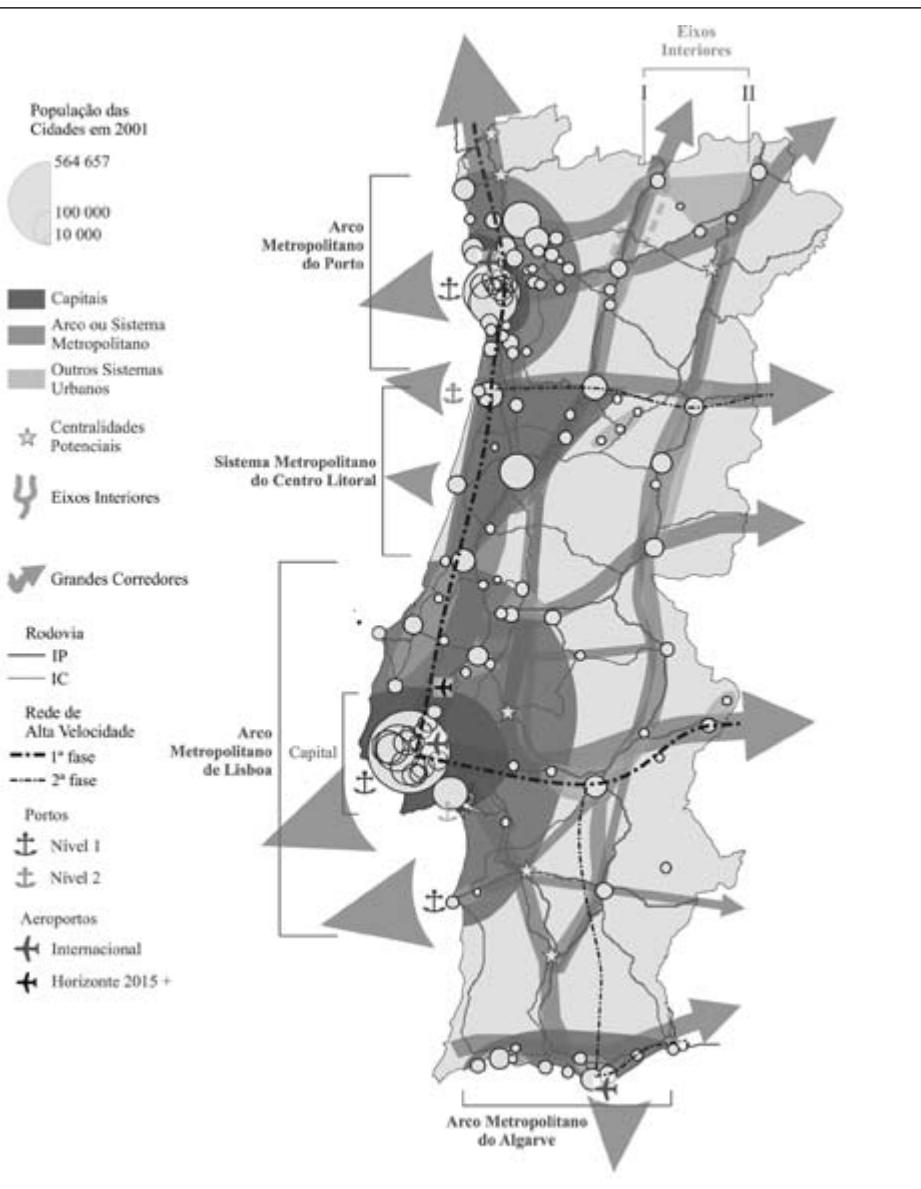
Struttura e contenuti del PNPOT

Il PNPOT può essere scaricato al sito www.territorioportugal.pt (solo in portoghese). Esso consta di due documenti: un rapporto e un programma d'azione.

Il rapporto presenta all'inizio un'analisi della situazione del Portogallo nel contesto iberico, europeo, atlantico e globale. In seguito, vengono descritti i problemi, i potenziali, le tendenze e gli scenari dello sviluppo territoriale. A ciò segue una differenziazione strategica delle regioni e un modello strutturale del territorio basato sostanzialmente su tre vettori: (i) sistema di prevenzione e riduzione dei rischi, (ii) mantenimento e gestione sostenibile dei sistemi naturali e agro-fo-

restali, (iii) sistema urbano integrato (figura 2).

Sulla scorta del modello strutturale del territorio e della differenziazione strategica il programma d'azione definisce opzioni strategiche e linee direttive per lo sviluppo territoriale associandole ad altri strumenti rilevanti della politica nazionale. Il programma d'azione è incentrato sul programma delle politiche. Esso comprende 6 obiettivi strategici e 36 obiettivi specifici (suddivisi in misure prioritarie), che definiscono la



natura delle misure pubbliche, i settori di competenza nazionale e, se del caso, il tipo di strumento di ordinamento del territorio necessario per l'attuazione. Il programma d'azione contiene direttive per l'elaborazione degli strumenti di pianificazione territoriale e urbana a livello nazionale, regionale e locale. Come riferimento temporale è stato stabilito il 2025.

Sfide nel prossimo futuro

La maggiore sfida per il prossimo futuro è l'attuazione specifica a livello settoriale del PNPOT. Ciò richiede uno stretto coordinamento tra gli obiettivi e le strategie di sviluppo territoriale da una parte e gli obiettivi specifici di determinate politiche e di determinati programmi settoriali dall'altra. Questo compito costituisce una grande sfida per tutte le parti coinvolte.

La prima opportunità d'attuazione pratica di questo coordinamento è data da un'adeguata regionalizzazione delle politiche e dei programmi settoriali nel quadro dei piani regionali di ordinamento del territorio attualmente in fase d'elaborazione. Un'altra opportunità sarà data dalla revisione dei piani direttori municipali.

La DGOTDU accompagna e valuta l'attuazione del PNPOT. A questo proposito è attualmente in corso la preparazione metodologica e lo sviluppo di indicatori. Grazie al periodico aggiornamento del sito www.territorioportugal.pt gli interessati possono seguire le varie tappe di realizzazione del PNPOT.

(traduzione)



Maria José Festas; architetta paesaggista e agronoma. Master in pianificazione urbanistica e regionale presso l'Università Tecnica di Lisbona. Membro senior della Direzione generale per la pianificazione territoriale e lo sviluppo urbanistico.



Vitor Campos; architetto. Laurea in Cooperazione internazionale e assetto territoriale e pianificazione urbanistica e regionale. Specialista (equivalente a dottorato) in Pianificazione urbanistica e ricercatore senior presso il Laboratorio nazionale portoghese di ingegneria civile (LNEC). Presidente dell'Istituto portoghese di cartografia e del catasto (1997-2002). Direttore generale per la pianificazione territoriale e lo sviluppo urbanistico dal marzo 2006.

Un pioniere della pianificazione del territorio e dei trasporti: in memoria di Martin C. Rotach (1928-2007)

• • • •

Prof.em. Dr. Martin Lendi
Prof. Dr. Ulrich Weidmann



Alla fine degli anni Sessanta e all'inizio degli anni Ottanta, il Politecnico federale di Zurigo (ETH) ha contribuito con due opere precorritrici, «Landesplanerische Leitbilder» e «MANTO» (Studio sul rapporto tra telecomunicazioni e insediamento/trasporti), a un deciso rafforzamento della pianificazione del territorio in Svizzera e al chiarimento della relazione tra la pianificazione del territorio e i trasporti. L'iniziatore, ispiratore e responsabile della ricerca di questi ed altri lavori di simile impostazione è stato Martin Rotach, professore d'ingegneria dei trasporti. Martin Rotach (1928-2007) è deceduto il 19 marzo 2007.

Dopo aver terminato gli studi d'ingegneria civile presso l'ETH a Zurigo, Martin Rotach ha svolto uno studio postdiploma in traffic engineering alla Yale University. Dopo una breve attività come ingegnere cantonale nel Cantone di Turgovia, nel 1964 è stato nominato docente ordinario di ingegneria dei trasporti presso il Politecnico di Zurigo. Contemporaneamente, ha assunto fino al 1971 la direzione dell'Istituto ORL presso l'ETH. Sotto la sua direzione, dal 1965 fino alla metà del 1971, l'Istituto è diventato uno dei primi centri di ricerca a carattere interdisciplinare: un'azione da pioniere. I «Landesplanerische Leitbilder» comprendenti tre studi di base e 13 modelli parziali, basati su strutture coordinate del paesaggio, degli insediamenti, dei trasporti e dell'approvvigionamento, hanno posto le prime basi per una Concezione dell'assetto territoriale Svizzera. L'opera è stata pubblicata nel 1971 ed è presto assurta a notorietà internazionale.

Tra il 1972 e il 1975, sotto la direzione del Consigliere federale Kurt Furgler, Martin Rotach ha esercitato la funzione di primo Delegato per la pianificazione del territorio. In tale veste si è dedicato all'urgente protezione dei paesaggi minacciati e all'elaborazione della prima Concezione nazionale per l'ordinamento del territorio. Anche se in merito a quest'ultima la reazione politica non è stata immediata, essa ha tuttavia esercitato i suoi effetti in vista dell'emanazione della legge federale sulla pianificazione del territorio (definizione degli obiettivi, principi di pianificazione) e della concezione globale del traffico e dell'energia.

Nel 1975, Martin Rotach ha fatto ritorno al Politecnico di Zurigo. Il suo impegno nel voler riunire i diversi aspetti in materia di ingegneria dei trasporti in un solo istituto, è sfociato nello stesso anno nella fondazione dell'Istituto per la

pianificazione del traffico e per i sistemi di trasporto (IVT), presso il quale ha lavorato e insegnato fino al 1993, data del suo ritiro. Si è dedicato soprattutto al rapporto tra la pianificazione del territorio e i trasporti, includendovi nuovi potenziali di cambiamento, come ad esempio lo sviluppo della telecomunicazione. Il suo intento era di sostituire almeno in parte i trasporti materiali con quelli immateriali e quindi ridurre il volume esteriore del traffico. Lo studio «MANTO» sopraccitato persegua questo obiettivo. La novità era costituita in particolare, oltre che dalla tematica, dal collegamento diretto tra fondamenti teorici astratti e studi empirici.

Martin Rotach è stato un docente che sapeva appassionare. Una delle sue lezioni principali era dedicata al tema della «pianificazione nazionale». La portata dei suoi insegnamenti si estendeva ben al di là della sezione d'ingegneria civile, strutturata anch'essa in modo interdisciplinare. Altri suoi caratteristici temi didattici erano la «pianificazione degli insediamenti» e la relazione «insediamento - ambiente - trasporti».

Già nel 1965 insieme ad altri 14 ingegneri lungimiranti, M. Rotach ha fondato l'Associazione svizzera degli ingegneri del traffico (SVI) allo scopo di promuovere la scienza e l'arte dell'ingegneria dei trasporti e lo scambio di esperienze tra i membri.

Al ruolo dell'etica nella pianificazione del territorio attribuiva una crescente importanza, come pure all'utilizzazione delle energie rinnovabili, un tema sul quale ha fornito coerenti contributi personali. In occasione della sua lezione di commiato ha messo in guardia contro un possibile collasso del traffico. Il professore di ingegneria dei trasporti non faceva mistero del suo aperto scetticismo nei confronti di una mobilità incontrollata.

(traduzione)

forum raumentwicklung
Informationsheft
Erscheint dreimal jährlich
35. 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 Schregenberger-Rossi, Olsberg
Relecture: Peter Schrembs

Redaktion und Produktion
Pieter Poldervaart, Pressebüro Kohlenberg,
Basel

Gestaltung und Fotografie
Urs Grüning SGV SGD, Corporate Design, Bern
Henri Leuzinger, Rheinfelden

Abonnemente
Bestellungen/Vertrieb:
BBL, Vertrieb Publikationen, CH-3003 Bern
Internet:
www.bbl.admin.ch/bundespulikationen
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 2007, Abdruck erwünscht mit Quellen-
angabe; Belegexemplar an ARE
ISSN 1660-6248
Papier PEFC zertifiziert

forum du développement territorial
Bulletin d'information
Paraît trois fois par an
35e année

Editeur
Office fédéral du 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
Italieno:
Antonella Schregenberger-Rossi, Olsberg
Relecture et adaptation: Peter Schrembs

Rédaction, production
Pieter Poldervaart, Pressebüro Kohlenberg,
Bâle

Création, réalisation, photographie
Urs Grüning SGV SGD, Corporate Design, Berne
Henri Leuzinger, Rheinfelden

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

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

© ARE
Berne 2007, Reproduction autorisée avec
mention de la source; copie à l'ARE
ISSN 1660-6248

forum sviluppo territoriale
Bollettino d'informazione
Esce tre volte all'anno
35mo anno

Editore
Ufficio federale dello sviluppo territoriale (ARE)
Dipartimento federale dell'ambiente, dei
trasporti, dell'energia e delle comunicazioni
(DATEC)

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

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

Redazione, produzione
Pieter Poldervaart, Pressebüro Kohlenberg,
Basilea

Creazione, realizzazione, fotografia
Urs Grüning SGV SGD, Corporate Design, Berna
Henri Leuzinger, Rheinfelden

Abbonamento
Ordinazioni/distribuzione:
UFCL, distribuzione pubblicazioni, CH-3003 Berna
Internet:
www.bbl.admin.ch/bundespulikationen
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
Bern 2007, Riproduzione autorizzata con
menzione della fonte; copia all'ARE
ISSN 1660-6248

www.are.admin.ch

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

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.

www.are.admin.ch

I vari articoli riflettono di volta in volta le
opinioni degli autori/delle autrici. Possono
quindi discostare da quella dell'editore e del
la redazione.

