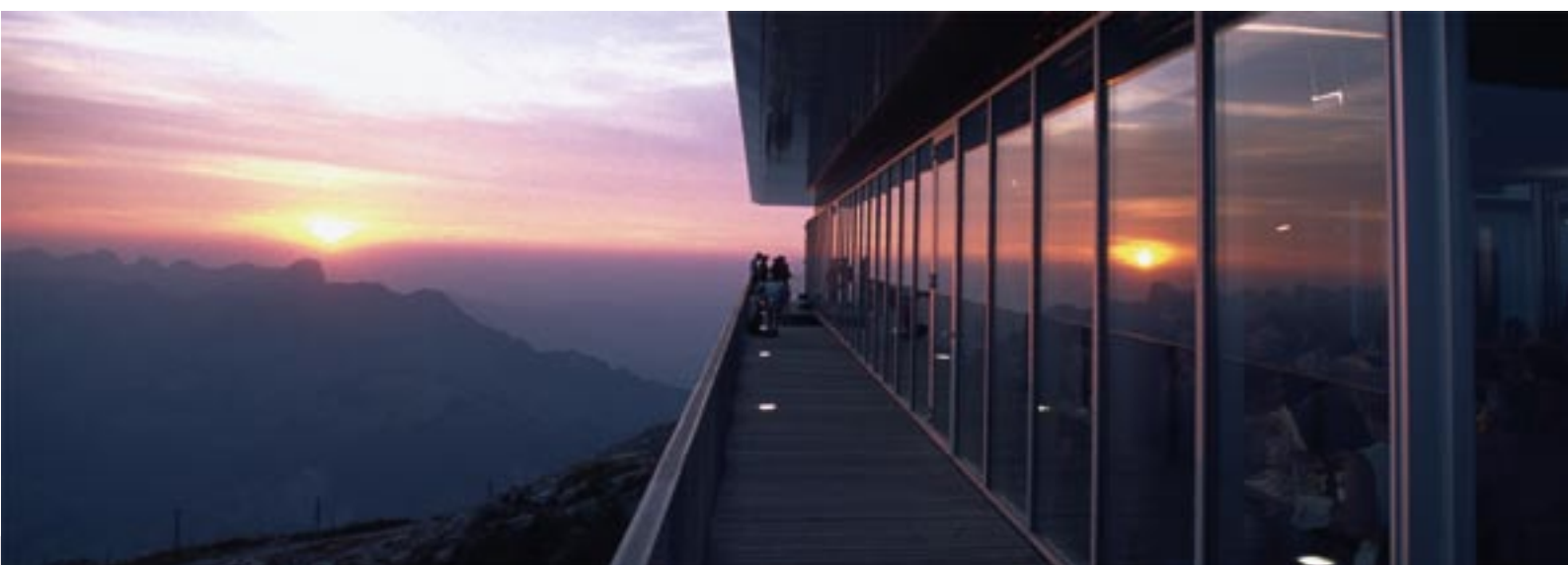




Ideen zur Schweiz von morgen

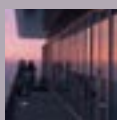
Perspektiven der Raumentwicklung

Une Suisse tournée vers l'avenir

Le futur du développement territorial

Vivere l'avvenire svizzero

Il futuro dello sviluppo territoriale



Inhalt**Sommaire****Sommario**

Editorial	3	Editorial	36	Editoriale	65
Die zukunftsfähige Schweiz braucht neue Impulse	5	Pour survivre, la Suisse a besoin d'impulsions nouvelles	37	Una Svizzera capace di vivere il futuro necessita di nuovi impulsi	66
Interview mit Hans Ruh: «Den Boden mit einer Lenkungs- abgabe schützen»	8	Interview de Hans Ruh: «Protéger le sol par une taxe incitative»	40	Intervista a Hans Ruh: «Proteggere il suolo con una tassa d'incentivazione»	69
Wie sieht unsere Zukunft aus?	12	De quoi sera fait notre avenir?	45	Come sarà il nostro futuro?	73
Perspektiven der Europäischen Raumentwicklung	15	Le futur de la construction et du logement	48	La mediazione nell'ambito dello studio sul traffico globale dell'agglomerato di Thun	76
Bauen und Wohnen in der Zukunft	18	Le futur de l'économie et de la consommation	50	Impressum	79
Wirtschaft und Konsum in der Zukunft	20	Le futur de l'énergie et de l'environnement	52		
Energie und Umwelt in der Zukunft	22	Le futur de l'utilisation du sol et de l'agriculture	54		
Raum und Landwirtschaft in der Zukunft	24	Le futur du trafic et du tourisme	56		
Verkehr und Tourismus in der Zukunft	26	Canton de Neuchâtel: Un projet stratégique de développement territorial – le réseau urbain neuchâtelois (RUN)	58		
Mediation zur Gesamtverkehrsstudie in der Agglomeration Thun	28	Thoune introduit la médiation dans son étude globale des transports	61		
Das Albulatal will sich entwickeln	32	Info	64		
Info	35	Impressum	79		
Impressum	79				

Die Zukunft der Raumentwicklung braucht Ideen

• • • • •

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



Über unsere persönliche Zukunft diskutieren wir oft und gerne. Wie aber sieht die Zukunft der Raumentwicklung aus? Was für Ideen, Erwartungen und Befürchtungen haben Forschung und Verbände? Und was sagen die Prognosen?

Wirtschaft, Demografie, Technologie, Politik und Gesellschaft, sie alle beeinflussen die Raumentwicklung. Grundlegende Überlegungen sind deshalb notwendig. Im Frühling nächsten Jahres will das ARE einen Raumentwicklungsbericht präsentieren.

• • •

Er vereint eine Analyse des Bisherigen mit Szenarien über die künftige Entwicklung sowie Handlungsoptionen im Hinblick auf eine nachhaltige Raumentwicklung. Der Bericht ist die Grundlage für eine möglichst breite Diskussion über die Zukunft des Lebensraums Schweiz. Die Ergebnisse daraus fliessen in die Überarbeitung der Grundzüge ein und dienen als Richtschnur für die Revision des Raumplanungsgesetzes.

Ich bin mir bewusst: Voraussagen sind stets mit Unsicherheiten behaftet. Es braucht daher eine ständige Überprüfung der Erwartungen an die tatsächliche Entwicklung. Neben gesicherten Daten ist die Gestaltung der Zukunft ebenso auf Flexibilität wie auf viele gute Ideen angewiesen. Dazu will dieses Heft einen ersten Anstoss geben und motivieren, über den Tag hinaus zu denken – an und in die Zukunft.



Die zukunftsfähige Schweiz braucht neue Impulse

• • • • •

Cla Semadeni



Wenn man der Frage nachgeht, wie sich der «Raum Schweiz» entwickeln soll, kommt man nicht umhin, sich mit Fragen nach der «Zukunftsfähigkeit der räumlichen Schweiz» zu beschäftigen. Was macht den «Raum Schweiz» zukunftsfähig? Welche räumliche

Ordnung ist Voraussetzung für eine zukunftsfähige Entwicklung? Welche Kräfte wirken im Raum oder werden künftig im Raum wirken? Was für Raumstrukturen sind wünschbar oder unabdingbar? Was macht den «Raum Schweiz» tragfähig?

Die heutige Schweiz ist in ihrer räumlichen Ausprägung im Kern gesund: Geist und Körper stehen im Einklang. Stadt und Land harmonisieren miteinander und tauschen sich aus. Natur und Umwelt nehmen eine wichtige Rolle ein und sind in relativ robuster Verfassung, um dem Unbill menschlichen Handelns zu begegnen. Die Wirtschaft hat genügend Spielraum, um sich an geeigneten Orten zu entwickeln. Das Kräftespiel zwischen öffentlichen und privaten Interessen funktioniert. Die gesellschaftlichen Kräfte haben die Möglichkeit, sich einzubringen, und sie beweisen immer wieder ihre Bereitschaft, sich auch einbinden zu lassen.

Sonderanstrengungen sind notwendig

Es ist aber nicht zu übersehen, dass das Kerngesunde auch Krankheits-

symptome aufweist und vermehrten gesundheitlichen Risiken ausgesetzt ist. Bei genauerem Hinsehen sind zudem hier und dort kleinere und grössere Narben von vergangenen Unfällen und Krankheiten erkennbar. Immer mehr muss auch die ärztliche und pharmazeutische Kunst herbeigezogen werden, um Schaden von Geist und Körper abzuwenden. Die Diagnose lautet: Der «Raum Schweiz» scheint krankheitsanfällig zu werden und seine Zukunftsfähigkeit zu verlieren. Ja er wirkt bereits angeschlagen und verliert merklich an Robustheit. Die Politik ist gefragt und gefordert, soll der Raum den künftigen Anforderungen und Herausforderungen der nachfolgenden Generation gerecht werden können. Das blosses Weiterführen der bisherigen Politiken genügt nicht. Es sind Sonderanstrengungen und überlegte Strategien notwendig, die neue Struktur- und Ordnungsrealitäten im Raum schaffen können.

sellschaftlichen Entwicklung auf Raum und Zeit ein. Die Schweizerische Vereinigung für Zukunftsforschung «swissfuture» hat in einer Grundlagenstudie(*) vier mögliche Denkmodelle über den Wertewandel in der Schweiz entwickelt und im Mai 2004 öffentlich zur Diskussion gestellt. Die künftige Raumordnungspolitik von Bund, Kantonen und Gemeinden wird diesen Szenarien und ihren Implikationen auf die Raumentwicklung in entscheidender Weise Beachtung schenken müssen. Dem «Raum Schweiz» wird dann Zukunftsfähigkeit zugesprochen werden können, wenn es Fachleuten und Behörden gelingt, räumliche Antworten auf die Herausforderungen des gesellschaftlichen Wandels zu finden. Das ARE hat dies – zusammen mit den kantonalen Fachstellen – erkannt und ist daran, die notwendigen Anpassungen der Raumordnungspolitik des Bundes vorzubereiten: Raumplanungsbericht, Grundzüge der Raumordnung Schweiz, Politiken/Strategien des urbanen und ländlichen Raums oder die Revision des Raumplanungsgesetzes. Diese Arbeiten dürfen nicht im stillen Verwaltungskämmerlein abgewickelt werden. Vielmehr soll die breite Öffentlichkeit daran beteiligt werden.

«Wachstum nicht um jeden Preis»

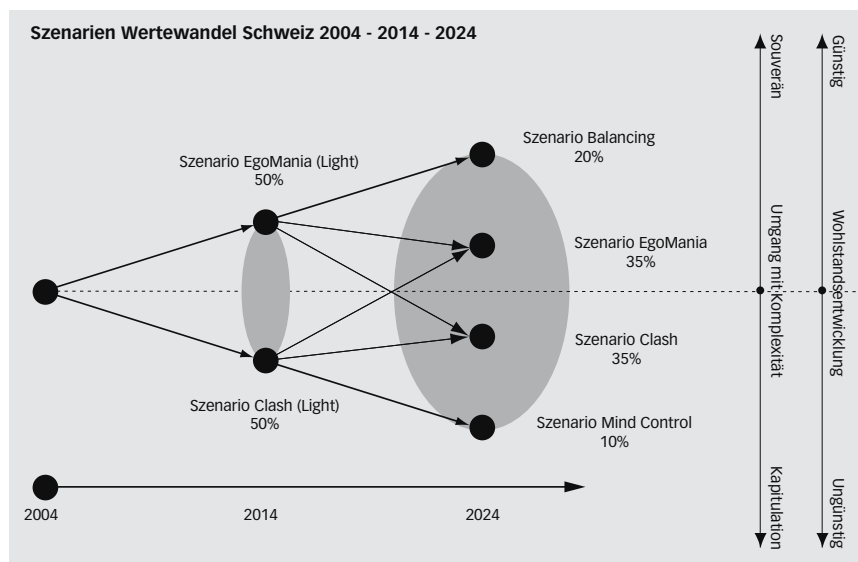


Ich wünsche mir eine Schweiz, in der Natur und Kosmos einen höheren Stellenwert besitzen als heute. Wo Öko-Wiesen und Artenvielfalt als Reichtum gesehen werden und alle ihren Beitrag dazu leisten. Es wäre sinnvoll, die Städte und Agglomerationen so zu gestalten, dass es Erholungszonen gäbe. Die Städte wären ausschliesslich mit öffentlichen Verkehrsmitteln befahrbar und man würde grösstenteils mit solarbetriebenen Autos fahren. Wir brauchen unsere Wirtschaft und auch das Wachstum, aber nicht um jeden Preis.

Mirjam von Dach, Lyss, 21 Jahre

Räumliche Antworten auf Wertewandel

Raumentwicklung geschieht nicht im luftleeren, sondern im mit Leben gefüllten Raum. Entsprechend determinierend wirken die Motoren der ge-





Wirtschaftliche Entwicklung im Einklang mit der Umwelt

Die aktuelle Diskussion über das Beschwerderecht von Verbänden und Organisationen zeigt auf, dass Ökonomie und Ökologie im Raum noch immer nicht im Einklang marschieren. Professor Martin Lendi hat in einem Grundsatzartikel aufgezeigt, dass hier auch aus staatspolitischer Sicht akuter Handlungsbedarf für eine grundsätzliche Neukonstruktion des Beschwerderechts besteht.

Dieser Vorschlag sollte in die fachliche und politische Diskussion aufgenommen werden und könnte mithelfen, die Meinungs- und Entscheidungsfindung zu versachlichen und zu verwesentlichen. Nicht zuletzt könnten diese Ideen Wirtschaft und Umwelt zu Gewinnern machen. Der heute in dieser Frage dominierende Stellungskrieg sollte im Interesse einer zukunftsfähigen Raumentwicklung rasch abgebrochen und durch einen konstruktiven Dialog ersetzt werden. Überhaupt: Es gilt nicht nur, über die Planungsebenen und Sektoralpolitiken hinweg zusammenzuarbeiten, sondern auch, die massgebenden wirtschaftlichen und gesellschaft-

lichen Kräfte für eine Zusammenarbeit in Raumentwicklungsfragen zu gewinnen.

Herz und Seele nicht vergessen

«Die Raumplanung», so die Meinung von Bundesrat Moritz Leuenberger anlässlich des 25. Geburtstags des Raumplanungsgesetzes, «hat ihre schwierigste Vergangenheit vor sich». Ich bin dezidiert anderer Meinung: Die Raumplanung hat die Zukunft vor sich. Die Politik muss ihr diese Chance geradezu einräumen! In der Politikgestaltung ist für die Disziplin Raumentwicklung künftig eine strategische Schlüsselposition vorzusehen. Sie muss sich inhaltlich und instrumentell weiterentwickeln können, um dort präsent zu sein, wo die Motoren der Raumentwicklung ihre Kräfte im Sinn der Grundsätze der Nachhaltigen Entwicklung entfalten sollen. Sie muss die Jungen ansprechen und für sich gewinnen können. Etwas vom Wichtigsten scheint mir, dass Raumentwicklung auf Herz und Seele ausgerichtet wird und der Rechtsstaat in den Hintergrund tritt: Gestalterische Kraft ist gefragt!

* Georges T. Roos: Wertewandel Schweiz, 2004 – 2014 – 2024, vier Szenarien, 2004 (vgl. www.swissfuture.ch)



cla.semadeni@arp.gr.ch

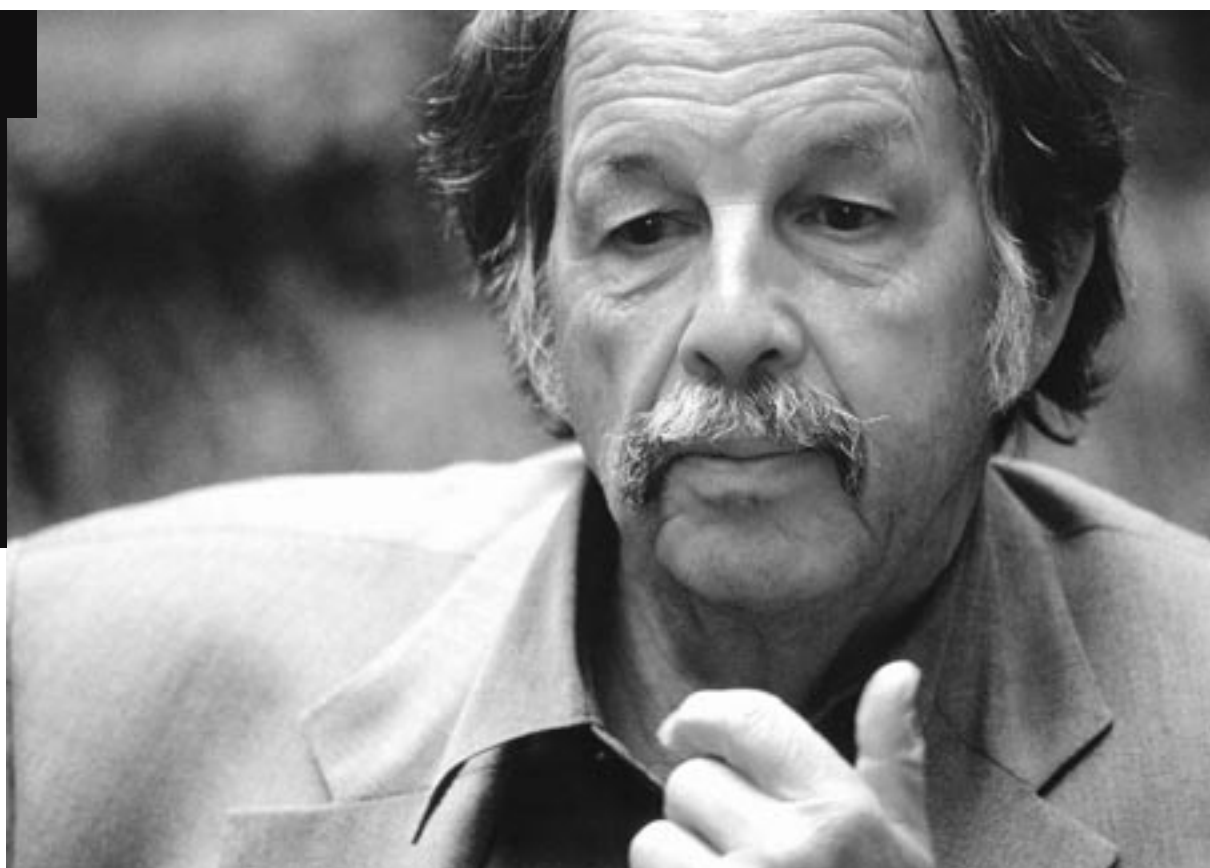
Cla Semadeni wurde 1947 in Graubünden geboren. Nach dem Architekturstudium an der ETH Zürich arbeitete er vorerst in einem privaten Planungsbüro. Anschliessend wechselte er in die öffentliche Verwaltung: Stadtplaner Stadt Zug, Chef Bau- und Planungsamt Stadt Dübendorf, Vizedirektor Stadtplanungsamt/Amt für Siedlungs- und Städtebau Stadt Zürich. 1998 trat er als Chef des Amtes für Raumplanung in die Dienste des Kantons Graubünden. Er ist seit Jahren in verschiedenen nationalen und internationalen Fachorganisationen und -gremien aktiv. Zur Zeit vertritt er unter anderem die Schweizer Kantone in den transnationalen Gremien der EU-Gemeinschaftsinitiative «Interreg IIIB Alpine Space» und amtiert als Co-Präsident der Schweizerischen Vereinigung für Zukunftsforschung «swissfuture».

«Den Boden mit einer Lenkungsabgabe schützen»

• • • • •

Interview: Pieter Poldervaart

Fotos: Julia Konstantinidis



Boden als unsere Lebensgrundlage hat politisch keine Lobby. Der Sozialethiker Hans Ruh plädiert deshalb für ökonomische Instrumente, um den ungehemmten Bodenverbrauch zu bremsen. Gleichzeitig rät er, nach der Ära des technischen Fortschritts wieder Geist, Emotion und Kultur in den Mittelpunkt unserer Zivilisation zu stellen.

Hans Ruh, 1933, habilitierte an der Universität Bern und gründete 1971 das Institut für Sozialethik in Bern. Von 1983 bis 1998 war er ordentlicher Professor für Sozialethik an der Universität Zürich. Heute ist Ruh Verwaltungsratspräsident der bluevalue AG in Zürich. Die Firma bietet ethische Beratungen von Unternehmen an und entwickelt ethische Finanzprodukte.

Jede Sekunde wird in der Schweiz ein Quadratmeter Boden versiegelt, war kürzlich zu lesen. Dieselbe Entwicklung hatten wir schon in den Siebzigerjahren – also courant normal?

Keinesfalls, diese Zahlen sind dramatisch. Die Grösse der Bevölkerung wird zwar mittelfristig stagnieren. Doch was zu denken gibt, ist der ständig wachsende Raumbedarf pro Person. Denn wenn die endliche Ressource Boden immer stärker genutzt und belastet wird, schlägt sich das auf die Umwelt nieder – von der Artenvielfalt über die Grundwasseranreicherung bis zur Bodenverdichtung. Dabei ist das Bevölkerungswachstum zweitrangig: Wir sind ganz allgemein eine «Übernutzungsgesellschaft». Ein US-Amerikaner verbraucht pro Kopf hundertmal mehr Energie als ein Inder, die Korrelation von Bevölkerungswachstum und Umweltzerstörung ist somit sehr relativ. Das zeigt auch ein Rechenbeispiel im Bereich Ernährung: Würde die Schweiz geschlossen zum Vegetarismus übertreten, wäre der Flächenbedarf siebenmal kleiner als heute. Die Lebensweise ist also viel entscheidender als die Anzahl Menschen.

Doch lässt sich die Übernutzung überhaupt steuern?

Politisch sehr wohl – aber Umwelt ist derzeit wenig populär. Boden ist ein besonders schwieriges Thema, denn vielen Menschen ist der Bezug zum eigenen Tun nicht bewusst. Mit dem Thema Bodenschutz lassen sich halt keine Wahlen gewinnen.

Das sind ziemlich düstere Perspektiven...

...richtig. Obwohl es durchaus Ideen gäbe, wie der Boden langfristig zu schützen wäre: Er müsste, wie etwa das Wasser, in die Verwaltung der Allgemeinheit gelangen, nach dem Prinzip Allmend also. Nur ist dieser Zug natür-

lich längst abgefahren. Es bleibt somit jener Mechanismus, der in anderen Bereichen angeblich die einzige Lösung ist: der Markt. Aber wenn wir schon Privatisierungen akzeptieren, müssen wir sie auf ein ethisches Fundament stellen. Man könnte zum Beispiel ethische Boden-Fonds ins Leben rufen. Dabei müssten sich die mit Boden handelnden Unternehmen an Kriterien wie umweltschonendes Bauen, effiziente Bodennutzung und faire Arbeitsbedingungen bei den beteiligten Baufirmen verpflichten. Voraussetzung wären Anreize mit einem entsprechenden Bewusstsein.

Sind Sie nicht zu optimistisch?

Solche Kriterien werden aufkommen, davon bin ich überzeugt. Wenn nicht mehr der Staat, sondern Private oder gemischtwirtschaftliche Akteure die Zuteilung des Bodens übernehmen, entwickelt sich auch eine ethische Diskussion. Wir brauchen deshalb neue Instrumente, die erstens eine sinnvolle ökologische und soziale Nutzung des Bodens fördern und die zweitens wirtschaftliche Vorteile für die Investoren bringen. In welche Richtung es gehen kann, zeigen die Zertifikate für CO₂-Emissionen und die jetzt etwa in der EU entstehenden Börsen, an denen diese «Verschmutzungsrechte» gehandelt werden. Natürlich können sich dann vor allem Reiche die Verschmutzung leisten. Aber mit einem einzigen Rezept kann man nun mal nicht alle Probleme aus der Welt schaffen.

Nicht nur Umwelt, auch Raumplanung steht heute tief im Kurs. Was könnte neue Impulse geben?

Das Bewusstsein für die Raumplanung ist gegenüber den Siebzigerjahren deutlich zurückgegangen, ebenso der politische Wille. Damals gab es eine eigentliche Euphorie in Sachen Raumplanung und häuslicher Umgang mit dem Boden. Selbst der Schweizerische Evangelische Kirchenbund hatte

eine entsprechende Kommission, deren Meinung angehört wurde und mit Artikel 4 «Information und Mitwirkung» sogar Eingang ins Raumplanungsgesetz fand. Aber klagen hilft nichts, wir müssen auf jene Strategien setzen, die en vogue sind – also ökonomische Instrumente. Wir stehen vor der Herausforderung, den Bürgerinnen und Bürgern zu erklären, dass sie mit ihrem Geld selbst dafür verantwortlich sind, ethisch zu handeln – weil sich sonst nichts bewegt.

Doch die Belastung mit Lärm und schlechter Luft nimmt eher zu – müsste der Staat mehr regulieren?

Zwar wird da und dort eine angebliche Überregulierung beklagt. Das mag für Details zutreffen. Doch bei den ganz grossen, den entscheidenden Fragen zieht sich der Staat stark zurück. Nehmen wir das Beispiel Zürich. Bevor ich selbst baute, informierte ich mich auf der Gemeinde, wie sich der Fluglärm entwickeln würde. Man gab mir Entwarnung, ich baute – und heute sitze ich mitten im Südanflug, 200 Meter über meinem Kopf donnern die Maschinen. Offenbar ist die Raumplanung schlicht Makulatur, die Richtplanung gleicht der einer Bananenrepublik. Zukunftsweisende Raumplanung muss dringend verlässlich sein. Dazu gehört, dass man störende Elemente wie etwa die Autobahnen kanalisiert. Dieses Verfahren ist aber nur fair, wenn die Verursacher von Lärm, Abfall oder anderen Belästigungen dafür bezahlen und damit jene Bevölkerungsteile entschädigen, die sich diesen, freiwillig oder unfreiwillig, aussetzen.

In der Siedlungsentwicklung zeigt sich eine Wanderbewegung hin zu den Zentren. Wie könnte dies verträglich gestaltet werden?

Zyniker behaupten, in den nächsten 50 Jahren würden etliche Alpentäler unbewohnbar und entvölkert sein. Ich meine ja auch, dass nicht jede Alpwiese weiter-

hin bestossen werden muss. Doch man darf sich nichts vormachen. Ein verlassener Kulturraum wird nicht automatisch zum wertvollen Biotop.

Eine «Mittellandisierung», bei der alle in die Zentren Zürich, Basel, Bern und Arc Lémanique ziehen würden, wäre ebenfalls wenig hilfreich. Ich plädiere für eine dezentralere Entwicklung, für regionale Zentren, die auch mit dem ÖV gut erschlossen sind. Dazu gehört ein konsequentes verdichtetes Bauen. Ich besitze selbst ein Haus in der Berner Halen-Siedlung: 80 Einfamilienhäuser auf engem Raum, jedes hat ein kleines Gärtchen, daneben gibt es Gemeinschaftsräume, ein Freibad, Kindergarten, Waschküche und einen Laden. Neben dem bescheidenen Landbedarf haben solche Strukturen soziale Vorteile; es sind eigentlich kleine, lebendige Siedlungen. Die Kunst liegt also darin, privaten und gemeinschaftlichen Raum intelligent zu kombinieren. So sollten regionale Zentren dichter ausgebaut werden. Ein weiterer Vorteil von dichter Besiedelung ist natürlich die effiziente Erschliessung mit Bahn und Bus.

Das tönt alles verheissungsvoll – doch wie realistisch sind diese Visionen? Noch immer gilt das Einfamilienhaus mit grossem Umschwung als das Nonplusultra.

Das stimmt schon, ich selbst wohne ja auch in einem... Es ist einerseits angenehm, seine Privatsphäre zu haben, zum andern besteht die Gefahr der Isolation. Was uns fehlt, ist die Begeisterung für die Begegnung. Das Zusammensein müsste einen höheren Stellenwert erhalten. Aber dafür braucht es Modelle. Eben zum Beispiel die Halen-Siedlung, die Ende der Fünfzigerjahre vom heute renommierten «Atelier 5» erbaut wurde. Doch solche Muster sind rar. Das liegt wohl auch am fehlenden Geld. 80 Einfamilienhäuser aufs Mal zu bauen, solche grosse Würfe brauchen viel Kapital.

Die aktuelle Diskussion zielt in die entgegengesetzte Richtung: Milliarden von Franken könnten nicht in neue Einkaufszentren und Sportstadien investiert werden, weil diese von Umweltverbänden juristisch blockiert würden...

Gebaut wird ja sehr wohl. Doch um auf den Vorwurf einzugehen, die Kritik der Einsprechenden doch auf die Art der Finanzierung solcher Projekte. Sehen Sie, in zehn Jahren wird man gratis fliegen können – weil die Kosten für den Flugbetrieb über die Läden am Flughafen quersubventioniert werden. Ähnlich läuft's beim Fussball: Hier sollen Einkaufszentren das Geld für den Sport beschaffen. Muss das so sein? Müssen wir den Mehrverkehr, der primär nicht von Sportbegeisterten stammt, in Kauf nehmen?

Mit den rekordhohen Ölkosten ist auch wieder der Benzinpreis ins Gespräch gekommen. Trotz allem, weniger gefahren wird nicht. Woran liegt's?

Benzin ist nach wie vor um ein Vielfaches zu billig. Autos sind in den letzten 50 Jahren fünfmal teurer geworden. Wenn man nur schon die Teuerung seit den Fünfzigerjahren aufrechnet, müsste Benzin heute an die fünf Franken pro Liter kosten. Und zu diesen Betrag müssten nochmals drei Franken Lenkungsabgabe kommen. Acht Franken pro Liter wären nur recht und billig.

Also eine ökologische Steuerreform?

Allerdings, denn heute sind wir, ehrlich gesagt, ziemlich dumm: Wir besteuern die Arbeit und kassieren damit die Steuern bei jenen, die sich volkswirtschaftlich vorbildlich verhalten. Wer hingegen die Umwelt verschmutzt, kommt ohne besondere Steuern weg. Wir müssen somit das Geld dort holen, wo die Welt geschädigt wird. Auf die nachhaltige Raumnutzung umgemünzt

heisst das, der Staat könnte beispielsweise eine Lenkungsabgabe auf Boden verlangen. Wenn, sagen wir, 20'000 Franken pro Quadratmeter neu verbautes Land in einen Topf fliessen, gäbe es viel Geld, etwa für die Klimaforschung. Illusorisch, ich weiss. Aber vernünftig. Und es zeigt sich, dass es die ökonomischen Instrumente gäbe...

...die eine Mehrheit an der Urne bachab schicken würde.

Einverstanden. Am Bewusstsein müssen wir ständig arbeiten. Denn unangenehme Wahrheiten werden heute oft damit pariert, dass man einen Wissenschaftler kennt, dessen Studie das Gegenteil beweist – mit dem bequemen

«Atomkraftwerke stilllegen»



In städtischen Gebieten wünsche ich mir mehr Grünflächen und Orte, an denen junge Menschen ihre Freizeit verbringen können. Auch meine Kinder sollen in einer kindergerechten, sicheren Umgebung aufwachsen dürfen. Ich hoffe, dass es dann noch viele unbebaute Flächen und Naturreservoir gibt. Für die Berggebiete wünsche ich mir, dass sie nicht durch unnötige Tourismusattraktionen verbaut werden. Mein grösster Wunsch aber ist, dass im Jahr 2030 alle Atomkraftwerke stillgelegt sind, denn die sind gefährlich und stören das Landschaftsbild.

Sara Fritz, Birsfelden, 19 Jahre

Effekt, dass man sich darum foutieren kann. Doch die Folgen des ungebrems-ten Mobilitätswachstums sind offen-sichtlich. Ich bleibe bei meiner Aussa-ge, die ich vor Jahren schon machte: Der Sündenfall des Menschen ist die Erfindung des Rades. Das Rad existiert in der Natur nicht. Der Mensch ist dar-auf angelegt, sich im Bereich der Ma-rathonstrecke zu bewegen, viel weiter nicht. Doch dieser Auslauf des Zwei-beiners genügt offenbar nicht mehr. Wir haben die Distanz überlistet – und dies rächt sich jetzt in Form verbauter Landschaft, schlechter Luft, Lärm und Klimaveränderung. Nehmen wir das Beispiel Tourismus: Was suchen diese Menschen? Leben, Herausforderung, Begegnung, Liebe, den Kick. Doch all dies kann man auch anders organisie-ren als mit der heutigen Tourismusin-dustrie, mit dem ganzen Mobilitätsun-terbau. Wir sind ein Stück weit auf der Flucht von uns selbst und müssten UNS eher die Frage stellen, was will ich vom Leben? Und um hier eine Antwort zu finden, muss man andere, neue Fra-gen stellen.

Und, stellen wir die richtigen Fragen?

Zu wenig konsequent, und wir lassen uns ablenken. In der Schweiz und in der EU verfolgt man das Schrittmchen-prinzip, was neue Gesetze angeht: Es wird jahrelang gefeilscht, beispielswei-se um banale Verbrauchsdaten bei Le-bensmitteln. Die grossen Brocken je-doch, die auch finanziell weh tun, etwa den Güterverkehr vom Lastwagen auf die Schiene zu bringen, vertagt man. Apropos Güterverkehr: Mir schwebt immer noch ein europaweites Kanal-system vor, auf dem solarbetriebene Schiffe die Güter lautlos und umwelt-schonend transportieren.

Gehts allein besser, oder doch mit der EU?

Die Möglichkeiten eines Alleingangs sind passé. Aber die Schweiz könnte in



der EU den Föderalismus-Virus einbrin-gen, zusammen mit anderen Infizier-ten, die es durchaus gibt. Dass es ein Europa braucht, ist unbestritten. Doch wir brauchen ein dezentralisiertes Eu-ropa, ein Europa der Regionen.

Und was für eine Schweiz wün-schen Sie sich ganz persönlich in 30 oder 50 Jahren?

Toll wäre es, wenn wir mit der heute vorhandenen Technologie die wichtigs-ten äusserlichen Probleme quasi lautlos lösten. Wenn also technisch-öko-nomische Bedürfnisse wie Nahrung, Behausung und Mobilität gestillt wür-den. Dafür könnten wir mehr Energie und Zeit in die wirklich relevanten Fra-gen stecken: mehr Geist, mehr Emoti-on, mehr Kultur.

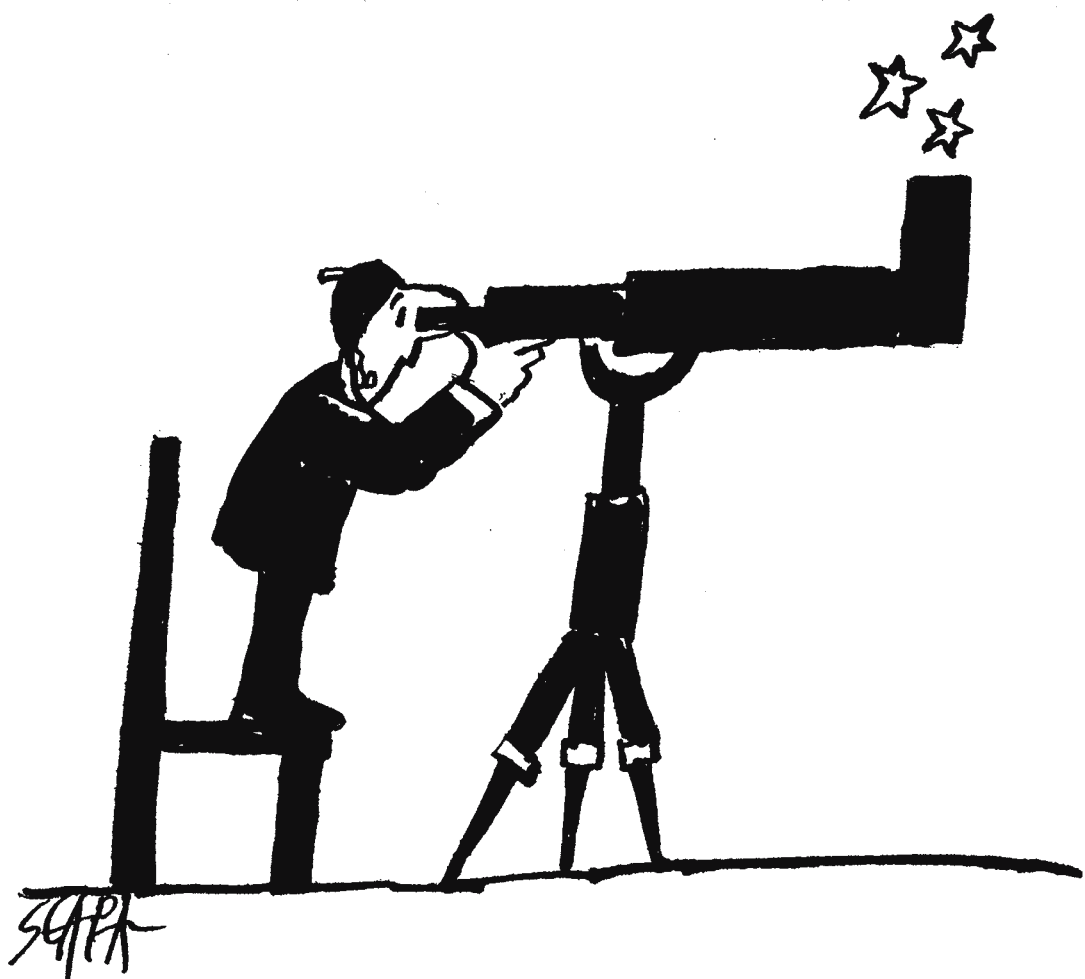
Punkto Europa geht es mir wie Jere-my Rifkin mit seinem «europäischen

Traum», der von einer geistigen Gross-macht spintisiert. Europa muss, wenn es in der Welt eine Rolle spielen will, selbstkritisch Bilanz über die vergan-gen Jahrhunderte ziehen: Wir sind jene, die den Blödsinn mit dem unge-bremsten Wachstum begonnen haben, dem Konsumismus, der heute welt-weit imitiert wird und die entspre-chenden bedrohlichen Folgen wie die Klimaerwärmung mit sich bringt. Eu-ropa muss deutlich machen, dass die Technologie eigentlich für eine besse-re, freiere, friedlichere Welt gedacht ist. Wir müssen ein neues Leitbild le-ben, in dem die Technologie umwelt-verträglich oder gar bionisch abläuft, also in Sachen Energie, Rohstoff und Abfall auf der Natur basiert. Europa hat die Welt schon einmal geistig angeführt – probieren wir es nochmals.

Wie sieht unsere Zukunft aus?

• • • • •

Pietro Cattaneo
ARE-Sektion Verkehrs- und Infrastrukturplanung



Die Polarisierung zwischen den wenig dynamischen, eher ländlichen Gebieten und den dynamischen Metropolregionen wird sich in Zukunft noch verschärfen. Gleichzeitig werden Wohnen, Arbeiten und Konsumie-

ren mehr Raum beanspruchen. Dies zeigt eine Übersicht verschiedener Szenarien und Prognosen. Damit wird deutlich, dass die Raumplanung vor einer wichtigen Bewährungsprobe steht.

Die Raumentwicklung wird von unterschiedlichen Kräften und Faktoren beeinflusst und gesteuert. Aus deren Entwicklung lassen sich wichtige Informationen über die Zukunft der räumlichen Entwicklung ableiten, wobei es sich hier um komplexe Zusammenhänge handelt. Die wichtigsten Faktoren sind Wirtschaft, Demografie, Technologie, Gesellschaft und Politik. Die Siedlungen werden weiter durch die Bauwirtschaft, die nicht bebauten Gebiete durch die Land- und Forstwirtschaft sowie den Tourismus stark beeinflusst. Eine indirekte, aber ausserordentlich starke Wirkung hat schliesslich die Verfügbarkeit von Ressourcen und insbesondere von Energie.

Bevölkerung stagniert

Bereits heute wächst die schweizerische Bevölkerung nur dank des posi-

Szenarien und Prognosen?

Man spricht bei Arbeiten, die sich mit der Zukunft auseinandersetzen, meistens von Prognosen oder Szenarien. *Szenarien* dienen primär der Darstellung alternativer Entwicklungswege und alternativer künftiger Zustände. Unterschiedlich ausgerichtete Szenarien können zum Beispiel aufzeigen, wie sich stark divergierende Annahmen und Rahmenbedingungen auf die Zukunft auswirken dürften. Szenarien behandeln ein bestimmtes Thema auf umfassende und konsistente Art.

Prognosen stellen im Gegensatz zu den Szenarien die (vorab quantitative) Entwicklung auf einem bestimmten Gebiet dar. Sie zeigen auf, wo eine bestimmte Entwicklung hinführen könnte. Mit Prognose wird die auf Messung, Erfahrung oder Simulation beruhende Vorhersage eines in der Zukunft liegenden Zustands bezeichnet. Sie ist also eine begründete Vorhersage. Prognosen werden teilweise für die Abschätzung von einzelnen Szenarien-Elementen herangezogen.

Szenario	2000-2010	2010-2020	2020-2030	2000-2030
Negative Dynamik	+2,5%	-2,3%	-3,6%	-3,4%
Trend	+3,8%	+0,8%	+0,1%	+4,7%
Positive Dynamik	+5,2%	+4,0%	+3,7%	+13,4%
<i>Tatsächliche Entwicklung:</i>	<i>2000-2003</i>	+2,2%		

Tab. 1: Bevölkerungsentwicklung

ven Einwanderungssaldos. Die durchschnittliche Anzahl Kinder pro Frau (heute 1,5) würde nicht mehr ausreichen, um die heutige Bevölkerungszahl aufrechtzuerhalten. Die Bevölkerungsszenarien des Bundesamts für Statistik (BFS) weisen für das Szenario Trend eine kurz- bis mittelfristige Stagnation und ab 2030 sogar eine Abnahme der Bevölkerung aus. Gleichzeitig wird die Bevölkerung immer älter. Weitere Szenarien zeigen die Voraussetzung für

ner Trendfortschreibung ein Referenzszenario zur langfristigen Entwicklung des Bruttoinlandprodukts (BIP) in der Schweiz. Diese Prognose zeigt ein weiteres, mässiges Wirtschaftswachstum auf. Motoren der Entwicklung sind eine weitere Zunahme der durchschnittlichen Produktivität und der Anzahl Beschäftigten. Der Beschäftigungseffekt wird sich jedoch im Lauf der Jahre aufgrund der demografischen Entwicklung abschwächen. Bei der Zusammenset-

Szenario	2000-2010	2010-2020	2020-2030	2000-2030
	+1,3%	+0,9%	+0,4%	+1,0%

Tab. 2: Entwicklung BIP

eine noch negativere Entwicklung und für eine positive Entwicklung auf. Die demografische Entwicklung hat einerseits eine starke Auswirkung auf die Bereiche Wirtschaft und Mobilität und wird andererseits stark von den Bereichen Wirtschaft und Gesellschaft beeinflusst.

Wirtschaft wächst mässig

Gestützt auf die Demografieszenarien und auf langfristige Durchschnittswerte zur Entwicklung der Arbeitsproduktivität erstellt das Staatssekretariat für Wirtschaft (seco) im Sinn ei-

zung der wirtschaftlichen Branchen ist mit einem weiteren, wenn auch abgeschwächten Wachstum des dritten Sektors zu rechnen.

Verkehr nimmt weiter zu

Der Verkehr wirkt aufgrund seiner Bedeutung für die Gesellschaft, aber auch wegen seiner Auswirkung auf Umwelt, Mensch und Raum wichtige und zugleich sehr umstrittene Fragen auf. Vor kurzem gab das ARE neue Szenarien zur möglichen Entwicklung des Güterverkehrs heraus. Dort wird festgehalten, dass der Güterverkehr auf Stras-

Szenario	2002-2010	2010-2020	2020-2030	2002-2030
Schiene + Strasse	+17,5%	+18,3%	+10,8%	+54,1%
Strasse	+12,1%	+13,3%	+6,1%	+34,8%
Schiene	+26,0%	+25,5%	+16,8%	+84,6%

Tab. 3: Entwicklung der Güterverkehrsleistung beim Basis-Szenario

Szenario	2000-2010	2010-2020	2020-2030	2002-2030
Erstwohnungen*	+7,7%	+4,2%	+0,9%	+13,2%
Zweitwohnungen	+9,6%	+8,8%	+8,1%	+28,9%

*inklusive nicht bewohnte Wohnungen

Tab. 4: Anzahl nachgefragte Wohnungen

se und Schiene in den nächsten 30 Jahren weiter zunimmt. Die Dynamik schwächt sich aber im Lauf der Zeit ab. Höher wird das Wachstum bei der Schiene ausfallen.

Für den Personenverkehr sind die entsprechenden Arbeiten noch im Gang. Die hier gemachten vorab qualitativen Aussagen sind somit als erste Schätzung zu betrachten. Unbestritten ist ein weiteres, abgeschwächtes Wachstum des Verkehrs. Dafür spricht die oben dargestellte wirtschaftliche und demografische Entwicklung. Als Motoren dieses Wachstums werden vor allem eine weiter wachsende Verfügbarkeit des Autos, Verbesserungen bezüglich Infrastruktur und Angebote im öffentlichen Verkehr sowie ein weiteres Wachstum der Strasseninfrastruktur erwähnt. Betrachtet man die Mobilitätszwecke, zeigt sich zum einen eine Stagnation der Pendler- und zum anderen ein starkes Wachstum der Freizeitmobilität. Die bisherigen Prognosen für die Schweiz gehen für die nächsten 20 Jahre von einem weiteren Verkehrswachstum aus: Je nach Studie steigen die Personenkilometer um 18 bis 48 Prozent.

Nachfrage nach Fläche bleibt

Ein wichtiger Faktor der räumlichen Entwicklung wird weiterhin die Bautätigkeit sein. Da man langfristig von einer weitgehenden Übereinstimmung zwischen Angebot und Nachfrage ausgehen kann, stellt das Angebot einen wichtigen Indikator für die künftige Entwicklung dar. Die Anzahl der nachgefragten Wohnungen wird bei den Erst- und insbesondere bei den Zweitwoh-

nungen weiterhin wachsen. Die allgemeine Wirtschaftsentwicklung wird eine Befriedigung der Nachfrage, die sich insbesondere aus dem Bevölkerungswachstum ergeben wird, weitgehend ermöglichen. Dabei nehmen neben der Bevölkerungszahl deren Alterszusammensetzung und die Entwicklung der Zusammensetzung der Haushalte eine zentrale Rolle ein. Die strukturellen Änderungen in der Wirtschaft, das räumliche Missverhältnis zwischen Nachfrage und Angebot sowie die vorläufige Zunahme der Beschäftigten führen zudem zu einem weiteren Wachstum der nachgefragten Arbeitsfläche.

Die Ausbreitung der Siedlungsfläche für Wohnen und Arbeiten führt schliesslich auch zu einer Zunahme der Verkehrsfläche.

Land- und Forstwirtschaft: Der Druck bleibt erhalten

Die Landwirtschaft stellt eine bedeutende Nutzungsform des Bodens dar und ist somit ein wichtiger beeinflussender Faktor der räumlichen Entwicklung. Ausserdem wachsen die Siedlungen meistens auf Kosten von landwirtschaftlich genutzter Fläche. Mitte der Neunzigerjahre war noch mehr als ein Drittel der Schweiz landwirtschaftlich genutzt. In Zukunft wird der Anteil der Landwirtschaft an der Wertschöpfung weiterhin abnehmen, was mit strukturellen Veränderungen (Betriebsgrösse, Organisationsformen) einhergehen dürfte. Gleichzeitig wird es neben einer Abnahme der landwirtschaftlichen Nutzfläche zu einer vermehrten Polarisierung der Bewirtschaftungsintensität kommen. Die Waldfläche wird in

Zukunft wachsen, doch wird dies den Druck auf gewisse Waldgebiete, vor allem in der Nähe von dicht besiedelten Gebieten und in Tourismusregionen, nicht kompensieren können.

Literatur

- ARE, Perspektiven des schweizerischen Güterverkehrs bis 2030, Bern 2004
- ARE, Perspektiven Personenverkehr 2000-2030 (noch unveröffentlicht)
- Bundesamt für Statistik (BFS), Szenarien zur Bevölkerungsentwicklung der Schweiz 2000-2060, Neuenburg 2002 (www.bfs.admin.ch/stat_ch/ber01/dtfr01b.htm)
- Bundesamt für Statistik (BFS), Bevölkerungspagnosen nach Grossregionen und Kantonen 2002-2040, Neuenburg 2004 (www.bfs.admin.ch/stat_ch/ber01/scenarios_cant/start.htm)
- Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft (BUWAL), Landschaft 2020, Analysen und Trends, Bern 2003



pietro.cattaneo
@are.admin.ch

Perspektiven der Europäischen Raumentwicklung

• • • • •

Peter Schneidewind
Direktor des Österreichischen Instituts für
Raumplanung (ÖIR)



Europäische Raumentwicklung ist in den letzten Jahren kräftig in Bewegung gekommen. Einerseits sind durch die Fortschritte der Europäischen Integration und durch die quantitative Dimension der Integrations-schritte Fragen der räumlichen Entwicklung politisch zum Thema geworden. Andererseits weisen die treibenden Kräfte der Raumentwicklung innerhalb Europas immer

mehr Ähnlichkeit auf. Beides macht es plausibel, auch auf europäischer Ebene nach Lösungen zu suchen.

Peter Schneidewind (1948) ist seit 1989 Direktor des Österreichischen Instituts für Raumplanung (ÖIR). Er studierte Wirtschafts- und Sozialwissenschaften in Wien. Zu seinen Arbeitsschwerpunkten in den letzten Jahren zählten unter anderem Europäische Raumentwicklung, Regionalpolitik und Verkehrsökonomie, Regional- und Stadtentwicklung sowie Arbeitsmarktpolitik.

Der jüngste Erweiterungsschritt der EU, der die Zahl der Mitgliedsländer von 15 auf 25 erhöhte, die Fläche der EU von 3,2 Millionen Quadratkilometern auf 3,9 Millionen Quadratkilometer (+ 22 Prozent) und die Einwohnerzahl von 380 Millionen auf 454 Millionen (+ 20 Prozent) erhöhte, stellt einen Meilenstein der räumlichen Entwicklung Europas dar. Denn die Erweiterung der Union nach Osten und Südosten ist nicht nur aus geopolitischer Sicht von Bedeutung, sondern verändert auch die Raumstruktur innerhalb der europäischen Staaten und die räumlichen Beziehungen zwischen ihnen beträchtlich. Neben der – noch lange nicht abgeschlossenen – Erweiterung des Territoriums der EU nach Südosten hat im Zug des europäischen Integrationsprozesses auch die Raumentwicklung eine europäische Dimension bekommen.

EU-Raumentwicklungspolitik: Vier Ziele

Zu den Fragen, die sich auf europäischer Ebene stellen, gehört nicht nur, welche Territorien dazu gehören, sondern auch, in welcher Weise sie dazu gehören. Wie ist das Verhältnis der Territorien untereinander und wie entwickelt es sich und welcher Gestaltungsspielraum ist dabei auf unterschiedlichen Ebenen gegeben. Und schliesslich: Welche räumlichen Auswirkungen haben sektorale Politiken, insbesondere jene mit starker oder ausschliesslicher europäischer Zuständigkeit? An erster Stelle werden dabei stets die gemeinsame Agrarpolitik, die Verkehrspolitik und die Regionalpolitik genannt, doch reicht das Spektrum der relevanten Politikbereiche weit darüber hinaus bis in die Umwelt-, Forschungs- und Innovationspolitik. In vielen Fällen beziehen sich diese Politiken auf eigene Räume, die nicht deckungsgleich mit der EU-Mitgliedschaft sind. Beispiele dafür sind der Europäische Währungsraum, der «Schengen»-Raum und der europäische Forschungsraum.

Gleichzeitig mit der zunehmenden Bedeutung räumlicher und territorialer Fragen für die europäische Politik hat die Dimension des Raums auch im theoretischen Diskurs neue Aufmerksamkeit erlangt (vgl. Schlögl 2004). Dies kommt auch in dem von der Europäischen Kommission initiierten und von den europäischen Staaten (EU, Schweiz und Norwegen) getragenen Forschungsprogramm ESPON zum Ausdruck, in dem die politisch relevanten Raumforschungsfragen seit 2002 von transnationalen Teams bearbeitet werden (www.espon.lu).

Primäres Bezugsdokument für die Studien und Untersuchungen des ESPON-Programms ist das Europäische Raumentwicklungskonzept (EUREK). Das EUREK wurde 1999 nach jahrelangen Vorarbeiten vom Europäischen Rat in Potsdam verabschiedet und dient seither als fachpolitischer Leitfaden für raumbezogene Politiken der Union. Es benennt die Herausforderungen, denen sich die europäische Raumentwicklungspolitik gegenüberstellt, in Form von vier Zielbestimmungen:

- Förderung des territorialen Zusammenhalts und polyzentrischer Entwicklung;
- Abbau der Ungleichgewichte zwischen Stadt und Land;
- Zugang zu Wissen und Infrastruktur für alle Bürger unabhängig von ihrem Wohnort;
- Schonender Umgang mit Kultur- und Naturerbe.

Globaler Wettbewerb wirkt lokal

Wie für alle EU-Politiken ist darüber hinaus die so genannte Lissabon/Göteborg-Strategie von herausragender Bedeutung (CEC 2004). Die Lissabon-Strategie verknüpft die wirtschaftlichen Ziele der EU mit dem spezifischen europäischen Weg des Wohlfahrtsstaats (Europäische Beschäftigungsstrategie) und der Nachhaltigkeitsstrategie, die vom Europäischen Rat in Göteborg 2001 in die Lissabon-Strategie in-

«Wohnraum für alle»



Ich wünsche mir eine Schweiz, in der Berge, Seen, Wälder und Wiesen auch in 30 Jahren noch Platz finden und gesund sind. Sie sind der Freiraum zum Spielen für die Kinder und der Erholungsraum für die Erwachsenen. Ich hoffe auf genügend bezahlbaren Wohnraum für alle sozialen Schichten, das Ausmass soll jedoch bescheiden bleiben. Der Privatverkehr soll auf ein Minimum beschränkt sein, der öffentliche Verkehr die nötige Mobilität der Menschen garantieren.
Noémie Frischknecht, Zug, 18 Jahre

tegriert wurde. Die viel zitierte Zielbestimmung von Lissabon für Europa, «die wettbewerbsfähigste und dynamischste wissensbasierte Wirtschaft der Welt zu werden, die ein nachhaltiges Wachstum mit mehr und besseren Beschäftigungsmöglichkeiten und sozialen Zusammenhalt schafft», ist ursprünglich kaum räumlich ausgerichtet gewesen.

Zumindest implizit nimmt die Strategie jedoch Bezug auf das Verhältnis von globalen zu lokalen und regionalen Entwicklungen, was auch in jüngster Zeit durch den zunehmenden Einbezug der Regionen in die Lissabon-Strategie zum Ausdruck kommt. Ob im Bereich der Wettbewerbsfähigkeit, des Arbeitsmarkts oder ob im Bereich der umweltbezogenen Politiken, immer stehen die Einordnung der Union in den globalen Wettbewerb sowie die Beiträge und Auswirkungen auf der lokalen Ebene gleichzeitig auf der Tagesordnung.

Das «Pentagon» ergänzen

Territorialer Zusammenhalt, ein Begriff, der durch den Vertrag von Amsterdam in die Welt gesetzt wurde und der das schon traditionelle Ziel des wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalts – die Grundlage der europäischen Regionalpolitik – ergänzt, ist ein recht schillerndes Konzept (Tatzberger 2003). Im Wesentlichen soll es das Ziel einer ausgewogenen und nachhaltigen Entwicklung mit einer territorialen, das heisst räumlichen Dimension versehen. Besonders deutlich wird dies im Zusammenhang mit der Vorstellung von polyzentrischer Entwicklung, die auf drei geographischen Ebenen als analytisch und politisch relevant erachtet wird: der europäischen/transnationalen, der nationalen und grenzüberschreitenden sowie der regionalen/lokalen Ebene. Auf der europäischen Ebene ist vor allem die Dominanz des so genannten Pentagon prägend. Es handelt sich um den wirtschaftlichen und demographischen Kernraum der EU, der die Agglomerationen London-Hamburg-München-Mailand-Paris umspannt und der als einziger Teilraum als Globale Integrationszone (GIZ) in Bezug auf die Weltwirtschaft angesehen wird. Im Sinn polyzentrischer Entwicklung gilt es, dieses Pentagon um weitere, ähnlich starke GIZ innerhalb Europas zu ergänzen (Mehlby 2000). Die Erweiterung der EU stellt diesbezüglich sowohl eine Chance als auch Herausforderung dar.

«Blühende Gemeinden im ländlichen Raum»

Mein Wunsch: Städteplanung, die das Erlebnis Natur einschliesst; eine aktive Regionalpolitik, die für blühende Gemeinden im ländlichen Raum kämpft: für nahe Schulen, für öffentlichen Verkehr, für Regionen, für die Vielfalt. Weiter wünsche ich mir Lebens- und Wissensstätten im ländlichen Raum, Raum mit Bezug zur Natur, Inspiration und einem nachhaltigen Austausch mit unserer Umwelt, in der über die Beziehung



Mensch und Umwelt nachgedacht und diese gelebt wird. Dies wären Zeichen für eine Welt mit einem neuen Verständnis: Wir in der Welt in der Umwelt.

Rafael Mottl, Oftringen, 20 Jahre

Ungleichgewichte verringern

Womit wir wieder beim Hauptthema der räumlichen Entwicklung Europas für das kommende Jahrzehnt und darüber hinaus sind – der Konvergenz der Lebensbedingungen und der Wettbewerbsfähigkeit in den Regionen des erweiterten Europas: Gegenwärtig wachsen die rückständigen Regionen, denen es an Infrastruktur, Qualifikation und sozialem Kapital mangelt, insgesamt zwar im Durchschnitt um fast drei Prozent pro Jahr gegenüber nur knapp zwei Prozent im übrigen Europa. Der Grad der Konvergenz ist jedoch von Region zu Region sehr verschieden und spiegelt weitgehend den Stellenwert wider, den die jeweilige Region innerhalb des Mitgliedstaates hat. Die unübersehbare Konzentration auf die Hauptstädte ist für viele Länder mit Entwicklungsrückstand, insbesondere im Erweiterungsraum, im Licht einer polyzentrischen Entwicklung eine deutliche Herausforderung (EK 2004b).

Das Verhältnis von städtischer zu ländlicher Entwicklung ist für die Verringerung der bestehenden territorialen Ungleichgewichte im Zusammenhang der Konvergenz, aber auch darüber hinaus von entscheidender Bedeutung. Die deutliche Verschiebung der Agrarpolitik zu einer Politik für den ländlichen Raum, die mit der jüngsten Reform der gemeinsamen Agrarpolitik eingeleitet wurde, wird vielfach als zu gering angesehen, um die notwendigen Wachstumsimpulse für die agrarisch dominierten Räume auszulösen.

Das innerhalb Europas überaus heterogene Stadt-Land-Gefüge und die unterschiedlichen Formen der Beziehungen zwischen den Zentren und deren Peripherien bleiben vom Wandel der Agrarpolitik nur wenig betroffen.

Polyzentrische Entwicklung, Ergänzung der Agrarpolitik mit Politik für den ländlichen Raum, neue Agglomerationspolitik, Erhalt beziehungsweise Ausbau der regionalen Wettbewerbs- und Innovationsfähigkeit, territorialer Zusammenhalt durch ausgewogene Entwicklung aller Teilräume: In all diesen Fragen der räumlichen Entwicklung zeigt sich selbst dem flüchtigen Beobachter, wie sehr die Schweiz ein Teil Europas ist.



schneidewind@oir.at

Literatur

- EK (2004a), Delivering Lisbon: Reforms for the Enlarged Union, Report to the Spring European Council 25-26 March 2004, COM (2004) 29, 20.2.2004
- EK (2004b), Eine neue Partnerschaft für die Kohäsion: Konvergenz, Wettbewerbsfähigkeit, Kooperation, Dritter Bericht über den wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalt
- ESPON (2004a), ESPON in progress, Preliminary results by autumn 2003
- ESPON (2004b), Interim Territorial Cohesion Report
- Schlögl, K. (2003), Im Raume lesen wir die Zeit, Carl Hanser Verlag, München, Wien
- Tatzberger, G. (2003), The concept of territorial cohesion in Europe – its genesis and interpretations and link to polycentric development; Paper presented at the ACSP-AESOP Third Joint Congress, Leuven 2003
- Mehlby, P. (2000), Global Integration Zones – Neighbouring Metropolitan Regions in Metropolitan Clusters, in: Informationen zur Raumentwicklung, Heft 11/12
- EK (1999), EUREK Europäisches Raumentwicklungskonzept. Auf dem Wege zu einer räumlich ausgewogenen und nachhaltigen Entwicklung der Europäischen Union

Bauen und Wohnen in der Zukunft



Ernst Hauri, Leiter Bereich Grundlagen und Information im Bundesamt für Wohnungswesen (BWO)



Lukas Bühlmann, Direktor Schweizerische Vereinigung für Landesplanung (VLP)

Welches sind die drei wichtigsten Anforderungen, die die Schweiz erfüllen muss, um im Bereich Bauen und Wohnen für die Anforderungen des Jahrs 2030 gerüstet zu sein?

Die Wohnverhältnisse müssen den Bedürfnissen und Ansprüchen der Bewohnerschaft im Jahr 2030 entsprechen. Sie müssen auch für Haushalte mit geringeren finanziellen Mitteln tragbar und mit einer nachhaltigen Siedlungsstruktur vereinbar sein.

1. Zentrale Wohn- und Arbeitsgebiete mit guter öV-Anbindung und nahen Einkaufsmöglichkeiten; 2. kreative Lösungen zur Koordination von Raumplanung und Umweltschutz; 3. Trennung von Bau- und Nichtbaugebieten aus wirtschaftlichen und ökologischen Überlegungen.

Welche Massnahmen von Behörden, Wirtschaft, Politik und Privaten braucht es dazu?

Für alle am Bau und Umbau von Wohnungen Beteiligten gilt es, die demografischen und wirtschaftlichen Entwicklungen zu verfolgen und die richtigen Schlüsse für die eigene Tätigkeit zu ziehen. Die primäre Aufgabe von Politik und Behörden ist es, mit geeigneten rechtlichen Rahmenbedingungen für Märkte zu sorgen, die eine optimale Wohnungsversorgung ermöglichen, ohne dass gleichzeitig übergeordnete Interessen wie eine nachhaltige Siedlungsentwicklung verletzt werden.

Die Siedlungsentwicklung ist über die kantonale Richtplanung besser zu steuern und enger mit der Verkehrsplanung zu koordinieren. Marktwirtschaftliche Instrumente sind zu prüfen; die im RPG vorgesehene Mehrwertabschöpfung ist umzusetzen. Eine nachhaltige Siedlungsentwicklung ist nur möglich, wenn das heutige Gartenzaundenken von Gemeinden und Kantonen überwunden wird und die verschiedenen Akteure besser und frühzeitiger zusammenarbeiten.

Und wie wird die Schweiz im Bereich Bauen und Wohnen im Jahr 2030 tatsächlich aussehen?

Ohne Gegensteuer ist eine Fortsetzung der Entwicklung der vergangenen 30 Jahre zu befürchten: Eine Grossagglomeration zwischen dem Genfer- und Bodensee mit Siedlungs- und Wohnverhältnissen wie wir sie heute von Amerika kennen. Mit abgesonderten Wohnoasen von hoher Qualität für die einheimischen, wirtschaftlich stärkeren Einwohnergruppen, mit unsicheren, identitätslosen und immissionsreichen Wohngebieten für die Restbevölkerung und mit ausgestorbenen peripheren Regionen.

Dies hängt von den kommenden Jahren ab. Schlimmstenfalls wird im Mittelland, am Juranordfuss, im Tessin und in den grossen Alpentälern ein Siedlungsteppich mit gesichtslosen, lieblos aneinander gereihten Dörfern und im Verkehr ertrinkenden Agglomerationen entstehen. Bestenfalls gelingt es, die heute vorhandene Wohn- und Siedlungsqualität zu erhalten, die oben erwähnten Probleme in den Griff zu bekommen und Gebiete mit schlechter Wohn- und Lebensqualität aufzuwerten.

Welchen Beitrag kann die Raumentwicklung dazu leisten?

Sie kann nur dann einen Beitrag leisten, wenn ihre bekannten hehren Ziele von der Politik auf allen drei Ebenen ernst genommen und in Massnahmen umgesetzt werden. Verdichtung der bereits gebauten Umwelt statt Zersiedelung, sozial und ethnisch durchmischte Wohngebiete statt räumlich abgeschottete Bevölkerungsgruppen und eine angemessene Wohnungsversorgung für alle statt Flächenüberkonsum einer Minderheit müssen dabei die Leitplanen sein.

Ansätze zu einer nachhaltigen Raumentwicklung sind vorhanden. Stichworte sind die Agglomerationsprogramme, Qualitätsverbesserungen bei den Richtplänen der 2. Generation und der allfällige Einsatz von marktwirtschaftlichen Instrumenten. Dies genügt jedoch bei weitem nicht. Bund, Kantone und Gemeinden müssen klar sagen, in welche Richtung die räumliche Entwicklung gehen soll und ihre Entscheide und Aktivitäten konsequent auf diese Entwicklung ausrichten.



Michael Töngi – Kampagnenleiter Schweizerischer Mieterinnen- und Mieterverband (SMV)



Patrik Gisel, Mitglied der Geschäftsleitung der Raiffeisen-Gruppe und Leiter des Dep. Markt & Vertrieb



Armin Binz, Leiter Institut für Energie, Fachhochschule beider Basel

1. Es braucht preisgünstigen Wohnraum, damit die Ausgaben für die Miete nicht den Konsum abwürgen. 2. Kartelle müssen aufgebrochen werden, um die Preise zu senken. 3. Klare Standards sorgen dafür, dass die Schweiz den Energieverbrauch im Wohnbereich weiterhin senkt.

Mit einem neuen Mietrecht wird massiven Mietzinsaufschlägen ein Riegel geschoben. Bund und Kantone nehmen ihre soziale Verantwortung wahr und betreiben eine aktive Wohnbauförderung. Seriöse Anleger entdecken den Wohnungsbau wieder als langfristige Anlagemöglichkeit.

Die Anforderungen an Individualität, Wohnkomfort, Wohnfläche und Wohnqualität werden zunehmen, ebenso der Trend zu neuen, kreativen Eigentumsverhältnissen. Deshalb wird der Siedlungsdruck in den Agglomerationszentren zunehmen.

Die Politik soll sich für die notwendigen Rahmenbedingungen einsetzen, damit die heutige liberale Marktordnung erhalten und die Bedürfnisse optimal unterstützt werden können. Bauen und Wohnen sollen weiterhin nach marktwirtschaftlichen Grundsätzen funktionieren. Wirtschaft und Private müssen unternehmerisches Handeln und Kreativität beitragen. Zur Schonung und sinnvollen Nutzung der begrenzten Raum- und Landressourcen sind wo notwendig wirksame Konzepte zu erarbeiten.

1. Die Rationalisierungs- und Entwicklungspotenziale ausschöpfen. 2. Fachleute im Baubereich, die über hohe fachliche, methodische und soziale Kompetenzen verfügen. 3. Weiterer infrastruktureller Ausbau, vor allem in der Kommunikation und im öffentlichen Verkehr.

Wichtig ist, dass vernetzte Anstrengungen erfolgen: 1. Intensivierte praxisorientierte Bauforschung und Innovationspflege in Betrieben und Hochschulen, in Kooperation mit Privaten und Behörden (Pilot- und Demonstrations-Vorhaben). 2. Bessere Abläufe und Instrumente für Qualitätsmanagement mit Zielrichtung nachhaltiges Bauen. 3. Rationalisierung und Standardisierung des Bauens unter Berücksichtigung von Qualitätsoptimierung, Nachhaltigkeit und Kosteneffizienz vorantreiben.

Nach dem klaren Nein der Bevölkerung zur ungerechten Mietrechtsrevision im Februar 2004 und zur Spar- und Abbaupolitik durchs Steuerpaket im Mai stehen die Chancen für nachhaltige Reformen gut. Sollte eine mieterfeindliche Politik noch weiterverfolgt werden, so wird der Leidensdruck weiter steigen. Sicher vor dem Jahr 2030 wird die Schweiz feststellen, dass Wirtschaftswachstum und Wohlstand nur möglich sind, wenn den Mietenden genügend preiswerter Wohnraum zur Verfügung steht.

Die Schweiz wird diesbezüglich nicht fundamental anders aussehen als heute. Privates Wohneigentum wird nichts an seiner Attraktivität und Bedeutung einbüßen. Wie bereits beschrieben werden die Ansprüche im privaten Wohnbereich qualitativ steigen, neue Wohn- und Eigentumsformen werden sich etablieren. Der Sanierungs-/Erneuerungsbereich wird im Vergleich zum Neubaubereich an Bedeutung gewinnen. Die Agglomerationsgemeinden werden an Attraktivität zunehmen.

Dank weiter verbesserten Telekommunikationsmöglichkeiten und angepassten Arbeitsmodellen werden Wohnen und Arbeiten näher zusammenrücken. Nutzungsflexibilität wird ein wichtiges Merkmal der zukünftigen Bauten sein. Die Bauten werden in einem hohen Mass technisiert und mit einem benutzerfreundlichen und diskret wirkenden Gerätepark versehen sein (intelligent buildings). Gebäude werden eine ähnliche Entwicklung durchlaufen, wie sie bei Automobilen festgestellt werden kann.

1. Es hat zwar in der Schweiz genügend eingezontes Land, doch oft werden Grundstücke gehortet. Das Baulandangebot muss verflüssigt werden, in dem es beispielsweise zum Verkehrswert besteuert wird. 2. Weiter braucht es mehr raumplanerische Anreize für den Bau von preisgünstigem Wohnraum, der meistens gleichbedeutend ist mit einer raumsparenden, verdichteten Bauweise. Viele Gemeinden wollen nur noch Einfamilienhaus-Neubauten und fördern so hohe Wohnkosten.

Die Raumentwicklung hat zur Unterstützung der zukünftigen Anforderungen die notwendigen raumplanerischen Grundlagen zu entwickeln, damit die unterschiedlichsten Bedürfnisse der verschiedenen Interessengruppen optimal auf die begrenzten räumlichen Ressourcen in der Schweiz ausgerichtet werden können. Dabei ist stets die Verhältnismässigkeit im Hinblick auf eine liberale Marktordnung zu wahren.

Sie soll Rahmenbedingungen schaffen, dass die Entwicklungen den Kriterien der Nachhaltigkeit möglichst gut entsprechen. Zur Illustration: Energetisch optimierte Gebäudehüllen sollen nicht behindert, kompaktes Bauen soll begünstigt, unbeheizte Räume als Entlastung beheizter Räume sollen gefördert und wertvolle, weil unversiegelte und bepflanzte Freiflächen sollen unterstützt werden. Im Weiteren muss die Beeinflussung der Qualität der Verkehrsinfrastruktur ein wichtiges Anliegen sein.

Wirtschaft und Konsum in der Zukunft



Rudolf Walser,
Chefökonom, Mitglied der
Geschäftsleitung econo-
miesuisse



Regula Rytz,
Zentralsekretärin Schwei-
zerischer Gewerkschafts-
bund

Welches sind die drei wichtigsten Anforderungen, die die Schweiz erfüllen muss, um im Bereich Wirtschaft und Konsum für die Anforderungen des Jahrs 2030 gerüstet zu sein?

Der Strukturwandel wird weitergehen, vorausgesetzt Gesellschaft und Politik stehen diesen Herausforderungen offen und nicht ängstlich gegenüber. Die Wettbewerbsfähigkeit bleibt unvermindert aktuell. Und Gesellschaft, Wirtschaft und Politik müssen den Wandel zur Chance machen.

Wir müssen erstens mehr in die Bildung investieren und die Chancengleichheit ausbauen. Dann braucht es zweitens eine gerechtere Verteilung von Arbeit und Einkommen – auch um die Kaufkraft zu erhalten – und drittens die Verwirklichung der Lohn-gleichheit zwischen Frauen und Männern.

Welche Massnahmen von Behörden, Wirtschaft, Politik und Privaten braucht es dazu?

Gute rechtliche und institutionelle Rahmenbedingungen mit Anreizstrukturen für permanente Investitionen und Innovationen sind unentbehrlich. Dieses Umfeld muss die Politik schaffen. Nur im Wettbewerb können Unternehmen die marktfähigen und erfolgreichen Güter und Dienstleistungen herausfinden. Dafür braucht es qualifizierte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter auf allen Stufen. Die Pflege des Humankapitals erfordert das Zusammenwirken von Staat, Politik und Wirtschaft.

Damit alle Menschen in der Schweiz einen anständigen Lohn und sichere Arbeitsplätze haben, muss die Sozialpartnerschaft gestärkt werden. Vom Staat erwarten wir ein gutes Sozialversicherungssystem, Massnahmen gegen Familienarmut, Investitionen in den Service Public, etwa in den öffentlichen Verkehr, und in die Bildung. Eine falsche Sparpolitik gefährdet die wirtschaftliche und soziale Entwicklung.

Und wie wird die Schweiz im Bereich Wirtschaft/Konsum im Jahr 2030 tatsächlich aussehen?

Es ist unmöglich, die Zukunft über 25 Jahre vorherzusagen. Aber es ist möglich, den Weg in die Zukunft durch Offenheit, Mut und Tatkraft zu gestalten. Diesen Herausforderungen müssen sich letztlich alle stellen.

Ich bin keine Prophetin. Starke Kräfte ziehen heute in Richtung Entsolidarisierung, Deregulierung, rein quantitatives Wachstum und schnelle Profite. Die Gewerkschaften setzen dagegen auf soziale Sicherheit und wirtschaftliche Nachhaltigkeit. Die Bürgerinnen und Bürger werden entscheiden, ob es mehr Egoismus für wenige oder Wohlstand für alle geben wird. Die letzten Abstimmungen in Sachen Steuerpaket oder AHV-Abbau haben unseren Weg gestärkt.

Welchen Beitrag kann die Raumentwicklung dazu leisten?

Die Raumentwicklung kann und muss die Rahmenbedingungen so gestalten, dass über eine konzentriertere Flächennutzung, effizientere Verkehrssysteme und umweltschonende Materialien der Übernutzung unserer beschränkten Umweltgüter im Allgemeinen und des Bodens im Besondern Einhalt geboten wird. Dabei wird der Preismechanismus eine wichtige Rolle spielen müssen.

Die Raumentwicklung kann zu einer besseren Durchmischung von Wohnen, Arbeit und Konsum beitragen und den steigenden Mobilitätsbedarf kanalisieren. Raumentwicklung leistet aber auch einen Beitrag gegen die wachsenden Ungleichheiten. Damit EinfamilienhausbesitzerInnen im Grünen nicht auf Kosten der Wohnqualität der tieferen Einkommensschichten zur Arbeit fahren, braucht es zum Beispiel mehr Wohnungen in den urbanen Zentren und einen Ausbau des öffentlichen Verkehrs.



Jacqueline Bachmann, Geschäftsführerin Stiftung für Konsumentenschutz SKS



Aymo Brunetti, Leiter der Direktion für Wirtschaftspolitik im Staatssekretariat für Wirtschaft seco



Remigio Ratti, Dozent für «Economia e Istituzioni» an der Università della Svizzera italiana (USI)

Die KonsumentInnen profitieren dank dem Wettbewerb von günstigeren Preisen. Sie können sich darauf verlassen, dass sämtliche Produkte und Dienstleistungen grundsätzlich nach hoch stehenden ethischen, sozialen und ökologischen Kriterien produziert wurden.

Wenn es darum geht, die langfristigen Anforderungen der nächsten fünf Jahre an unsere Gesellschaft aufzulisten, dann sind es in erster Linie die Sicherung des Wohlstands, die Sicherung der Vollbeschäftigung und die Regelung unserer Beziehung zu Europa.

Unsere historische Maxime bleibt gültig: grösste Flexibilität nach aussen, kompensiert durch einen hohen Grad an internem Zusammenhalt und durch eine starke Territorialität, verstanden als individuelle und kollektive Fähigkeit, sich den «globalen» Herausforderungen zu stellen.

1. Die Wirtschaft muss ihre Verantwortung so wahrnehmen, dass Lebensmittel und Güter wie oben genannt produziert werden. 2. Es braucht entsprechende gesetzliche Rahmenbedingungen auf Basis der Selbstverantwortung, jedoch mit effizienter unabhängiger Kontrolle. 3. Bereitschaft der KonsumentInnen, für solcherart produzierte Lebensmittel und Güter auch einen höheren Preis zu bezahlen, also einen fairen Preis für faire Produkte.

Den Wohlstand werden wir nur dann sichern können, wenn es uns gelingt, das Wachstum zu steigern. Vor allem wird dazu eine Intensivierung des Wettbewerbs im Binnenmarkt Schweiz vonnöten sein. Die gute Beschäftigungslage werden wir dann erhalten, wenn der Arbeitsmarkt flexibel bleibt. Während die Wirtschaft die erforderlichen Anpassungen relativ problemlos bewältigt, reagieren die Politik und häufig auch die Stimmbürger mit Vorsicht auf solche Veränderungen.

Die charakteristischen Stärken unserer Entwicklung müssen wieder zur Geltung kommen: a) Ein interner Zusammenhalt, der mehr auf der Kraft der zivilen Gesellschaft und auf dem Subsidiaritätsprinzip statt auf dem Staat aufbaut; b) eine innovative Wirtschaft, die pragmatisch statt ideologisch sein muss; c) ein privates Verhalten, das die kollektive Herausforderung in einem Kontext der Öffnung besteht.

1. Die Schweiz wird zum Land von Dienstleistungsunternehmen, denn Produktivität und damit Arbeitsplätze werden laufend zum billigsten Ort ausgelagert. 2. Bei der technischen Entwicklung wissen wir nicht mehr ganz genau, ob sie uns steuert oder wir sie. 3. Als moderne Konsumentin gilt, wer zu jeder Tages- und Nachtzeit arbeitet, isst, «freizeitet»; die bisherigen Strukturen in Arbeits- und Privatwelt haben sich aufgelöst; Convenience ist zum Mass aller Dinge geworden.

Die Entwicklung der Wirtschaft weist in der Schweiz immer mehr in die Richtung einer Dienstleistungsgesellschaft. Dies wird für den Agrar- und teilweise auch für den Industriesektor eine Anpassungsbereitschaft nach sich ziehen. Die Entwicklung des Konsumsektors ist wohl noch schwieriger zu prognostizieren. Die Trendforscher sagen uns, dass die wichtigsten Impulse aus den Bereichen der Bio- und der Nanotechnologie zu erwarten sind.

Es wird eine post-industrielle und globalisierte Dienstleistungswirtschaft sein; die stagnierende Gesellschaft wird auf Zuwanderung angewiesen sein, aber einige Bereiche sowie zahlreiche produktive Nischen mit hohem Mehrwert und innovativem Charakter aufweisen (Science City).

1. Eine nachhaltige Raumplanung kann den Trend zu überdimensionierten Freizeit- und Konsumeinrichtungen bremsen. 2. Wenn dem öffentlichen Verkehr gegenüber dem motorisierten Individualverkehr Priorität eingeräumt wird, reduziert dies den Landschaftsverbrauch und die Umweltbelastung. 3. Mit Information kann die Raumentwicklung aufzeigen, welche Folgen für die Gesellschaft und für die Einzelnen zu erwarten sind, wenn nachhaltige Entwicklung und Mobilität ausgebremst werden.

Die Raumentwicklung wird sich auch in den Dienst der Erhaltung des Wohlstands stellen müssen. Es wird immer deutlicher, dass in einem globalisierten Umfeld die Standortfrage die entscheidende Rolle spielen wird. Standorte mit stark restriktiven Rahmenbedingungen werden die Arbeitsplätze und damit den Wohlstand kaum halten können. Standorte mit solchen Rahmenbedingungen werden von der Entfaltung der neuen Technologien auch nicht voll profitieren können.

In «Leggere la Svizzera» entwerfe ich für das Jahr 2030 das Bild eines Landes, das mehr einem Bund von Regionen im Innern eines europäischen Territoriums gleicht als einem Nationalstaat. Die Raumentwicklung wird strategisch bedeutend sein: vernetzt zu sein auf globaler, europäischer, regionaler und urbaner Ebene. Diese Beziehungen werden je länger je weniger geografisch, sondern organisatorisch und institutionell bestimmt sein.

Energie und Umwelt in der Zukunft



Rolf Hartl,
Geschäftsführer Swissoil



Jürg Buri, Geschäftsleiter
Schweizerische Energie-
stiftung SES

Welches sind die drei wichtigsten Anforderungen, die die Schweiz erfüllen muss, um im Bereich Energie und Umwelt für die Anforderungen des Jahrs 2030 gerüstet zu sein?

Erstens die bestmögliche Versorgungssicherheit. Zweitens eine trotz unserer Importabhängigkeit kostengünstige Energieversorgung. Und drittens ein System, das so effizient betrieben wird, dass Umwelt und Ressourcen maximal geschont werden.

1. Das kommende Ende des fossilen Zeitalters ist eine Tatsache, der wir uns heute stellen müssen. 2. Die Diskrepanz zwischen ökologischen Sonntagsreden und Handeln muss schrumpfen. 3. Es fehlt an Motivation, den ökologischen Umbau endlich entschlossen anzupacken.

Welche Massnahmen von Behörden, Wirtschaft, Politik und Privaten braucht es dazu?

Der Umgang mit der Energie spiegelt unseren Lebensstil. Es sind in erster Linie die Konsumenten, die Tag für Tag Entscheidungen treffen, die sich auf Energieverbrauch und Umwelt auswirken. Sie wählen dabei jene Energieprodukte, die den grössten Komfort, die beste Wirtschaftlichkeit und die tiefsten Umweltbelastungen vermitteln. Diese Produkte und Dienstleistungen bereitzustellen, ist Aufgabe der Wirtschaft. Dazu braucht es vorab ein wettbewerbsorientiertes Umfeld.

Eine sichere, umwelt- und menschenrechte Energieversorgung kann nur auf der Förderung von einheimischen erneuerbaren Energiequellen sowie dem rationelleren Einsatz von Energie aufbauen. Unser Planet lässt uns längerfristig keine andere Wahl. Die heutigen fossilen Energieträger inklusive Uran gehen zur Neige. Die Politik muss deshalb heute die Weichen in Richtung Energiewende stellen, damit die Investitionen der Wirtschaft in zukunftsfähige Energiesysteme fließen.

Und wie wird die Schweiz im Bereich Energie und Umwelt im Jahr 2030 tatsächlich aussehen?

Von einer Prognose bin ich felsenfest überzeugt: In wenigen Jahren wird das Problem der klassischen Luftschadstoffe gelöst sein. Im Übrigen werden sich Energiemix und Energieverbrauch stark verändern. Der Verbrauch nimmt zu, der Mix wird bunter, auch wenn die klassischen Energieträger ihre starke Stellung beibehalten werden. Die Entwicklung geht in Richtung dekarbonisierte Energieträger. Der Weg dahin ist allerdings mit vielen Unbekannten gepflastert.

Geht es so weiter wie bis anhin, so wird die Luft bis 2030 dicker und wärmer, der Atomüllberg grösser und strahlender, die Auslandsabhängigkeit gefährlicher, die Versorgungssicherheit labiler, der Wirtschaftsstandort unattraktiver und die gesamte Energieversorgung immer teurer – wobei die Öl-Milliarden ins Ausland abfliessen und uns nur die erhöhten Gesundheitskosten bleiben. Eine Situation also, in der es nur Verlierer gibt.

Welchen Beitrag kann die Raumentwicklung dazu leisten?

Eine der wesentlichen Triebkräfte des Energieverbrauchs sind die demographische Entwicklung und der zunehmende Raumbedarf jedes Einzelnen. In der Schweiz beeindruckt die extrem weit fortgeschrittene Zersiedelung – dies mein subjektiver Eindruck. Die bisherige Entwicklung kann so nicht weitergehen. Die Raumentwicklung muss dazu neue Antworten finden.

Ortsbild- und Landschaftsschutz stehen oft in Widerspruch zu dezentraler einheimischer Energieerzeugung. Dabei geht vergessen, dass die Güterabwägung zu Gunsten einer «Postkarten-Schweiz» nur auf Kosten massiver Landschaftszerstörung im Ausland möglich ist. Bei Uran und Erdöl nehmen wir gar Tote in Kauf. Die Raumentwicklung in der Schweiz muss diesen Zusammenhang mit berücksichtigen und Grundlagen für dezentrale Energiesysteme schaffen.



Walter Steinmann,
Direktor Bundesamt
für Energie BFE



Philippe Roch, Direktor
des Bundesamts für Um-
welt, Wald und Landschaft
(BUWAL)



Thomas Gehrig, Leiter
Kommunikation Verband
Schweizerischer Elektrizitäts-
unternehmen VSE

Die Schweiz muss den Weg zu der von der ETH entwickelten 2000 Watt-Gesellschaft konsequent gehen. Dabei ist die Versorgungssicherheit zu erhöhen und die Energieeffizienz von Gebäuden, Geräten und Fortbewegungsmitteln zu verbessern.

1. Erhaltung von Freihaltegebieten für den Natur- und Landschaftsschutz, den Grundwasserschutz, die Wahrung einer lebendigen Landwirtschaft und einer hohen Lebensqualität. 2. Massive Reduktion der Treibhausgasemissionen. 3. Haushälterischer Umgang mit den natürlichen Ressourcen.

Globale Beurteilung der Folgen aus fossiler und nichtfossiler Energieproduktion. Akzeptanz der Realität, dass die Entwicklungs- und Schwellenländer einen Energie-Nachholbedarf haben. Wertfreier Umgang mit einem Strommix inklusive Kernenergie.

Die Innovationen für nachhaltige Energie- und Umwelttechnologien sind auf breiter Basis in marktgängige Produkte umzusetzen. Dafür braucht es entsprechende politische Rahmenbedingungen und wirtschaftliche Anreize. Die KonsumentInnen müssen für diese Themen sensibilisiert werden. Zentral wird sein, dass sich dabei die Schweiz nicht als Insel versteht, sondern Teil einer europäischen Koalition mit dem Ziel einer nachhaltigen Gesellschaft sein muss.

1. Klare Regeln für den Schutz des gemeinsamen Erbes wie Natur, Wasser und Luft. 2. Internalisierung der sozialen und ökologischen Kosten in die Produkte und Dienstleistungen. 3. Ein neues Verantwortungsbewusstsein für die gesamte Gesellschaft, das auf der Achtung vor den anderen und vor der Schöpfung beruht.

Behörden und Wirtschaft haben den Takt für umfassende Energieperspektiven vorzuziehen, indem sie eine wissenschaftlich wertfreie und nachvollziehbare Auslegeordnung der Energieproduktionsmöglichkeiten und Kapazitäten erstellen lassen. Solche Energieperspektiven erlauben es der Politik, die Zukunft der Strom- und Energieversorgung in Kenntnis der Konsequenzen zu beurteilen. Und sie erlauben es Privaten, sich konsequent marktgerecht und damit nachhaltig zu verhalten.

Ich bin kein Prophet, sehe aber folgende Tendenzen: In den nächsten Jahren werden wir weltweit eine steigende Energienachfrage haben. Es kann zu politischen Konflikten und gar Kriegen um die knapperen Öl- und Gasreserven kommen. Die Verfügbarkeit und die Preise für die einzelnen Energieträger werden ein heisses Thema sein. Wer sich schon jetzt bewegt, gewinnt: Investitionen in erneuerbare Energien und Energieeffizienz werden sich ökonomisch und ökologisch auszahlen.

Ich bin kein Hellseher, aber ich wünsche der Schweiz, dass sie an Lebensqualität gewinnt, effiziente Technologien entwickelt und ihre Ressourcen nachhaltig verwaltet.

Der global und in der Schweiz weiterhin gestiegene Strombedarf kann nur teilweise mit Energieeffizienz und erneuerbaren Energieformen aufgefangen werden. Weil die CO₂-Problematik weiter zunimmt, entscheidet sich die für Energiefragen sensibilisierte Bevölkerung für modernste Kernkraftwerke, welche die Werke aus dem 20. Jahrhundert ersetzen. Der Ausbau der Wasserkraft stösst aus landschaftsschützerischen Gründen an eine natürliche Grenze.

Die Raumentwicklung kann zu einer vernünftigen Nutzung der Ressourcen beitragen und klarmachen, dass unsere Siedlungs- und Bauweise unter den Aspekten der 2000 Watt-Gesellschaft neu diskutiert werden muss. Ich erhoffe mir von den Raumwissenschaften Impulse für die diesbezügliche künftige räumliche Nutzung der Schweiz und erwarte, dass diese dann von der Politik sowie insbesondere von der Raumentwicklung reflektiert, bewertet und adäquat umgesetzt werden.

Ein erster Beitrag wäre der konsequente Vollzug der bestehenden Gesetze und Verordnungen. Die zweite Massnahme wäre die Stärkung des Raumplanungsrechts des Bundes, um einen sparsameren Umgang mit dem verfügbaren Boden und den Landschaften in der ganzen Schweiz sicherzustellen.

Wenn die miteinander verhängten Fragen der nachhaltigen Stromproduktion mit Sonne (Solarpanels), Wind (Windräder) und Wasser (Stauseen) und die damit verbundene Beeinträchtigung der Landschaft (Felder von Windrädern etc.) öffentlich diskutiert und bei der Interessenabwägung eine nachhaltige Lösung erzielt werden können, dann erfüllt die Raumentwicklung für die Stromversorgung der Zukunft eine zentrale Funktion.

Raum und Landwirtschaft in der Zukunft



Ulrich Ryser, Leiter Treuhand und Schätzungen, Schweizerischer Bauernverband (SBV)



Regina Fuhrer, Präsidentin Bio Suisse

Welches sind die drei wichtigsten Anforderungen, die die Schweiz erfüllen muss, um im Bereich Raum und Landwirtschaft für die Anforderungen des Jahrs 2030 gerüstet zu sein?

Der ländliche Raum kann nur erhalten werden, wenn er genutzt wird. Deshalb muss die produzierende Landwirtschaft genügend Freiraum bekommen, um sich unternehmerisch entwickeln zu können. Und braucht es Lösungen für die durch den Strukturwandel frei werdenden Gebäude.

1. Keine Regionalisierung der Raumplanung, aber dezentrale Besiedelung. 2. Trennung von Bauland und Landwirtschaftszone. 3. Stopp dem rasanten Kulturlandverlust.

Welche Massnahmen von Behörden, Wirtschaft, Politik und Privaten braucht es dazu?

Eine Umfrage bei unseren Mitgliedsektionen hat ergeben, dass dringender Handlungsbedarf besteht. Erstens die Verfahren: Diese verursachen jeweils einen riesigen Papierkrieg. Zudem dauern sie viel zu lange. Zweitens muss die Zonenkonformität neu definiert werden. Das Produktmodell muss umgesetzt und die Zonenkonformität auf paralandwirtschaftliche Tätigkeiten, zum Beispiel Ferien auf dem Bauernhof, ausgedehnt werden.

Die Bio Suisse wehrt sich auf politischer Ebene gegen eine Verwässerung des Raumplanungsgesetzes (RPG). Die Grundlagen des RPG schützen durch die Trennung von Bauland und Landwirtschaftszone vor Bodenspekulation und erhalten damit die Kulturlandschaft. Die Bio Suisse wird deshalb offensive Diskussionen über die Zukunft der Raumgestaltung führen und Zusammenhänge aufzeigen. Sie sucht dazu auch Allianzen mit Umweltverbänden.

Und wie wird die Schweiz im Bereich Raum und Landwirtschaft im Jahr 2030 tatsächlich aussehen?

Zum einen wirken der interne Spardruck und zum anderen die internationalen Entwicklungen (Bilaterale, WTO). Die Konsumenten bestimmen durch ihr Verhalten beim Lebensmitteleinkauf die Zukunft der Schweizer Landwirtschaft massgeblich mit. Es wird ein starker Strukturwandel prognostiziert. Der Anteil der Erwerbskombinationsbetriebe wird zunehmen. Die Kulturlandschaft wird sich entsprechend ändern, grossflächiger und rudimentärer bewirtschaftet werden.

Im Jahr 2030 ist allen klar, dass Boden unser wertvollstes Gut ist, mit dem wir hausälterisch umgehen müssen. Der rasante Kulturlandverlust zu Beginn des 21. Jahrhunderts ist gestoppt. Die urbane Raumentwicklung mit formlosen Ferienhäusern und kitschiger Gartenzwerg-Idylle frisst sich nicht durch das Kulturland. Die dezentrale Besiedelung ist weiterhin möglich, was den Schutz des bäuerlichen Bodens begünstigt.

Welchen Beitrag kann die Raumentwicklung dazu leisten?

Es ist oberste Priorität, wirklich Raumentwicklung und nicht «Raumverhinderung» zu betreiben. Der strukturschwache ländliche Raum wird nicht überleben können, wenn er sich nicht entwickeln kann. Es ist zu akzeptieren, dass sich die Kulturlandschaft verändert, wie sie sich historisch gesehen immer veränderte. Es muss mehr Handlungsspielraum geschaffen werden. Wir sind klar der Meinung, dass nur eine genutzte Kulturlandschaft lebt und erhalten werden kann.

Die Raumplanung muss einem Gesamtkonzept entsprechen und ist konsequent anzuwenden. Sie darf nicht liberalisiert werden. Aus Sicht von innovativen, markt- und naturnah produzierenden Bauern ist die Trennung zwischen der Bau- und der Landwirtschaftszone sinnvoll. Mit den Nachteilen – der Handlungsspielraum für Bauten ausserhalb der Bauzone ist auch für die Landwirtschaft eingeschränkt – können wir leben. Die Vorteile – Schutz der Kulturlandschaft, tiefere Bodenpreise – überwiegen.



Jörg Amsler, Leiter Abteilung Strukturverbesserungen, Bundesamt für Landwirtschaft (BLW)



Ursula Rellstab, Präsidentin Verein Metropole Schweiz



Thomas Egger, Direktor Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete

1. Die rasche Ausdehnung der Baugebiete und die starke Zunahme des Verkehrs bremsen. 2. Die für die Schweiz typischen Naturschönheiten und Kulturlandschaften erhalten. 3. Genügend Raum (Fläche) für die Landwirtschaft bereitstellen.

1. Was an Landwirtschaft noch da ist erhalten, auch Kleinbetriebe. 2. Den Erholungswert der Landschaft pflegen und nur nachhaltig zugänglich machen. 3. Qualitativ hochstehendes, (nach)verdichtetes Bauen entwickeln und fördern.

Die Raumplanung muss sich weiterentwickeln zu einer wahrhaften Raumentwicklungspolitik. Dazu gehören eine Abkehr vom sektoriellen Denken in allen Politikbereichen und räumlich differenzierte Konzepte.

Auf allen Ebenen sollen generell das Prinzip der Nachhaltigkeit umgesetzt und damit die langfristigen Entwicklungen im Auge behalten werden.

Als Privater ist man aufgerufen, die eigene Mobilität und den Energieverbrauch zu hinterfragen sowie auf Wünschbares zu verzichten. Zudem muss vermehrt Qualität nachgefragt werden, also Lebensqualität, Nahrungsmittelqualität, Qualität von Gebrauchsgütern usw.

Eine der wichtigsten urbanen Qualitäten der Schweiz ist das Nebeneinander und Ineinandergreifen von dicht bebauten Räumen und Landschaft: Lebensqualität und Standortqualität. Anreize für die Wirtschaft in städtischen Gebieten: Moderatere Bodenpreise und leicht gelockerte Auflagen, Bewusstmachen von Vorzügen erschlossener Gebiete wie etwa bereits gebaute Infrastruktur oder vorhandene Arbeitskräfte. Ziel: Landschaft schonen. Alternativen für das Einfamilienhaus erarbeiten und propagieren. Den gesellschaftlichen Status der «Stadtresidenz» erhöhen.

Die Schweiz muss eine integrierte Politik für den ländlichen Raum aufbauen. Die raumwirksamen Politikbereiche wie die Land- und Forstwirtschaft, der Verkehr und der Landschaftsschutz müssen eine gemeinsame Politik anstreben. Dafür braucht es einen gemeinsamen Finanzierungsmechanismus für regionale Projekte. Zudem muss die vertikale Koordination verbessert werden. Eine Tripartite Konferenz für die Berggebiete und den ländlichen Raum wäre ein erster Ansatz.

Horrorszenario: Das Mittelland ist zubetoniert und hat sich zu einer Bandstadt gewandelt. Die Seele von Mensch, Landschaft und Kultur musste jedoch wegen mangelnder Rendite verkauft werden. Hoffnungszenario: Das Wirtschaftswachstum basiert auf einer nachhaltigen Entwicklung nach innen. Statt Neubauten zu errichten, wird Industriebrachen neues Leben eingehaucht. Die Landwirtschaft verfügt über genügend grosse Produktionsflächen, die dem Menschen gleichzeitig Weite vermitteln.

Wenn es gut geht: Das heute noch bestehende Nebeneinander und Ineinandergreifen von noch (einigermaßen) erhaltener Landschaft konnte erhalten bleiben. Sehr störende Elemente wurden rückgebaut. Wenn es schlecht geht: Das Zubauen der bebaubaren Flächen der Schweiz ist Wirklichkeit geworden. Tourismus, Standortqualität, Wohnqualität, Erholungsqualität sind stark zurückgegangen.

Ohne Gegenmassnahmen wird sich eine Zerteilung der Schweiz einstellen. Die Zersiedelung in den Gunsträumen wird weiter voranschreiten, während periphere Regionen zunehmend Mühe bekunden dürften, ihre Flächen zu bewirtschaften. Die bereits heute stark zunehmende Einwaldung ist Symptom dieser Entwicklung. Die Kosten der Enge und der Weite werden also zunehmen, was weder im Interesse der Agglomerationen noch der Randregionen ist.

Planerische Voraussetzungen schaffen für: 1. Das Wohnen an den Achsen des öffentlichen Verkehrs; 2. die Entwicklung von Industrie und Dienstleistungen an den Verkehrsknotenpunkten; 3. den Schutz der Vorrangflächen für die landwirtschaftliche Nutzung; 4. die sinnvolle Nutzung bestehender Gebäude ausserhalb der Bauzonen.

In der Schweiz eine Ausbildung für Urbanismus anbieten und eine Zusammenarbeit mit ausländischen Urbanismus-Ausbildungsstätten organisieren. Mehr Öffentlichkeitsarbeit an die Adresse von Politikern, Verwaltungen, Wirtschaft und Bevölkerung. Den Begriff «Entwicklung» neu besetzen. An Peripherien und schwer zugänglichen Räumen ist sie eine andere als an Knotenpunkten. Ein Kooperationsorgan schaffen für die Zusammenarbeit Agglomerationen-ländliche Räume.

Die Raumentwicklung muss räumlich differenzierte Lösungsansätze bieten. Sie muss dem ländlichen Raum den nötigen Freiraum für seine Entwicklung einräumen. So ist beispielsweise die Raumplanung derart zu gestalten, dass die Landwirtschaft auch wirklich unternehmerisch tätig sein kann. Lenkende und korrigierende Eingriffe sind demgegenüber in den Gunsträumen erforderlich, um die weitere Zersiedelung zu unterbinden.

Verkehr und Tourismus in der Zukunft



Daniela Lehmann,
Leiterin Campaigning
Verkehrspolitik



Patrick Eperon
Leiter Politik und
Wirtschaft TCS

Welches sind die drei wichtigsten Anforderungen, welche die Schweiz erfüllen muss, um im Bereich Verkehr und Tourismus für die Anforderungen des Jahrs 2030 gerüstet zu sein?

1. Rigoroser Schutz noch bestehender naturnaher Landschaften und Erholungsräume in den Tourismusorten. 2. Konsequente Förderung von nachhaltigem Verkehr durch Mobilitätsmanagement mit Schwerpunkt auf dem öV. 3. Einführung von Lenkungsabgaben.

Um für die Anforderungen gerüstet zu sein, muss die Schweiz für funktionierende Verkehrsnetze sorgen sowie eine gute Grundversorgung und die freie Wahl der Verkehrsmittel garantieren.

Welche Massnahmen von Behörden, Wirtschaft, Politik und Privaten braucht es dazu?

Verstärkte Zusammenarbeit aller Beteiligten, um die vielen verkehrserzeugenden Einzelentscheidungen, etwa bei der individuellen Anreise, zu beeinflussen. Beispiele: 1. Lückenlose Gepäcktransportketten von der Wohnungstür zum Hotelzimmer. 2. Optimale Gästeinformation über Alternativen zum eigenen Auto. 3. Angebot eines ausgewogenen Mobilitätsmixes. 4. Finanzielle Anreize für ökologisches Verhalten. 5. Verhinderung einer weiteren Zersiedelung. 6. Bessere Ausnutzung der bestehenden Infrastruktur.

Vor diesem Hintergrund ist die Finanzierung der Strassen- und Schienennetze langfristig zu sichern. Dies gemäss der Variante 1 «dopo avanti» (Infrastrukturfonds Nationalstrassen und Agglomerationsverkehr), die von den Verkehrskommissionen des National- und Ständerats bereits verabschiedet wurde. Zudem sind im ganzen Land Verkehrsinfrastrukturen oder -leistungen unter Einhaltung wirtschaftlicher Grundsätze anzubieten.

Und wie wird die Schweiz im Bereich Verkehr und Tourismus im Jahr 2030 tatsächlich aussehen?

Reisewillige geben dereinst ihr Reiseziel und Datum in ihren handyähnlichen Kleincomputer ein und erhalten sogleich Informationen über die bestmögliche Verbindung, das Mobilitätsangebot am Zielort oder die Möglichkeiten für den Gepäcktransport geliefert. Sie sehen, was Reise und Unterkunft kosten und können sogleich eine Sitzplatz- und Hotelreservation vornehmen. Trotz aller Anstrengungen steigt das Verkehrsaufkommen stetig, die Infrastruktur stösst an ihre Grenzen.

Im Jahr 2030 werden die Mobilitätsanforderungen noch grösser sein als heute, vor allem im Freizeitbereich. Auch die berufliche Mobilität wird auf Grund der zunehmenden gesellschaftlichen Arbeitsteilung und einer verstärkten Entmischung von Wohn-, Arbeits- und Einkaufsorten deutlich ansteigen. Wahrscheinlich wird die Achse Genf - St.Gallen bis zum Jahr 2030 allmählich zu einem fast zusammenhängenden Siedlungsgebiet werden.

Welchen Beitrag kann die Raumentwicklung dazu leisten?

Raumentwicklung ist eine der wichtigsten Querschnittsaufgaben für einen nachhaltigen Tourismus. Raumplanerische Vorschriften müssen noch intakte Naturschönheiten vor weiterer touristischer Erschliessung bewahren. Der zusätzlichen Zersiedelung muss unbedingt Einhalt geboten werden. Raumplanerische Massnahmen sollen den Trend funktionaler Entmischung stoppen und Naherholungsgebiete fördern. Verkehrswege sollen so kurz wie möglich sein.

Bis dahin wird die Raumplanung nicht mehr dazu dienen, die Gesellschaft nach Massgabe von partiellen, ausschliesslich ökologischen Interessen zu gestalten. Vielmehr wird sie die Koordination zwischen den kantonalen Raumplanungsstellen im Rahmen einer echten Partnerschaft sicherstellen. Diese Partnerschaft sollte nicht versuchen, die Entwicklung zu verhindern, sondern die im Mittelland entstehende «Metropole Schweiz» in sinnvoller Weise zu gestalten.



*Judith Renner-Bach,
Direktorin des Schweizer
Tourismus-Verbandes*



*Raimund Rodewald,
Geschäftsleiter Stiftung
Landschaftsschutz SL*



*Thomas Bieger, Direktor
Institut für öffentliche
Dienstleistungen und Tou-
rismus IDT Uni St. Gallen*

Tourismus braucht marktgerechte Service- und Kommunikationsqualität. Wir müssen alles daran setzen, die attraktiven Kultur- und Naturlandschaften als wichtige Grundlage für den Tourismus zu erhalten und die vorhandene Tourismus- und Verkehrsinfrastruktur zu erneuern.

Die Schweiz muss sich mit folgenden Fragen auseinander setzen: Rolle des Föderalismus beim Bauen und der Planung; Schutz der unerschlossenen Räume; Förderung von nicht primär touristischen Aktivitäten in den «Verliererregionen».

Zunehmende Konzentration der Aktivitäten in Form von Destinationen oder Wohn-/Arbeits- und Freizeitgebieten auf bestgeeignete Regionen und Standorte. Um international konkurrenzfähig zu bleiben, muss die Schweiz diese Konzentration ermöglichen.

In der Tourismuspolitik sollte ein offener Dialog zum nachhaltigen Nutzen und zum Schutz der natürlichen Ressourcen geführt werden. Der Einsatz öffentlicher Mittel im Tourismus wird nötig sein, solange die Koordination des touristischen Angebots und die Kooperation zwischen den verschiedenen Akteuren mit überdurchschnittlichen Transaktionskosten verbunden sind. Das Marktdenken und -verhalten von privaten und öffentlichen Akteuren muss jedoch Priorität haben.

Um eine Zerstörung natürlicher, wirtschaftlicher und sozialer Ressourcen zu verhindern, müssten fiskalische Instrumente (Road Pricing, ökologische Steuerreform und andere) eingeführt und eine nationale Siedlungspolitik eingeleitet werden. Weiter müssten Ruhe-/Kompensationsräume sowie Naturparks ausgeschieden und die Bildungsangebote sowie die Kulturförderung in den Berggebieten ausgebaut werden.

Konzentration der Investitionen und der staatlichen Förderungen auf international wettbewerbsfähige Standorte sowie die Sicherstellung effizienter Verkehrswege zu diesen Standorten. Dies bedingt von der Politik, statt einer Giesskannen-Förderung die Mittel auf jene Räume zu konzentrieren, wo der grösste Grenznutzen erzielt werden kann. Von der Wirtschaft braucht es die Bereitschaft, langfristige Investitionen in diese Räume zu tätigen.

Sicherheit, Zuverlässigkeit und Qualität sind und bleiben herausragende Eigenschaften des Reiselands Schweiz. Der Tourismus wird sich verstärkt auf ganzheitliche Erholung in einer unverfälschten Landschaft mit Bewegung, Ernährung, Entspannung und Erlebnis fokussieren. Die Bedeutung des traditionellen Wintersports wird zu Gunsten von Sommer- und Ganzjahrestourismus abnehmen. Infrastruktur und Nachfrage in den Bereichen Tourismus und Verkehr werden qualitativ wachsen.

Ohne die oben erwähnten Massnahmen würden sich die «Verhäuselung» und Verstädterung im Mittelland und in den Alpen weiter fortsetzen. Grossbauten à la Schatzalpturm, der Zweitwohnungsbau und Golfplätze dominieren die Tourismusgebiete. Das ökonomische und ökologische Gefälle unter den Regionen nimmt zu.

Neben den Städten mit Geschäfts- und teilweisen Kulturtourismus werden rund 30 international wettbewerbsfähige Tourismus-Destinationen bestehen. Die übrigen Regionen werden allenfalls dank Attraktionen oder in Nischen noch überleben. Um die städtische Agglomeration entwickeln sich Regionen, die für vielfältige Freizeitaktivitäten zur Verfügung stehen. Die Freizeitmobilität wird dabei erheblich steigen, da sich dadurch längere und häufigere Freizeitwege ergeben.

Die Raumentwicklung wird flexibel auf die zukünftigen Anforderungen reagieren und die räumlichen Grundlagen für eine nachhaltige Tourismus- und Verkehrsentwicklung optimieren müssen. Insbesondere wird es darum gehen, die zunehmende Zersiedelung der Landschaft zu verhindern und die touristischen Erschliessungs- und Nutzungsmöglichkeiten zu ordnen. Aktuelle, interdisziplinäre Themen der Raumentwicklung verlangen den Dialog zwischen Wirtschaft und Gesellschaft.

Nötig wären eine nationale, mit den Umweltgesetzen besser abgestimmte Siedlungsplanung, Baulandkontingentierungen und Raumentwicklungskonzepte als Grundlage für die Regionalpolitik.

Aufgabe der Raumplanung ist es, die notwendigen Rahmenbedingungen für eine Konzentration auf die jeweils bestmöglichen Standorte zu schaffen, da nur diese langfristig wettbewerbsfähig sind. Gleichzeitig muss sie durch klare Austrittsbedingungen den Rückbau nicht überlebensfähiger Angebote sicherstellen. Weiterhin muss sie klare Rahmenbedingungen für die Bewältigung des zunehmenden Verkehrsvolumens sowie für den Bau von Zweitwohnungen in den Top-Zentren vorgeben.

Mediation zur Gesamtverkehrsstudie in der Agglomeration Thun

Regula Marbach



Jahrelang wurde in Thun erfolglos geplant, gleichzeitig nahm die Belastung durch den motorisierten Individualverkehr zu. Dies führte zur Erkenntnis, dass die Probleme nur gemeinsam gelöst werden können.

Mit der Mediation zur Gesamtverkehrsstudie für die Stadt Thun sollen die Interessen der Betroffenen berücksichtigt werden, um Konflikte einvernehmlich zu lösen.

Die Agglomeration Thun zählt heute 80'000 EinwohnerInnen. 45'000 Fahrzeuge queren täglich die historischen Aareübergänge der Innenstadt. Diese ist gleichzeitig das Geschäftszentrum, das schwergewichtig die negativen Folgen des motorisierten Individualverkehrs zu tragen hat. Seit rund 50 Jahren versucht die Stadt Thun, mit Verkehrsplanungen oder Einzelmassnahmen die Probleme zu lösen, jedoch ohne Erfolg.

Agglomerationspolitik des Bundes

Ein wichtiges Ziel war, alle nötigen Voraussetzungen zu erfüllen, um bei einem entsprechenden politischen Entscheid eine Mitfinanzierung des Bundes an Massnahmen im Agglomerationsverkehr zu ermöglichen. Im Wesentlichen sind dies

- eine ganzheitliche, alle Verkehrsträger umfassende Verkehrskonzeption;
- eine auf die Siedlungsentwicklung von Stadt und Agglomerationsgemeinden abgestimmte Verkehrspolitik;

«Intelligente Raumplanung, grüne Lungen»

Im Jahr 2030 gibt es in der Schweiz zwei Landschaftstypen: Städte, die dank verdichteten Strukturen mehr Menschen Lebensraum bieten, dank architektonisch herausragenden Bauten und intelligenten raumplanerischen Lösungen dennoch neue Lebensqualität bieten und nie das Gefühl von Enge vermitteln. Abseits der Städte und ihren kleiner gewordenen Agglomerationen fahren die Bagger auf und reissen grosse Löcher in



den heutigen Einfamilien-Haus-Teppich. Die schönsten Gegenden werden in die grüne Lunge der Schweiz zurückverwandelt.

Christoph Landolt, St.Gallen, 19 Jahre



Agglomeration und Perimeter der Gesamtverkehrsstudie Thun

- die Notwendigkeit, einen verkehrspolitischen Konsens unter allen Betroffenen zu erreichen;
- das Schaffen einer Basis für eine Trägerschaft, bestehend aus den Agglomerationsgemeinden, der Stadt und dem Kanton.

Das beschriebene Mitwirkungsverfahren wurde übrigens vom ARE im Jahr 2002 als vorbildliches «Modellvorhaben Agglomerationsprojekt» prämiert. Neben finanzieller Unterstützung bedeutete dies auch die Begleitung durch das ARE.

Komplexität und Konfliktpotenzial

Im September 2002 legten das Tiefbauamt, das Amt für öffentlichen Verkehr und das Amt für Gemeinden und Raumordnung des Kantons Bern die Gesamtverkehrsstudie (GVS) der Agglomeration Thun vor. Die Studie wurde in Zusammenarbeit mit der Stadt Thun, den

Gemeinden, der Region Thun-Innertport und der Regionalen Verkehrskonferenz Oberland West erarbeitet. Die GVS umfasst neben Grundsätzen und Zielen drei zeitlich gestaffelte Massnahmenpakete. Die Komplexität des Verkehrskonzepts und das hohe Konfliktpotenzial einzelner Massnahmen waren ausschlaggebend, ein mehrstufiges Mitwirkungsverfahren mit einer integrierten Mediation einzuleiten.

Stufengerechte Öffentlichkeitsarbeit

Phase 1: Befragung und Information

Die Gesamtverkehrsstudie wurde zusammen mit einem Fragebogen an die Stadt- und Gemeindebehörden und an die Interessenvertretungen – insgesamt 49 Institutionen – versandt. Die Beurteilung der Konflikte in den Bereichen öffentlicher Verkehr, Langsamverkehr, Parkierung und motorisierter Individualverkehr war ausschlag-

gebend für das weitere Vorgehen. Den Planungsbehörden wurde klar, dass nur durch intensive Verhandlungen mit allen Beteiligten und mit genügend Verhandlungsspielraum ein Konsens zu erreichen sein würde. Die Ergebnisse der Befragung wurden an alle Beteiligten versandt und diese zu einer ersten Orientierungsversammlung eingeladen. Die Veranstaltung bildete den Auftakt zur Mediation; die Institutionen waren aufgerufen, Delegierte zu bestimmen.

Phase 2: Mediation mit den Entscheidungsträgern

Ziel war, unter der Mediation einer ausstehenden Expertin gegenseitiges Vertrauen aufzubauen und einen Konsens zu den Inhalten der GVS zu erreichen. Die Delegierten waren aufgefordert, gemeinsam Lösungen für strittige Massnahmen zu suchen und kontroverse Ziele auszudiskutieren.

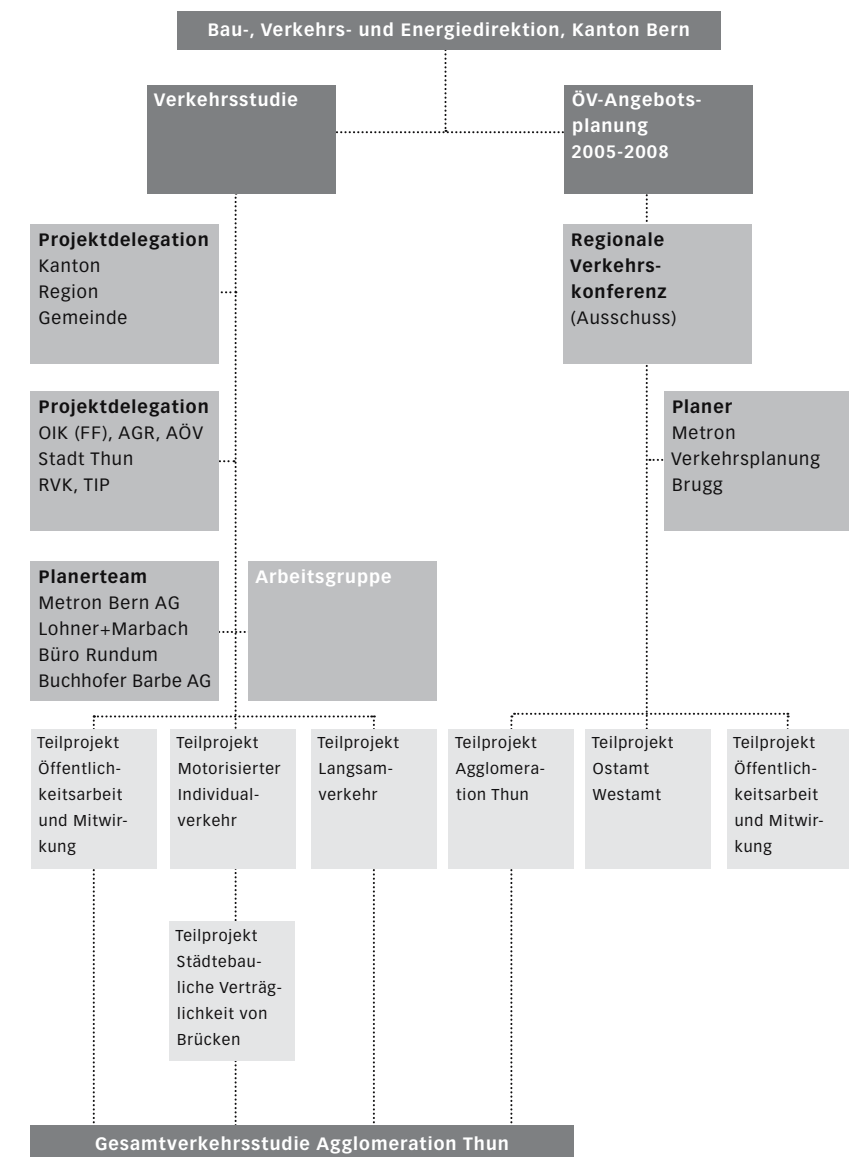
Mit der Gewährung des Mit-Entscheidens

- wurde eine hohe Akzeptanz für eine ganzheitliche Verkehrspolitik erreicht;
- wurden Verbindlichkeiten geschaffen, die für die anschliessende Projektierungsphase erhöhte Sicherheit bieten;
- wurde ein gemeinsamer politischer Wille aufgebaut als Voraussetzung für die zukünftige Trägerschaft.

Die Verhandlungsergebnisse wurden in Absichtserklärungen festgehalten. Die Schwierigkeit bestand darin, auf Stufe einer Gesamtverkehrskonzeption einen Konsens zu erreichen, ohne dass für die einzelnen Massnahmen detaillierte Projekte vorlagen. Ohne Ausnahme unterschrieben alle Delegierten die Absichtserklärungen zu den drei Massnahmenpaketen. Der Verhandlungsprozess wurde von einer Journalistin begleitet, die in der Lokalpresse regelmässig informierte.

Phase 3: Öffentliche Mitwirkung

Die Verhandlungsergebnisse aus dem Mediationsverfahren wurden zusammen-



Schema der Beteiligten an der Gesamtverkehrsstudie Agglomeration Thun (GVS); Auszug aus Bericht zur Mitwirkung GVS, September 2002 (Quelle: Metron AG Bern)

OIK: Oberingenieur Kreis 1 (Oberland); FF: Federführung; AGR: Amt für Gemeinden und Raumordnung Kanton Bern; AÖV: Amt für öffentlichen Verkehr Kanton Bern; RVK: Regionale Verkehrskommission; TIP: Planungsregion Thun-Innertport

men mit drei weiteren regionalen Projekten in die öffentliche Mitwirkung verabschiedet. Über Ausstellungen, Berichte, Fragebogen und verschiedene Orientierungsversammlungen wurde die breite Bevölkerung informiert und eingeladen, Stellung zu nehmen; die Akzeptanz war hoch.

Phase 4: Einbezug der Betroffenen in die Detailplanung

Die im Mediationsprozess aufgebaute Beziehung zwischen den politischen Behörden beziehungsweise den Planungsbehörden des Kantons und der Bevölkerung wird weitergeführt, indem die Verhandlungsergebnisse in die Pro-

jektierung einfließen und die unmittelbar Betroffenen von Fall zu Fall einbezogen werden.

Besonderheiten des Thuner Mediationsverfahrens

Kernstück der Mediation in Thun waren fünf Forumsveranstaltungen mit einer Beteiligung von 45 bis 70 Delegierten. Diese repräsentierten neun Gemeinden, 14 regionale Interessenvertretungen aus Wirtschaft, Tourismus, Umwelt und Verkehr sowie aus der Kernstadt Thun neun politische Parteien und 17 Leiste (Quartiervereine). In den Prozess eingebunden waren zudem die zuständigen Amtsstellen von Bund und Kanton.

Folgerungen für die Raumplanung

Die Mediation ist besonders geeignet, um bei komplexen Planungsvor-

haben mit hohem Konfliktpotenzial Einigkeit zu erzielen. Voraussetzung ist ein offensichtlich deklarerter Konflikt im öffentlichen Bereich mit einem hohen Leidensdruck. Wichtig ist insbesondere:

- Einbezug aller vom Konflikt Betroffenen
- Beizug eines neutralen Mediators
- Klare Rollentrennung von ExpertInnen, Verwaltung und Prozess-Verantwortlichen
- Ergebnisoffenheit und Verhandlungsspielraum
- Transparente Information und Durchlässigkeit des Prozesses
- Festhalten der Verhandlungsergebnisse und Rückkoppelung in den Institutionen.

Die Lösung von raumplanerischen Aufgaben wird zunehmend schwierig, weshalb die Interessen der Betroffenen in einem verbindlichen «Mitentscheidprozess» berücksichtigt werden sollten. Solche einvernehmliche Kon-

fliktlösungen können neue Zeichen setzen für eine verbesserte Kommunikation zwischen Bevölkerung und Politik – Herausforderungen, denen sich auch die Raumplanung mit neuen Verfahren stellen könnte und sollte..



regula.marbach@bluewin.ch

Regula Marbach (1948) ist Architektin/Raumplanerin FSU und Mitbegründerin des Büros Lohner+Marbach Planung Beratung Architektur in Thun. Sie hat sich als Coach und Mediatorin aus- und weitergebildet und ist heute vorwiegend in diesem Bereich tätig.



Das Albulatal will sich entwickeln

• • • • •

Thomas Kollegge



Das Albulatal – trotz zentraler Lage im Kanton Graubünden eine Randregion – ist von der wirtschaftlichen Verschlechterung des Berggebiets unmittelbar betroffen. Der Tourismus als Leitbranche im Kanton Graubünden verzeichnet Rückgänge. In den peripheren Regionen, die wie das Albulatal struk-

Das traditionsreiche Schwefelbad Alvaner erlebt eine neue Blüte. (Foto: ZVG)

turschwach und landwirtschaftlich geprägt sind, stellen sich in den nächsten Jahren existenzielle Fragen. Mit verschiedenen Initiativen werden Perspektiven für die Zukunft gesucht.

Seit 1995 ist im ländlichen Raum eine negative Trendwende festzustellen. Ausgangspunkt für die Initiativen bildet deshalb die Erkenntnis, dass zwar die Grundbedürfnisse der Gesellschaft zunehmend städtisch gedeckt werden, die Freizeitaktivitäten hingegen stark auf den ländlichen Raum ausgerichtet sind. Dieser verfügt von sich aus über viele Schätze. Es braucht darum keine grossen Erfindungen, sondern nur die Bereitschaft, das zu sehen, was schon da ist. Mit unseren Initiativen möchten wir das Vorhandene gestalten, sichtbar und erlebbar machen. Zentral ist die Nutzung der eigenen Potenziale. Da wir «Sichtweisen» sind, geht es in einem ersten Schritt stets darum, diese Potenziale sichtbar zu machen.

Projekt Bahnerlebnis Albula

Die Rhätische Bahn (RhB) hat dem Albulatal landschaftlich ihren besonderen Stempel aufgedrückt. Nicht umsonst ist der kühne und prachtvolle 65 Meter hohe und 130 Meter lange Landwasserviadukt, der direkt in einen Tunnel an der Felswand mündet, ein Identifikationsmerkmal des Tals. Die atemberaubende Kunstbaute spiegelt sich auch im Logo des Albulatals wider. Das Projekt «Bahnerlebnis Albula» will das historische Rollmaterial der Rhäti-

schen Bahn erhalten, präsentieren und zukünftig für Publikumsfahrten einsetzen. Teil davon ist die Einrichtung eines bahnhistorischen Museums in Bergün. Das alte Zeughaus wurde kürzlich vom Bund der RhB verkauft. Letztere stellt das Gebäude dem «Verein Bahnhistorisches Museum» im Baurecht zur Verfügung. Gleisanlagen und Einstellhalle stehen mit den Stationsgleisen von Bergün in Verbindung, damit die historischen Zugkompositionen direkt ab der Station verkehren können. Für die Realisation des Museums wurde kürzlich ein Projektwettbewerb gestartet. Der seit 1985 bestehende bahnhistorische Lehrpfad von Preda nach Bergün soll zudem neu gestaltet und verlängert werden. Die Wanderer sollen hier Demonstrationsobjekte und Informationen über Technik, Geschichte, Menschen und Kultur im Albulatal finden. Durch die beantragte Aufnahme der Albulabahn-Strecke ins UNESCO-Weltkulturerbe erhofft sich die Region zusätzliche Impulse.

Wasser und Brot – und Erlebnis

Die Idee entstand im Kreis der «ansaina»-Produzenten: Eine lose Gruppe von Ferienanbietern möchte mit ei-

ner speziellen Ferienidee (www.wasserundbrot.ch) auf das Albulatal aufmerksam machen. Die Gäste sollen das Tal authentisch erleben können. Dazu wird dem Gast Raum und Zeit in einem speziellen Umfeld offeriert. Das Buchen von Ferientagen funktioniert ausschliesslich über das Internet. Das Angebot reicht vom Altersheim über einen Bauwagen, einen Maiensäss-Unterstand, ein Bett im Kornfeld, ein Gefängnis, das Gasthaus Bellaluna und eine Sennenhütte bis hin zum Schlafen bei Olga, der Kuh.

Mit Wasserweg Zeichen setzen

«ansaina» ist romanisch und heisst Zeichen. Das Projekt wird getragen vom «Verein Wasserweg Albula» (www.ansaina.ch), dem rund 300 Mitglieder angehören. Ziel ist, einen so genannten Mentalparcours zu schaffen. Was seit Jahren als Vitaparcours für die körperliche Fitness funktioniert, soll der Wasserweg «ansaina» für die mentale Gesundheit werden. Es handelt sich um 19 Positionen entlang eines rund sechs Kilometer langen Rundwegs. Für die Holzbauten wird einheimisches Mondholz verwendet. Der Verein Wasserweg Albula stellt Anbietern von Produkten

«Allianz im Albulatal»

Die zwölf Gemeinden Alvaneu, Alvaschein, Bergün, Brienz/Brinzauls, Filisur, Lantsch/Lenz, Mon, Schmitten, Stierva, Surava, Tiefencastel und Wiesen bilden die so genannte «Allianz im Albulatal». In den mehrheitlich ländlich geprägten Gemeinden leben insgesamt über 3'000 Einwohnerinnen und Einwohner. Die Entwicklung des Albulatals im vergangenen Jahrzehnt verlief rückläufig, was die Zahl der Logiernächte, Arbeitsplätze oder Geburten betrifft.



Bett in der Wiese: Einmal ganz anders übernachten – das Albulatal setzt auf unkonventionelle Ideen (Foto: zVg)



«Origen» als Kulturbotschafter

Seinen Standort hat das Projekt «Origen» zwar nicht im Albulatal, doch wird es aufgrund dessen Ausstrahlung von den Albulataler Gemeinden finanziell unterstützt. «Origen» ist ein zeitgenössisches, professionelles Theaterprojekt in der Tradition des mittelalterlichen Kirchenspiels. Standort ist die Burg Riom im Surses (Oberhalbstein). In Riom werden neue Werke einstudiert und während des Sommers aufgeführt. Dazu wird die mittelalterliche Festung zur Theaterburg ausgebaut. In den Herbstmonaten gastiert «Origen» in Kirchen und Kathedralen europäischer Städte. «Origen» ist über einen Zeitraum von zehn Jahren angelegt. «Origen» will Kultur realisieren, die Entwicklung der Region fördern und Botschafter für unsere vielfältige Tourismusregion sein.

Regionalpark «Parc Ela»

Seit 2001 verfolgt der Regionalverband Mittellanden die Idee, einen Regionalpark zu realisieren, um den ländlichen Tourismus im Albulatal und im Surses zu fördern. Der «Parc Ela» soll mit einer rücksichtsvollen und nachhaltigen Nutzung der eigenen Natur- und Kulturwerte Wertschöpfung für die Region bringen. Die Umsetzung ist für 2005 vorgesehen, wobei die 21 involvierten Gemeinden namhafte Beiträge leisten werden.

thomas.kollegger@bluewin.ch

Thomas Kollegger, 1969, lic.iur. und Rechtsanwalt, ist Gemeindepräsident von Alvaneu und beruflich im Advokatur- und Notariatsbüro Kistler & Kollegen, Davos, tätig. Er ist Präsi-



dent des Vereins Wasserweg Albula und präsidiert das Projekt «Marketing-Kooperation Mittellanden». Er ist Mitglied der «Huusmusig Kollegger».

und Dienstleistungen den geschützten Markennamen «ansaina» zur Verfügung. Durch eine Lizenzgebühr beteiligen sich die Produzenten an den Kosten des gemeinsamen Marketings.

Eine Skateline aus Eis

Die Skateline (Eisweg) auf 3,5 Kilometern zwischen Alvaneu Bad und Surava ist das winterliche Pendant zum Wasserweg. Während einigen Monaten im Winter gelangen keine Sonnenstrahlen dorthin. Das Schattengebiet ist deshalb ein eigentliches Winterparadies. Mit einem bemerkenswerten Einsatz der Bevölkerung von Surava liess sich die Skateline (www.skateline.ch) 2002 verwirklichen. Es wurden Wasserpumpstationen eingerichtet, Stromleitungen gelegt, der Weg ausgebessert, Äste und Stauden zurückgeschnitten, Abschränkungen und Leitplanken erstellt sowie Beschilderungen angebracht.

Bad und Golf in Alvaneu

Schon im Mittelalter war Alvaneu Bad bekannt. Die Hochblüte des Bädertourismus erlebte Graubünden zwischen 1820 und dem Ausbruch des 2. Weltkriegs. Alvaneu Bad war damals weit über die Schweizer Grenzen hinaus für sein hervorragendes Schwefelwasser bekannt.

Der Krieg und die wirtschaftlich trübe Situation der Nachkriegszeit bewirkten, dass der Kurbetrieb 1963 eingestellt werden musste. Mit dem Bau des Badezentrums 2001 wurde Alvaneu Bad aus dem Dornröschenschlaf erweckt. Zur Finanzierung des noch fehlenden Kapitals von 1,2 Millionen Franken wurden so genannte Wasseraktien ausgegeben.

In unmittelbarer Nähe ist seit 1997 ein 9-Loch-Golfplatz in Betrieb, der 2001 auf 18 Löcher erweitert wurde. Die Kombination Golf/Bad erweist sich als touristisch attraktiv.

info

Einzonung in Galmiz verstösst nicht gegen das Raumplanungsrecht des Bundes

Im Hinblick auf eine mögliche Ansiedlung eines amerikanischen Pharmakonzerns wollen die Gemeinde Galmiz und der Kanton Freiburg Landwirtschaftsland in Bauland umzonen. In seiner juristischen Beurteilung kommt das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) zum Schluss, dass dieses Vorhaben nicht gegen das Raumplanungsrecht des Bundes verstösst. Die Einzonung ist hingegen raumordnungspolitisch nicht optimal.

Die vorgesehene Schaffung einer Arbeitszone im freiburgischen Galmiz ist heftig umstritten. Sie wirft die Frage auf, ob diese planerische Massnahme mit dem Raumplanungsrecht des Bundes vereinbar ist. Das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) stellt nun fest, dass es sich bei der geplanten Arbeits-

zone mit einer Fläche von immerhin rund 50 Hektaren nicht um eine Kleinzonung im Sinne der bundesgerichtlichen Rechtsprechung handelt. Die Bestimmungen über das Bauen ausserhalb der Bauzonen werden damit nicht verletzt. Das Ausscheiden von Bauzonen liegt zudem in der Kompetenz der Kantone und Gemeinden.

Die geplante Einzonung liegt abseits des Siedlungsgebietes der Gemeinde Galmiz und ist derzeit nicht an den öffentlichen Verkehr angebunden. Es handelt sich bei der vorgesehenen Bauzone deshalb aber nicht um eine rechtswidrige «Inselbauzone», schliesst sie doch an das Gelände der Strafanstalt Bellechasse an. Die Erschliessung mit öffentlichem Verkehr wird vom Bundesrecht nicht zwingend verlangt. Der Bund begrüsst jedoch, dass sich der Staatsrat des Kantons Freiburg verpflichtet hat, im Verlauf der weiteren Arbeiten für eine entsprechende Erschliessung zu sorgen.

Das durch die Einzonung verloren gehende Landwirtschaftsland (Fruchtfolgeflächen) soll vollumfänglich kompensiert werden. Das ARE hat dies gestützt auf die im Sachplan Fruchtfolgeflächen des Bundes getroffenen Festlegungen vom Kanton verlangt und dieser hat entsprechende Schritte in Aussicht gestellt.

Dem Landschaftsschutz kommt bei einer umfassenden Interessenabwägung eine besondere Bedeutung zu. Im vorliegenden Fall stehen jedoch keine besonderen landschaftlichen Werte in Frage, die es in hohem Masse zu schützen gälte. Dem ARE erscheint es deshalb vertretbar, wenn dem Landschaftsschutz bei der Interessenabwägung keine vorrangige Bedeutung beigemessen wird.

Raumordnungspolitisch ist die Einzonung wegen der Distanz zu einer kompakten Siedlung und wegen der heute fehlenden Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr zwar nicht optimal. Sie verstösst aber nicht gegen die Bestimmungen des Raumplanungsrechts des Bundes. Der Entscheid über die

Einzonung liegt zudem in der Kompetenz von Gemeinde und Kanton. Selbst wenn das ARE zur Auffassung gelangt wäre, die Umzonung liesse sich mit dem Raumplanungsrecht des Bundes nicht vereinbaren, wäre es zu deren Anfechtung nicht legitimiert.

Die Ergebnisse dieser rechtlichen Beurteilung wurden dem Staatsrat des Kantons Freiburg sowie der Stiftung Landschaftsschutz Schweiz (SL) am 6. Dezember 2004 mitgeteilt.

Industriebrachen haben Potenzial

Bauland ist in der Schweiz ein knappes Gut. Neue Möglichkeiten könnten grosse, ehemalige Industrieareale an guter Lage bieten – in ihnen schlummert ein ungenutztes Potenzial von 17 Millionen Quadratmetern. An einer Tagung in Zürich präsentierten die Bundesämter für Raumentwicklung (ARE) und Umwelt, Wald und Landschaft (BUWAL) eine neue Untersuchung der wenig oder nicht genutzten Industrieareale in der Schweiz. Sie orientiert über Umfang dieser Flächen, Stand der Umnutzung, Probleme und mögliche Lösungen.

Güterverkehr wächst, Emissionen rückläufig

Der Güterverkehr auf Strasse und Schiene wird in den nächsten 30 Jahren weiter zunehmen. Gleichzeitig werden die Luftschadstoff-Emissionen des gesamten Strassenverkehrs weiter zurückgehen, jedoch langsamer als bisher angenommen. Weitere Massnahmen zur Luftreinhaltung sind aber nötig, wie aus zwei Expertenstudien aus dem UVEK hervorgeht.

Die ausführlichen Medienmitteilungen sowie zusätzliche Dokumente zu diesen Themen sind auf der ARE-Homepage www.are.ch zu finden.

«Sanften Tourismus statt Schneekanonen»



Jeder Schweizer Bürger wünscht sich ein Haus auf der grünen Wiese, ohne die Annehmlichkeiten der nahen Stadt zu missen. Ich hoffe, diese für den

Landverbrauch ungünstige Entwicklung wird einer Siedlungsentwicklung nach innen weichen, die haushalterisch mit dem Boden umgeht. Die Städte müssen gestärkt werden, damit die noch zusammenhängenden ländlichen Räume bestehen bleiben. Die Erreichbarkeit der Städte soll durch die Förderung des öffentlichen Verkehrs verbessert werden. Als Berner Oberländer wünsche ich mir einen sanften Tourismus in den Bergen anstatt Schneekanonen.

Fabian Schwarz, Zweisimmen, 24 Jahre

Rassemblons nos idées pour construire notre avenir

• • • • •

Pierre-Alain Rumley
Directeur de l'ARE
pierre-alain.rumley@are.admin.ch



Nous aimons tous parler de nos propres projets; les occasions de le faire ne manquent pas. Mais, à quoi ressemble notre «projet territorial collectif»? Quelles sont les idées, les attentes et les craintes des chercheurs et des associations professionnelles? Que disent les analystes?

L'économie, la démographie, la technologie, la société et la politique influencent le développement territorial. Une réflexion approfondie s'impose par conséquent. Le printemps prochain, l'ARE publiera un rapport sur le développement territorial. Un même ouvrage présentera à la fois une analyse de la situation actuelle, des scénarios de l'évolution de notre territoire et des variantes de programmes d'action susceptibles de favoriser son développement durable. Il sera conçu comme base de discussion sur l'ave-

nir de notre milieu vital. Puis la discussion sera ouverte, largement. Ses conclusions serviront à mettre à jour les Grandes lignes du développement territorial et guideront la révision de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire.

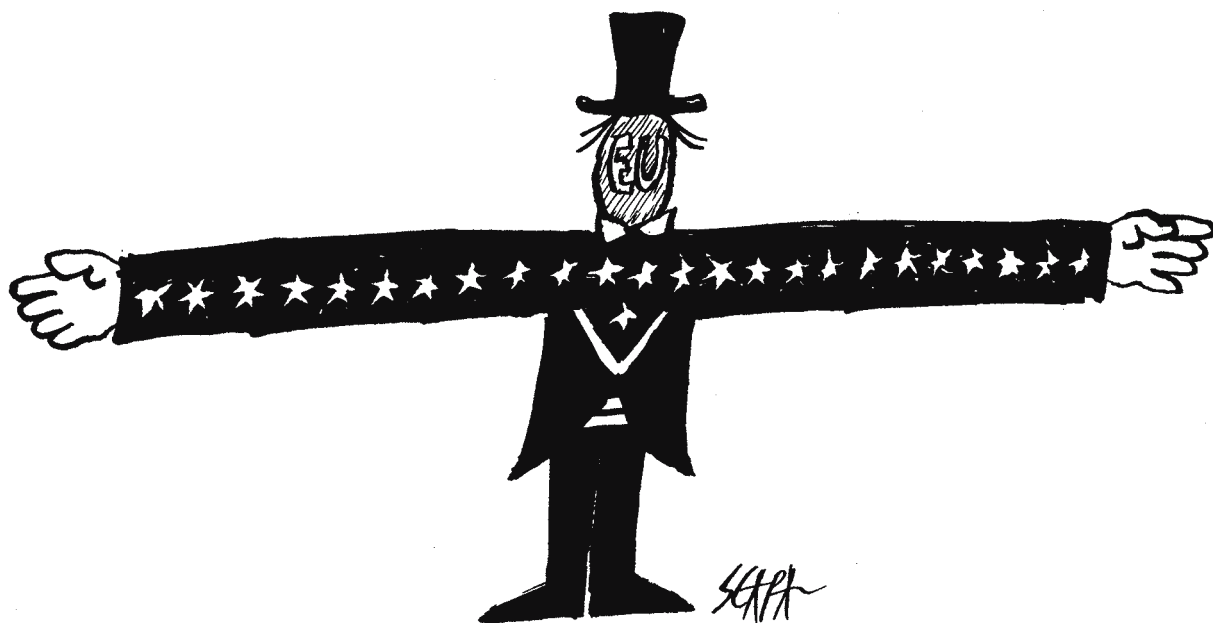
Je n'ignore pas que les prévisions sont toujours aléatoires. Il est donc utile de vérifier en permanence l'adéquation entre les attentes et l'évolution effective des choses. Pour construire le futur, il faut bien sûr disposer de données fiables, mais aussi s'assurer d'une grande flexibilité d'action et pouvoir puiser dans un stock de bonnes idées. Le présent cahier a pour but de donner une première chiquenaude à la réflexion, de vous inviter à vous projeter dans la Suisse d'après-demain.



Pour survivre, la Suisse a besoin d'impulsions nouvelles

.....

Cla Semadeni



Toute réflexion sur le développement de la «Région Suisse» passe obligatoirement par une exploration de ses capacités à surmonter ses défis territoriaux. Quelles compétences? Quelle planification spatiale?

Quelles forces à l'œuvre? Quelles structures territoriales souhaitables? Quelles structures incontournables? A quoi voit-on que la «Région Suisse» est prête à affronter l'avenir?

A l'heure actuelle, l'«organisme» de la Suisse est en bonne santé; son esprit et son corps sont en concordance. Ville et campagne vivent en harmonie et cultivent les échanges en toute complémentarité. La nature et l'environnement jouent un rôle important et sont d'une constitution relativement robuste leur permettant d'affronter les outrages commis par l'espèce humaine. L'économie dispose d'une marge de manoeuvre suffisante pour se développer dans des sites appropriés. L'équilibre des forces entre intérêts publics et privés est stable. Les mouvements sociaux ont des possibilités de participation et démontrent à intervalles réguliers qu'ils sont prêts à s'engager.

Un sursaut d'énergie est indispensable

Il ne faut toutefois pas oublier que cet organisme en bonne santé présente aussi quelques symptômes de maladie et qu'il s'expose à davantage de

risques. En précisant le diagnostic, on observe ici et là de petites ou de grandes cicatrices, traces d'accidents et de maux antérieurs. Il faut de plus en plus souvent recourir aux remèdes prescrits par des médecins ou des pharmaciens pour contrer des maladies «psychiques» ou physiques. Le diagnostic est sans appel: le «corps suisse» semble moins résistant aux maladies; ses chances de survie à long terme diminuent. En fait, il donne l'impression d'être déjà atteint; les médecins constatent une nette perte de vitalité. Si le territoire doit encore permettre de répondre aux besoins et aux défis des générations futures, les milieux politiques sont invités à «se bouger». Il ne leur suffira pas de reconduire les politiques actuelles. Il leur faudra déployer des efforts inhabituels et réfléchir à des stratégies plus élaborées susceptibles de renouveler de fond en comble les structures et l'organisation du territoire.

Les valeurs changent, le territoire s'adapte

Le développement territorial ne peut pas être une construction de l'esprit; il a pour objet la vie-même. Les ressorts de l'évolution sociale ont une in-

cidence déterminante sur l'espace et le temps. La société suisse d'études prospectives swissfuture a développé quatre scénarios d'évolution des valeurs de la société en Suisse et les a présentés en mai 2004 dans un rapport de base* qui met ce débat sur la place publique. Les futures politiques d'organisation du territoire de la Confédération, des cantons et des communes devront tenir compte de ces scénarios et prendre au sérieux leurs incidences sur le développement territorial. Le «corps suisse» ne sera déclaré «promis à un long avenir» que lorsque les aménagistes et les autorités auront apporté des réponses adaptées à l'évolution des valeurs de la société. L'ARE a reconnu cette nécessité – de même que les offices cantonaux de l'aménagement du territoire – et s'est chargé de préparer les adaptations qui s'imposent dans la politique d'organisation du territoire de la Confédération: rapport sur l'aménagement du territoire, grandes lignes de l'organisation du territoire suisse, politiques et stratégies de l'espace urbain et rural, ou révision de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire. Ces travaux ne doivent pas rester confinés dans l'enceinte feutrée des services administratifs. Bien au contraire, la participation d'un large public est nécessaire.

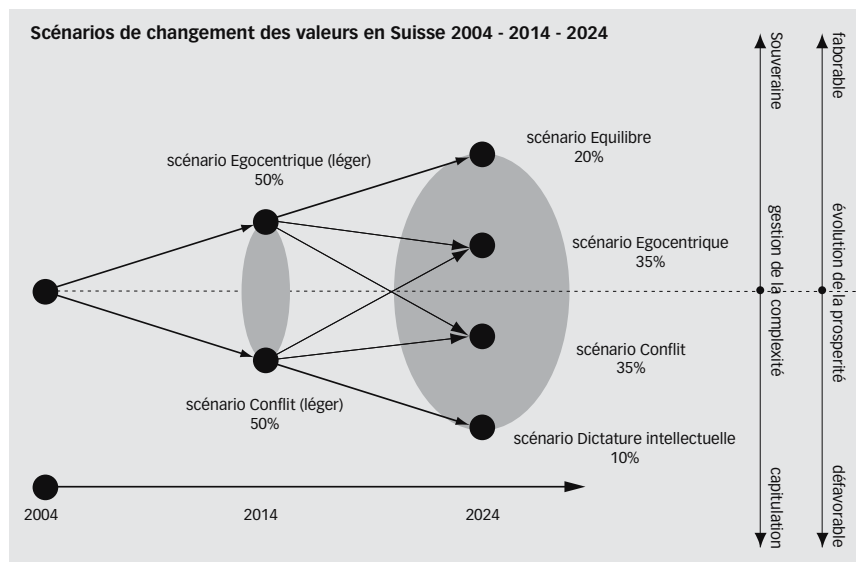
«Respecter l'environnement»



La Suisse évolue constamment au niveau territorial. Je pense que dans le futur, les zones urbaines et les périphéries des grandes villes vont encore plus se déve-

lopper. Car les pôles forts économiquement drainent plus de population et les infrastructures doivent suivre cette évolution. Les petites zones agricoles vont disparaître au profit de zones d'habitations et seules les grandes exploitations vont subsister. Néanmoins, je pense que ces transformations vont s'opérer dans le respect de l'environnement.

Marilyne Pasquier, Le Paquier/FR, 21 ans





Développement économique et protection de l'environnement vont de pair

La polémique actuelle sur le droit de recours des associations démontre qu'économie et écologie ne font pas encore bon ménage. Le professeur Martin Lendi a montré, dans une analyse approfondie, qu'une refonte du droit de recours s'imposait de toute urgence du point de vue des politiques publiques. Il importe que cette proposition soit reprise dans les discussions techniques et politiques car elle peut contribuer à la recherche de solutions objectives et constructives. De plus, il n'est pas exclu que ces idées nouvelles soient profitables aussi bien à l'économie qu'à l'environnement. En conséquence, il faudrait rapidement mettre un terme à la guerre des tranchées qui prédomine actuellement et amorcer un dialogue constructif.

De façon générale, il ne s'agit pas seulement de travailler en partenariat avec les diverses instances de planification et de façon interdisciplinaire pour décloisonner les politiques sectorielles, mais de parvenir à convaincre les principales forces sociales et économiques de collaborer. Seule une action concertée permettra de répondre aux défis du développement territorial.

Ne pas oublier la sensibilité et les valeurs des personnes

A l'occasion du 25e anniversaire de l'entrée en vigueur de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LAT), le Conseiller fédéral Moritz Leuenberger a déclaré ceci: «l'aménagement du territoire a encore son passé le plus difficile devant lui». Je m'inscris en faux contre cette affirmation: non, l'aménagement du territoire a son avenir de-

vant lui. Les responsables politiques doivent rendre cet avenir possible. Dans la structuration du débat politique, le développement territorial doit hériter d'une position stratégique clé. S'il s'étoffe sur le plan de son contenu et sur celui des instruments d'aménagement du territoire, il pourra guider les acteurs de poids du développement sur tous les fronts qui exigent le respect des principes du développement durable. Il doit s'adresser aux jeunes et emporter leur adhésion. Je suis persuadé que le développement territorial aurait intérêt à retrouver ses sources d'inspiration dans la sensibilité et les valeurs des personnes. L'Etat de droit doit s'effacer derrière ses citoyens. J'en appelle à la créativité du peuple suisse!

(traduction)

* Georges T. Roots: Wertewandel Schweiz, 2004 – 2014 – 2024, quatre scénarios, 2004 (cf. www.swissfuture.ch)



cla.semadeni@arp.gr.ch

Cla Semadeni est né en 1947 dans les Grisons. Après ses études d'architecture à l'Ecole polytechnique de Zurich, il a d'abord travaillé dans un bureau d'aménagement, puis opté pour l'administration publique en tant qu'aménagiste de la Ville de Zoug, puis chef du service des constructions et de l'aménagement de la Ville de Dübendorf et vice-directeur du service d'aménagement et d'urbanisme de la Ville de Zurich. En 1998, il a pris la fonction de chef du service de l'aménagement du territoire du canton des Grisons. Actif depuis plusieurs années dans de multiples organisations nationales et internationales spécialisées, il représente à l'heure actuelle les cantons suisses dans les réunions transnationales organisées dans le cadre de l'initiative communautaire de la Commission des CE «INTERREG III B espace alpin» et copréside l'association «Schweizerische Vereinigung für Zukunftsforschung (société suisse d'études prospectives) swissfuture».

«Protéger le sol par une taxe incitative»

• • • • •

Interview: Pieter Poldervaart

Photos: Julia Konstandinidis



Le sol en tant que ressource vitale ne bénéficie pas d'un lobby politique. Hans Ruh, professeur en éthique sociale, plaide par conséquent pour la mise en place d'instruments économiques visant à freiner la consommation effrénée de sol. En même temps, il conseille, après l'ère du seul progrès technique, de remettre les valeurs

spirituelles, l'émotion et la culture au centre de notre civilisation.

Hans Ruh, 1933, professeur à l'Université de Berne, a fondé en 1971 l'Institut d'éthique sociale de Berne. Professeur ordinaire d'éthique sociale à l'Université de Zurich de 1983 à 1998, il préside aujourd'hui le Conseil d'administration de la société bluevalue AG à Zurich. Cette entreprise propose des conseils éthiques aux entreprises et développe des produits financiers éthiques

«Chaque seconde, un mètre carré de constructions nouvelles», pouvait-on lire récemment dans la presse. Nous avons connu la même frénésie dans les années septante – une évolution normale, en somme?

Pas du tout. Ces chiffres sont dramatiques. La démographie sera stagnante à moyen terme. Néanmoins, la croissance continue des besoins de territoire par individu laisse perplexe. En effet, le sol n'est pas élastique. De plus, il est utilisé, exploité et pollué à tel point que l'environnement en pâtit: la biodiversité diminue, les nappes d'eau souterraine sont moins bien alimentées, le sol perd sa perméabilité. La croissance démographique joue à cet égard un rôle secondaire: nous sommes, de façon générale, une société de surexploitation. Un Etasunien utilise cent fois plus d'énergie qu'un Indien, démontrant ainsi que la corrélation entre croissance de la population et destruction de l'environnement n'est que très relative. Dans le domaine de l'alimentation, on peut faire un calcul analogue: si la Suisse optait résolument pour le régime végétarien, la surface agricole nécessaire pour nourrir la population serait sept fois moindre qu'aujourd'hui. Le mode de vie compte beaucoup plus que le nombre de personnes.

Mais, peut-on vraiment freiner la surexploitation du sol?

Sur le plan politique, certainement – mais l'environnement ne fait pas recette en ce moment. Le sol est un sujet particulièrement difficile à expliquer, car beaucoup de gens n'ont pas conscience des répercussions de leurs faits et gestes. Quel politicien miserait sur la protection du sol pour se faire élire?

Voilà des perspectives plutôt sombres...

Effectivement! Pourtant, il y aurait bien des idées pour protéger le sol à

long terme: ce bien devrait être placé – de même que l'eau – sous la responsabilité de la collectivité, selon le principe de la gestion des communaux. Malheureusement, c'est de l'Histoire ancienne. Reste une solution qui semble être la seule dans d'autres domaines: les mécanismes du marché. Cependant, si nous acceptons de telles privatisations, nous devons en définir les fondements éthiques. On pourrait par exemple créer des fonds éthiques pour le sol. Les entreprises agissant sur le sol devraient s'engager à respecter des critères tels que construire en ménageant l'environnement, utiliser le sol de façon rationnelle et imposer des conditions de travail équitables aux entrepreneurs partenaires. Autre condition: les investisseurs devraient témoigner d'une prise de conscience éthique.

N'êtes-vous pas trop optimiste?

Ce genre de critères s'imposera, j'en suis convaincu. Si ce n'est plus l'Etat, mais les particuliers ou des acteurs mixtes qui prennent en charge l'affectation du sol, une discussion éthique devra avoir lieu. Par conséquent, il nous faut de nouveaux instruments qui encouragent une utilisation judicieuse du sol sur les plans écologique et social, tout en apportant des avantages économiques aux investisseurs. On pourrait s'inspirer des certificats d'émissions de CO₂ et des bourses de «droits de polluer» actuellement en voie de création au sein de l'UE. Naturellement, ce sont avant tout les riches qui pourront se permettre de polluer. Mais un seul remède ne suffira pas à régler tous les problèmes de la planète.

L'environnement, mais aussi l'aménagement du territoire, n'ont guère la cote aujourd'hui. Comment donner des impulsions nouvelles?

La prise de conscience des problèmes d'aménagement du territoire s'est con-

sidérablement affaiblie par rapport aux années septante; il en va de même de la volonté politique. A l'époque régnait une véritable euphorie en faveur de l'aménagement du territoire et d'une utilisation mesurée du sol. Même la Fédération des Eglises protestantes de la Suisse (FEPS) avait institué une commission dont l'avis influença la rédaction de l'article 4 «Information et participation» de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LAT). Cependant, rien ne sert de se plaindre, nous devons adopter des stratégies qui sont dans l'air du temps – les instruments économiques le sont. Nous sommes confrontés au défi suivant: expliquer aux citoyennes et citoyens qu'ils ont le pouvoir d'utiliser leur argent en suivant des principes éthiques – et que s'ils ne le font pas, rien ne changera.

Le bruit et la pollution de l'air ont plutôt tendance à s'aggraver. L'Etat devrait-il réglementer davantage?

«Travail pour tous»

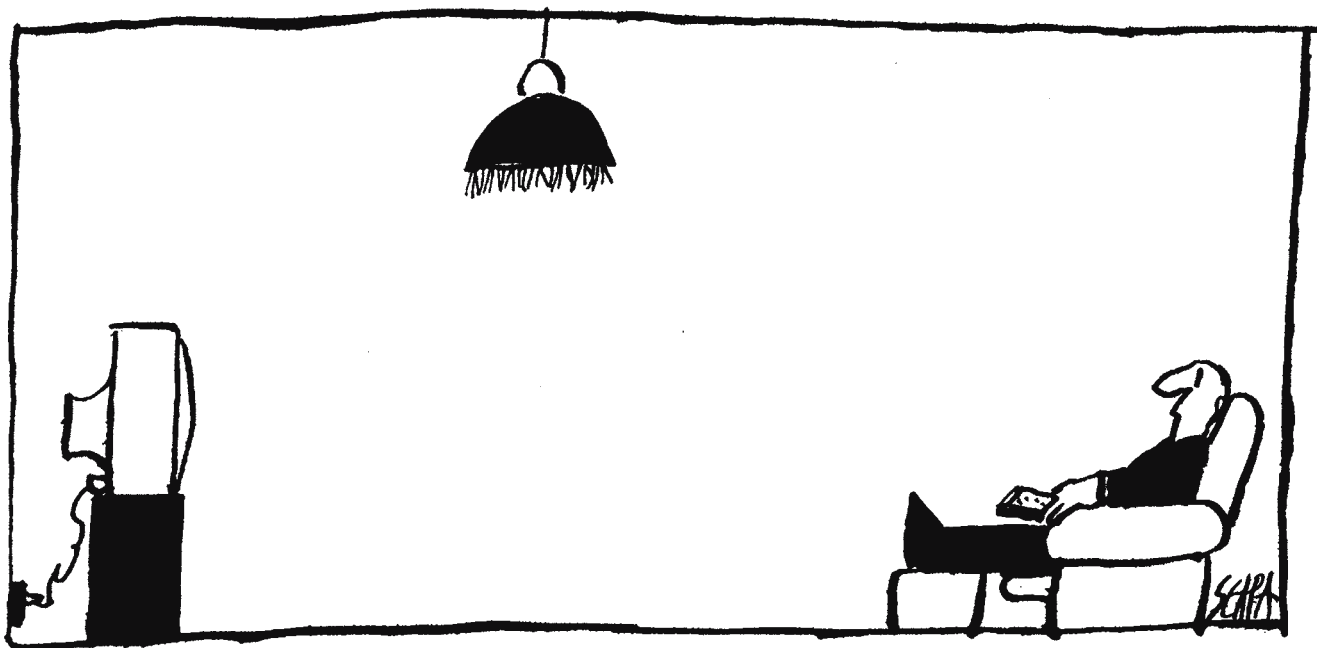


J'espère en 2030 que les écoles seront plus égalitaires et non élitaires, qu'elles sachent trouver les possibilités de cha-

que élève, sur le point manuel comme intellectuel. La possibilité pour la maman d'élever ses enfants à la maison, en ayant un salaire serait un énorme pas autant pour la femme que pour l'éducation. Des spectacles à des prix abordables pour tous, afin que les gens défavorisés puissent aussi profiter de la culture et accéder à un niveau plus intéressant que TF1, M6 etc. Mais surtout, du travail pour tous.

Marion Houriet, La Chaux-de-Fonds

17 ans



Certes, quelques plaintes ici et là font état d'une réglementation jugée excessive. Cela peut s'avérer pertinent pour quelques détails. Dans l'ensemble toutefois, les pouvoirs publics se dégagent de leurs responsabilités. Prenons l'exemple de Zurich. Avant de construire ma maison, je me suis informé auprès de la commune pour savoir quelle serait l'évolution des nuisances de bruit occasionnées par l'aéroport. On m'a rassuré, j'ai construit... et aujourd'hui ma maison est sous la trajectoire des avions en raison de l'approche par le sud. Les appareils vrombissent à 200 m au-dessus de ma tête. L'aménagement du territoire a failli à sa tâche; sa planification directrice ressemble à celle d'une république bananière. L'aménagement du territoire doit absolument donner une image fiable des enjeux de l'avenir. Les éléments gênants, par exemple, une autoroute, doivent être canalisés. Cette manière de procéder ne sera toutefois équitable que si les

responsables du bruit, des déchets ou d'autres nuisances passent à la caisse et dédommagent les personnes qui s'exposent, volontairement ou involontairement, à ces dernières.

En matière d'urbanisation, on observe un flux migratoire vers les centres urbains. Comment arriver à des solutions équilibrées?

Des voix cyniques prétendent que ces 50 prochaines années, quelques vallées alpines ne seront plus habitables et se dépeupleront. Je pense aussi qu'on ne pourra plus exploiter le dernier coin d'alpage. Cependant, il ne faut pas se leurrer: un paysage rural abandonné ne devient pas forcément un biotope de valeur.

Il ne serait guère judicieux non plus que tout le monde converge vers le Plateau, vers les centres de Zurich, Bâle, Berne et l'Arc lémanique. Je prône un développement décentralisé avec des cen-

tres régionaux bien desservis par les transports publics. La concrétisation de cette idée passe par l'encouragement d'un habitat groupé. Je possède une maison dans le quartier de Halen, à proximité de Berne: 80 habitations individuelles regroupées dans un espace restreint (chaque unité ayant son jardin), disposant de locaux communautaires, d'une piscine, d'un jardin d'enfants, d'une buanderie et d'un commerce. Outre le fait qu'elles consomment moins de surfaces de terrain, de telles structures présentent des avantages sur le plan social. Elles offrent une vie de quartier très particulière. Tout l'art est dans la combinaison intelligente des espaces privés avec les espaces communautaires. Les centres régionaux devraient être aménagés de façon plus compacte. Autre avantage d'une urbanisation plus dense: l'efficacité des lignes de bus et de train.

Ces perspectives semblent prometteuses, mais sont-elles réalistes? Le nec plus ultra n'est-il pas d'habiter dans une maison individuelle entourée d'un grand jardin?

Bien sûr! d'ailleurs, moi aussi je suis dans cette situation... Il est agréable de vivre dans sa sphère privée, mais on s'expose à un risque d'isolement; ce qui nous manque, c'est l'envie de rencontrer les gens. Il faudrait accorder davantage d'importance à la convivialité. Nous avons besoin pour cela de modèles de référence. Le quartier de Halen, réalisé à la fin des années cinquante par l'Atelier 5, aujourd'hui renommé, est une telle réalisation exemplaire. Mais, ce type de modèle reste rare. Cela tient en partie à un manque d'argent: la construction de 80 ha-

bitations individuelles est une opération de taille qui exige des fonds conséquents.

Les discussions actuelles vont dans une direction opposée: on se plaint que des milliards de francs sont bloqués par la faute d'organisations environnementales, empêchant la construction à grands frais de nouveaux centres commerciaux et de stades sportifs...

Les réalisations ne manquent pas. Pour en revenir au reproche formulé, la critique des recourants vise en fin de compte le mode de financement de tels projets. Dans une dizaine d'années, on pourra sans doute voyager gratuitement en avion car, par le jeu de subventions croisées, les commerces des

aéroports couvriront les frais d'exploitation de l'aviation. Il en va de même avec le football: les centres commerciaux sont chargés de drainer l'argent destiné au sport. Est-ce juste? Devons-nous nous accommoder d'un surcroît de trafic qui n'est pas forcément dû aux fans de sport?

Le prix du pétrole ayant atteint son niveau le plus élevé, on reparle du prix de l'essence. Pourquoi, malgré toutes les mesures prises, ne voit-on s'annoncer aucune diminution des kilomètres parcourus en voiture?

L'essence reste beaucoup trop bon marché. Ces 50 dernières années, le prix des voitures a quintuplé. En considérant seulement le renchérissement



du coût de la vie pendant cette période, l'essence devrait coûter environ cinq francs aujourd'hui, à quoi il faudrait ajouter trois francs de taxe d'incitation. Huit francs le litre: ce serait équitable et pas cher!

Faut-il donc une réforme fiscale écologique?

Franchement, aujourd'hui, nous avons un comportement assez stupide: nous imposons le travail et encaissons les impôts justement auprès des gens qui ont un comportement économiquement exemplaire. Par contre, ceux qui polluent ou détruisent l'environnement s'en sortent sans payer d'impôt particulier. C'est dans leurs poches que nous devons par conséquent aller chercher l'argent. Seule une refonte du système permettrait une utilisation durable du territoire; l'Etat pourrait par exemple exiger une taxe d'incitation sur le sol. Si nous disposions d'une caisse alimentée à raison de 20'000 francs par m2 nouvellement construit, nous aurions beaucoup d'argent. Nous pourrions l'affecter à la recherche sur le climat, par exemple. Une utopie – je le sais – mais une utopie raisonnable! Cette démonstration prouve que les instruments économiques existent.

Peu de chances de les faire accepter par le peuple, non?

C'est vrai. Nous devons sans cesse conscientiser les gens. Pour éviter d'entendre les vérités désagréables, on appelle à la rescousse un scientifique de ses amis, qui s'empresse de prouver le contraire – ce qui confirme qu'on peut dormir sur ses deux oreilles! Pourtant les conséquences de la croissance effrénée de la mobilité sont manifestes. J'en reste à l'observation que j'ai faite il y a quelques années: l'invention de la roue est un péché de l'humanité. Dans la nature, la roue n'existe pas. L'être humain est fait pour se mouvoir dans un rayon d'action de l'ordre de grandeur d'un marathon, pas beau-

coup plus. Il semble que le bipède que nous sommes ne s'en contente plus. Nous avons cru dompter les distances – mais le tribut à payer est lourd: bétonnage du paysage, pollution de l'air, bruit et changement climatique. Prenons l'exemple du tourisme: que cherchent les touristes? De la vie, de l'aventure, des rencontres, de l'amour, du punch. Ces attentes pourraient tout à fait être satisfaites autrement que comme le propose l'industrie du tourisme, ce qui nécessite un réseau complexe d'infrastructures de transport. Nous sommes dans une fuite en avant, alors que nous devrions plutôt nous interroger sur ce que nous attendons de la vie. La réponse à cette question renvoie à d'autres questions, inédites.

Eh bien! Est-ce que nous nous posons les bonnes questions?

Avec trop peu de cohérence, et nous nous laissons facilement distraire. En Suisse et au sein de l'UE, nous appliquons le principe des petits pas dans le domaine législatif: nous ergotons pendant des années pour fixer, par exemple, de banales dates de péremption pour les produits alimentaires. Par contre, nous suspendons les grands projets qui font mal au porte-monnaie, par exemple le transfert du trafic marchandises de la route au rail. A propos du trafic marchandises: moi, j'imagine un système de canaux desservant toute l'Europe par des transports fluviaux sur des chalands à propulsion solaire – transports silencieux et respectueux de l'environnement.

La voie de l'«Alleingang» est-elle plus facile ou vaudrait-il mieux collaborer avec l'UE?

L'isolement appartient au passé. Cependant, la Suisse pourrait, de concert avec d'autres pays infectés, répandre le virus du fédéralisme au sein de l'UE. Il nous faut une Europe, c'est indéniable. Mais nous avons besoin d'une Europe décentralisée, d'une Europe des régions.

Quelle est la Suisse dont vous rêvez personnellement dans 30 ou 50 ans?

L'idéal serait d'utiliser les technologies actuelles pour résoudre, sans ostentation aucune, les problèmes matériels essentiels qui se posent et pour satisfaire les besoins économiques et techniques de base, tels que l'alimentation, le logement et la mobilité. Nous pourrions consacrer davantage d'énergie et de temps aux questions réellement pertinentes, notamment aux valeurs spirituelles, à l'émotion et à la culture. Pour l'Europe, je rejoins la pensée exprimée par Jeremy Rifkin dans son «rêve européen» lorsqu'il médite sur une grande puissance ayant un rayonnement culturel. Si elle veut trouver sa place dans le monde, l'Europe doit faire son autocritique des siècles passés: c'est nous qui avons initié cette course à la croissance effrénée, à la consommation qui se répand aujourd'hui sur notre planète et qui induit des menaces telles que le réchauffement climatique. L'Europe doit clairement faire comprendre que la technologie est conçue pour être au service d'un monde meilleur, plus libre, plus pacifique. Nous devons vivre en adoptant une philosophie nouvelle intégrant une technologie respectueuse de l'environnement, voire bionique; en d'autres termes une technologie basée sur les fondements de la nature pour les domaines de l'énergie, des matières premières et des déchets. L'Europe a su, par le passé, montrer au monde la voie d'une Renaissance culturelle – pourquoi ne pas nous lancer de nouveau dans une telle entreprise?

(traduction)



De quoi sera fait notre avenir?

• • • • •

Pietro Cattaneo

ARE, section Planification des transports et des infrastructures



La polarisation entre régions peu dynamiques, de caractère essentiellement rural, et régions métropolitaines actives va s'accroître à l'avenir. Par ailleurs, l'habitat, le travail et la consommation vont augmenter en-

core les appétits territoriaux. Un tour d'horizon de divers scénarios et prévisions le démontre. Il semble ainsi que l'aménagement du territoire soit appelé à surmonter des épreuves difficiles.

Le développement territorial est influencé par de multiples forces et paramètres. L'analyse de l'évolution de ces influences fournit, malgré la complexité de leurs interrelations, d'importantes informations sur les perspectives possibles du développement territorial. Les principaux facteurs d'influence sont l'économie, la démographie, la technologie, la société et la politique. La pression à la construction va continuer de s'exercer sur les zones construites tandis que l'agriculture et la sylviculture ainsi que le tourisme vont influencer fortement les zones non construites. De plus, l'accessibilité aux ressources, notamment dans le domaine de l'énergie, a un effet indirect, mais extrêmement puissant.

Croissance démographique nulle

Aujourd'hui déjà, la population suisse ne croît que grâce à un solde migratoire positif. Le nombre moyen d'enfants

Scénario	2000-2010	2010-2020	2020-2030	2000-2030
Dynamique négative	+2,5%	-2,3%	-3,6%	-3,4%
Tendance	+3,8%	+0,8%	+0,1%	+4,7%
Dynamique positive	+5,2%	+4,0%	+3,7%	+13,4%
Evolution réelle:	2000-2003	+2,2%		

Tab. 1: Evolution démographique

par femme (1,5 aujourd'hui) ne suffirait plus au maintien du niveau de population actuel. Les scénarios démographiques de l'Office fédéral de la statistique (OFS) indiquent pour le scénario «tendance» une stagnation à court ou moyen terme et, à partir de 2030, une diminution de la population. Parallèlement, le vieillissement s'accroît. D'autres scénarios montrent les éléments qui conditionneraient une dynamique encore plus négative; d'autres encore, une dynamique positive.

térieur brut (PIB). Ce scénario se fonde sur la continuation de la tendance actuelle. Il prédit le maintien d'une croissance économique mesurée. Les ressorts de cette évolution tiennent à la croissance de la productivité moyenne et à l'augmentation du nombre de personnes actives. L'effet de ce dernier paramètre s'atténue au fil des années en raison de l'évolution démographique. Dans la répartition des composantes du secteur économique, on peut escompter une poursuite de la

Scénario	2000-2010	2010-2020	2020-2030	2000-2030
	+1,3%	+0,9%	+0,4%	+1,0%

Tab. 2: Evolution du PIB

L'évolution démographique a une influence importante sur l'économie et la mobilité, mais elle est en retour fortement influencée par les tendances observées dans les domaines économique et social.

croissance du secteur tertiaire, avec tendance au fléchissement.

Croissance du trafic soutenue

En raison de son importance sociale, mais aussi en raison de ses incidences sur l'environnement, les personnes et le territoire, le trafic pose des problèmes cruciaux suscitant par ailleurs d'importantes controverses. L'ARE a publié dernièrement de nouveaux scénarios sur les perspectives de l'évolution du trafic marchandises. Cette publication relève que le trafic marchan-

Scénarios et prévisions

Les travaux de réflexion prospective mentionnent, pour la plupart, les notions de prévisions et de scénarios. Les scénarios servent en premier lieu à la représentation de variantes possibles de l'évolution d'une situation ou d'un développement futur. Des scénarios contrastés peuvent, par exemple, montrer les incidences importantes sur le futur d'hypothèses et de conditions générales antagonistes. Les scénarios traitent d'un sujet déterminé de manière complète et circonstanciée. A la différence des scénarios, les prévisions montrent l'évolution possible (essentiellement chiffrée) dans un domaine précis. Elles font apparaître les conséquences d'une évolution déterminée. Elles sont un moyen fondé de décrire l'avenir sur la base d'éléments mesurables, d'expériences ou de simulations. Elles sont parfois utilisées pour l'évaluation de certains éléments de scénarios.

Croissance économique mesurée

Sur la base de ces scénarios démographiques et des valeurs moyennes à long terme de la productivité du travail, le Secrétariat d'Etat à l'économie (seco) établit un scénario de référence d'évolution à long terme du produit in-

Scénario	2002-2010	2010-2020	2020-2030	2002-2030
Route + rail	+17,5%	+18,3%	+10,8%	+54,1%
Route	+12,1%	+13,3%	+6,1%	+34,8%
Rail	+26,0%	+25,5%	+16,8%	+84,6%

Tab. 3: Evolution des prestations du trafic de marchandises (scénario de référence)

Scénario	2000-2010	2010-2020	2020-2030	2002-2030
Résidences principales*	+7,7%	+4,2%	+0,9%	+13,2%
Résidences secondaires	+9,6%	+8,8%	+8,1%	+28,9%

(*logements non occupés inclus)

Tab. 4: Demande quantitative de logements

disées continuera d'augmenter au cours des 30 prochaines années, tant sur la route que sur le rail. Cette dynamique s'atténuera au cours du temps. La croissance du rail sera plus forte.

Evolution des prestations du trafic de marchandises (scénario de référence)

Des études équivalentes sont en cours pour le domaine du trafic des personnes. Les indications, d'ordre essentiellement qualitatif, données ici doivent par conséquent être considérées comme de premières évaluations. La poursuite de la croissance, quoique plus atténuée, du trafic reste incontestée. Cette observation est corroborée par l'évolution économique et démographique présentée ci-dessus. Parmi les éléments moteurs de cette croissance, on citera surtout la plus grande facilité de disposer d'une voiture, une amélioration des infrastructures et de l'offre de transports publics et une nouvelle extension des infrastructures routières. L'analyse des motifs de déplacement indique une stagnation du trafic pendulaire et un nouvel accroissement important du trafic de loisirs. Les prévisions établies jusqu'à présent projettent une nouvelle croissance du trafic ces 20 prochaines années: l'augmentation des personnes-kilomètres varie, selon les sources, dans une fourchette de 18 à 48%.

Croissance inéluctable de la demande de terrains

La construction va demeurer un facteur d'influence important pour le dévelop-

pement territorial. Comme on peut miser à long terme sur une adéquation entre l'offre et la demande, l'offre constitue un indicateur essentiel du développement futur. La demande quantitative de logements comme résidences principales, mais surtout secondaires, va continuer de croître. L'évolution de la conjoncture générale permettra de satisfaire dans une large mesure cette demande qui résultera notamment de la croissance démographique. Outre la population, la pyramide des âges et la composition des ménages joueront un rôle déterminant. Les mutations structurelles de l'économie, la non-correspondance spatiale entre l'offre et la demande et l'augmentation – encore prévue pour quelque temps – du nombre de personnes actives entraîneront par ailleurs une nouvelle progression de la demande de surfaces pour les activités. L'extension des surfaces construites pour l'habitat et le travail entraînera un accroissement subséquent des surfaces consacrées aux infrastructures de transport.

La pression sur l'agriculture et la sylviculture reste forte

L'agriculture représente un mode d'utilisation du sol important et constitue par conséquent un facteur d'influence du développement territorial. Mais les zones construites progressent le plus souvent en grignotant la surface agricole utile. Au milieu des années nonante, plus d'un tiers du territoire suisse était utilisé par l'agriculture. A l'avenir, la part de l'agriculture à la production de valeur ajoutée poursuivra son déclin, provoquant des mutations structurelles (taille des entreprises, formes

d'organisation). Parallèlement, la diminution de la surface agricole utile sera accompagnée d'une polarisation croissante entre entreprises intensives et extensives. La surface forestière va progresser, mais cette croissance n'arrivera pas à compenser la perte de certaines forêts, sous la pression de l'urbanisation dans les zones densément peuplées et dans les régions touristiques.

(traduction)

Bibliographie

- ARE, perspectives d'évolution du trafic marchandises, Berne 2004
- ARE, perspectives d'évolution du trafic des voyageurs 2000-2030 (non encore publié)
- OFS, scénarios de l'évolution démographique de la Suisse de 2000 à 2060, Neuchâtel 2002 (www.bfs.admin.ch/stat_ch/ber01/dtfr01b.htm)
- OFS, évolution démographique dans les grandes régions et les cantons de Suisse 2002-2040, Neuchâtel 2004 (www.bfs.admin.ch/stat_ch/ber01/scenarios_cant/start.htm)
- OFEFP, Paysage 2020, analyses et tendances, Berne 2003



pietro.cattaneo@are.admin.ch

Le futur de la construction et du logement



Ernst Hauri, Responsable du centre de prestations Questions fondamentales - Information à l'Office fédéral du logement (OFL)



Lukas Bühlmann, directeur de l'Association suisse pour l'aménagement national (ASPAN)

Quelles sont les trois conditions essentielles que la Suisse doit remplir pour affronter, à l'horizon 2030, les défis de la construction et du logement?

Les conditions de logement doivent correspondre aux besoins et exigences des habitants à l'horizon 2030. De plus, elles doivent être supportables pour les familles à faible revenu et compatibles avec un développement durable des structures urbaines.

1. Des zones d'activités et d'habitation centrales, bien desservies par les transports publics, et proches des commerces. 2. Des solutions créatives pour la coordination entre aménagement du territoire et protection de l'environnement. 3. Séparation rigoureuse entre zone constructible et non constructible pour des raisons économiques et écologiques.

Quelles sont les mesures à prendre par les autorités administratives, les responsables de l'économie ou du monde politique, et par les particuliers?

Il importe que toutes les personnes qui participent à la construction ou à la transformation de logements observent l'évolution démographique et économique et en tirent les bons enseignements dans l'exercice de leur activité. La mission première des responsables politiques et des autorités est de veiller à fixer des conditions juridiques appropriées pour créer un marché permettant une mise à disposition optimale de logements, sans pour autant porter atteinte à des intérêts prépondérants tels que le développement durable du territoire.

Utiliser le plan directeur cantonal pour mieux orienter le développement de l'urbanisation et le coordonner plus précisément avec la planification des transports. Etudier les possibilités offertes par les instruments de l'économie de marché; mettre en œuvre le prélèvement de la plus-value prévue dans la LAT. Le développement durable de l'urbanisation n'est possible qu'en surmontant la vision actuellement cloisonnée des communes et des cantons et par une collaboration plus franche et plus précoce entre les différents acteurs impliqués.

Considérant les domaines de la construction et du logement, quel sera l'aspect de la Suisse à l'horizon 2030?

Si la vapeur n'est pas renversée, il faut craindre une aggravation de l'évolution de ces 30 dernières années, soit la formation d'une agglomération continue du lac de Constance au lac Léman avec des conditions d'urbanisation et d'habitat analogues à celles des Etats-Unis: oasis de très grande qualité pour les groupes de population indigènes les plus aisés, zones d'habitation peu sûres, sans identité et exposées aux nuisances pour les autres groupes de population, et régions périphériques plus ou moins abandonnées.

Tout dépend de l'évolution dans les années à venir. Au pire, le Plateau, le Pied du Jura, le Tessin et les grandes vallées alpines seront recouverts d'un tapis de constructions avec une succession de villages anonymes et sans âme, et des agglomérations étouffées par le trafic. Au mieux, nous réussirons à préserver la qualité de vie et d'habitat qui existe aujourd'hui, à maîtriser les problèmes évoqués ci-dessus et à revaloriser les quartiers présentant un déficit de qualité de vie et d'habitat.

Quelle peut être la contribution du développement territorial?

Le développement territorial pourra avoir une contribution efficace si ses objectifs, clairs et bien compris, sont pris au sérieux par les responsables politiques aux trois niveaux étatiques et transposés en mesures concrètes. Les axes stratégiques du développement devraient être: une densification de l'environnement déjà construit – et non pas une urbanisation désordonnée –, l'encouragement de quartiers présentant une répartition ethnique et sociale équilibrée – et non pas des groupes de population entassés en un même secteur – et une mise à disposition de logements appropriée pour toutes et tous – et non pas une consommation excessive de terrain par une minorité.

Les possibilités d'encourager un développement territorial durable existent par le biais des projets d'agglomération, de l'amélioration de la qualité des plans directeurs de seconde génération ou du recours éventuel à des instruments de l'économie de marché. Toutefois, ces efforts sont loin d'être suffisants. La Confédération, les cantons et les communes sont invités à affirmer clairement dans quelle direction le développement territorial doit aller et à adapter en conséquence leurs décisions et leurs activités.



Michael Töngi – directeur des campagnes, Association suisse des locataires ASLOCA



Patrik Gisel, membre de la direction du groupe Raiffeisen et chef du département marché & exploitation



Armin Binz, directeur de l'Institut de l'énergie, Haute école spécialisée des deux Bâle

1. Il faut des logements bon marché pour que les loyers n'étranglent pas les dépenses de consommation. 2. Il faut supprimer les cartels pour faire baisser les prix. 3. Il faut fixer des standards précis permettant de diminuer encore la consommation d'énergie dans les logements.

Les exigences en matière de logement (individualisme, confort, surface, qualité) vont croître. Parallèlement, la tendance à de nouvelles formes, innovatrices, de propriété se développera. La pression à la construction va donc augmenter dans les agglomérations.

1. Epuiser toutes les possibilités de rationalisation et de développement. 2. Veiller à ce que les professionnels de la construction disposent de compétences techniques, méthodologiques et sociales élevées. 3. Poursuivre l'aménagement des infrastructures, notamment dans les domaines de la communication et des transports publics.

Un nouveau droit de bail devrait empêcher les hausses de loyer massives. La Confédération et les cantons assument leur responsabilité sociale et encouragent activement la construction de logements. Des investisseurs sérieux redécouvrent la rente foncière comme placement à long terme.

Le monde politique devrait s'engager à créer les conditions-cadres pour maintenir les règles libérales actuelles du marché. Le secteur de la construction – en particulier celui du logement – devrait continuer à fonctionner selon les principes de l'économie de marché. Les entreprises et les particuliers doivent agir en entrepreneurs et développer leur créativité. Partout où cela s'avère nécessaire pour préserver les ressources limitées du territoire, et donc pour les utiliser rationnellement, il faut élaborer des conceptions d'aménagement efficaces.

Il est important que des efforts soient entrepris en partenariat: - intensifier la recherche appliquée dans le domaine de la construction et soutenir l'innovation dans les entreprises et les hautes-écoles dans le cadre de coopérations entre secteur privé et autorités (projets-pilotes et modèles); - améliorer les procédures et les instruments de gestion de la qualité afin de promouvoir des techniques de construction axées sur la durabilité; - encourager la rationalisation et la standardisation de la construction en observant les critères d'optimisation de la qualité, de durabilité et d'efficacité des coûts.

Après le «non» massif de la population à la révision inéquitable du droit de bail en février 2004 et au paquet fiscal de mesures d'économie et de démantèlement en mai, les perspectives de réformes durables semblent bonnes. Si la politique suivie reste défavorable aux locataires, les difficultés s'aggraveront. Bien avant 2030, la Suisse remarquera que croissance économique et prospérité ne sont possibles que si les locataires disposent de logements à loyer raisonnable en nombre suffisant.

La Suisse n'aura pas un aspect fondamentalement différent de celui d'aujourd'hui. Le logement en propriété ne va rien perdre de son attrait ou de son importance. Comme nous l'avons déjà signalé ci-dessus, les exigences en matière d'habitat en propriété vont croître et de nouvelles formes de logements et de propriété vont s'instituer. La rénovation et l'assainissement des constructions vont prendre de l'importance par rapport à la construction de bâtiments neufs. Les communes d'agglomération vont gagner en attractivité.

Avec l'amélioration des technologies de la communication et l'évolution des formes de travail, le travail se rapprochera du domicile. Les bâtiments du futur seront mieux adaptés à des changements d'utilisation de leurs locaux. L'application des hautes technologies dans le bâtiment va s'accroître, notamment grâce à l'introduction d'appareils de régulation conviviaux et discrets (architecture intelligente). Les bâtiments vont suivre une évolution analogue à celle des automobiles.

En Suisse, il y a suffisamment de terrains à bâtir, mais ceux-ci sont souvent thésaurisés. L'offre de terrains à bâtir doit être fluidifiée, par exemple en les grevant d'un impôt foncier sur leur valeur vénale.

Il faut développer dans le domaine de l'aménagement du territoire des mesures incitatives encourageant la construction de logements bon marché, ce qui équivaut le plus souvent à favoriser un mode de construction dense, peu gourmand de sol. Nombre de communes précônissent uniquement des villas unifamiliales, ce qui fait grimper le prix des logements.

Le développement territorial doit, pour répondre aux exigences du futur, élaborer les bases d'aménagement permettant d'allouer de façon optimale les ressources territoriales limitées dont la Suisse dispose aux divers groupes d'intérêts, en fonction de leurs besoins respectifs. Pour ce faire, le principe de proportionnalité devra toujours être appliqué dans le respect d'une organisation libérale du marché.

Le développement territorial doit créer les conditions-cadres pour que les innovations respectent au mieux les critères de durabilité. Exemples: ne pas interdire les enveloppes architecturales de conception énergétique optimale, favoriser la construction compacte, différencier les locaux chauds et froids dans les logements (isolation intérieure), et sauvegarder les espaces non construits pour leur valeur en tant que poumons verts et aires d'infiltration d'eau de pluie. Par ailleurs, s'occuper sérieusement d'améliorer la qualité des infrastructures de transports.

Le futur de l'économie et de la consommation



*Rudolf Walser,
membre de la direction
d'économiesuisse*



*Regula Rytz,
Union syndicale suisse,
secrétaire centrale*

Quelles sont les trois conditions essentielles que la Suisse doit remplir pour affronter, à l'horizon 2030, les défis de l'économie et de la consommation?

Les mutations structurelles vont se poursuivre à condition que la société et les responsables politiques soient ouverts, et non pas frileux, face à ce phénomène. La compétitivité n'a rien perdu de son actualité. La société, l'économie et la sphère politique doivent considérer ces mutations comme des opportunités à saisir.

Nous devons, premièrement, investir davantage dans la formation afin de favoriser l'égalité des chances; deuxièmement, prévoir une répartition plus équitable du travail et des revenus – cela également pour maintenir le pouvoir d'achat – et, troisièmement, appliquer dans la réalité le principe de l'égalité des salaires entre femmes et hommes.

Quelles sont les mesures à prendre par les autorités administratives, les responsables de l'économie ou du monde politique, et par les particuliers?

De bonnes conditions-cadres, juridiques et institutionnelles, assorties de structures incitatives sont indispensables pour encourager en permanence les investissements et l'innovation. La sphère politique doit créer cet environnement. Seule la concurrence permettra aux entreprises de découvrir les biens et services qui se vendent bien. Il faut pour cela des collaboratrices et collaborateurs qualifiés dans tous les domaines. L'entretien du capital humain exige des efforts conjoints de la part de l'Etat, du monde politique et des milieux économiques.

En Suisse, il faut renforcer le partenariat social pour que tout le monde ait un salaire décent et un emploi assuré. Nous attendons de l'Etat un système d'assurances sociales de qualité, des mesures de lutte contre la pauvreté des familles, des investissements dans le service public, notamment dans les transports publics et la formation. Une politique d'économies budgétaires erronée peut mettre en danger le développement économique et social.

Considérant les domaines de l'économie et de la consommation, quelle sera la situation de la Suisse à l'horizon 2030?

Il est impossible de prédire l'avenir sur une période de 25 ans. Néanmoins, il est possible de préparer le futur par la pratique de l'ouverture, par le courage et par une volonté inébranlable. En fin de compte, tout le monde est confronté à ces défis.

Je ne suis pas prophète. Aujourd'hui, des courants puissants demandent de démanteler les systèmes de solidarité sociale et de déréglementer à tout crin; ils misent sur une croissance purement quantitative permettant de réaliser des profits à court terme. Les syndicats prônent en revanche la sécurité sociale et la durabilité économique. Les citoyennes et citoyens devront choisir entre l'accroissement égoïste de la richesse d'un petit nombre ou la prospérité pour tout le monde. Les dernières votations sur le paquet fiscal ou le démantèlement de l'AVS ont renforcé notre position.

Quelle peut être la contribution du développement territorial?

Le développement territorial peut – et doit – créer les conditions-cadres permettant de mettre fin à la surexploitation des ressources environnementales limitées, et plus particulièrement du sol, bien non renouvelable. Une utilisation plus dense des surfaces, des transports plus efficaces et le recours à des matériaux ménageant l'environnement permettront de freiner cette consommation. Les mécanismes de régulation des prix devront, dans ce contexte, jouer un rôle important.

Le développement territorial peut contribuer à instaurer une meilleure mixité fonctionnelle habitat-travail-commerce, ce qui devrait permettre de contenir les besoins croissants de mobilité. Il peut aussi corriger les inégalités croissantes, en favorisant la réalisation de logements dans les centres urbains et l'amélioration des transports publics. Par exemple, il peut contribuer à diminuer le trafic pendulaire provoqué par les propriétaires de villas à la campagne, trafic qui empoisonne la vie des habitants moins aisés des quartiers centraux.



Jacqueline Bachmann, directrice de la Fondation pour la protection des consommateurs (Stiftung für Konsumentenschutz SKS)



Aymo Brunetti, chef de la Direction de la politique économique au Secrétariat d'Etat à l'économie (seco)



Remigio Ratti, chargé de cours en «Économie et Institutions» à l'Université de la Suisse italienne

Grâce à la concurrence, les consommatrices et consommateurs bénéficient de prix avantageux. Ils ont l'assurance que tous les biens et services sont en principe produits dans le respect d'exigences éthiques, sociales et écologiques élevées.

S'il s'agit d'établir une liste des défis que notre société doit relever ces cinq prochaines années pour assurer l'avenir, je citerai d'abord: maintenir la prospérité, garantir le plein emploi et définir nos relations avec l'Europe.

Notre maxime historique est toujours valable: une flexibilité maximale vis-à-vis de l'étranger compensée par un bon degré de cohésion interne et une forte territorialité, comprise comme les capacités individuelles et collectives de relever les défis «glocaux».

1. L'économie doit prendre conscience de la responsabilité qui lui incombe pour que les biens et services soit produits dans les conditions décrites ci-dessus. 2. Il faut créer le cadre législatif permettant de concrétiser cette prise de responsabilité en prévoyant toutefois un contrôle indépendant efficace. 3. Les consommatrices et consommateurs sont disposés à payer un prix plus élevé pour des biens et services produits dans le respect de ces critères, c'est-à-dire un prix juste pour des produits équitables.

Nous ne pourrions assurer la prospérité que si nous parvenons à stimuler la croissance. Pour cela, nous devons surtout intensifier la concurrence sur le marché intérieur. Nous ne maintiendrons une bonne situation en matière d'emplois que si le marché du travail reste flexible. Alors que l'économie maîtrise relativement facilement les adaptations nécessaires, les milieux politiques et, souvent également les citoyennes et citoyens, réagissent frileusement à de tels changements.

Il faut réinventer les principales caractéristiques de notre développement: a) une cohésion interne reposant sur la force de la société civile plus que sur celle de l'État et, par conséquent, sur le principe de subsidiarité, allant du bas vers le haut; b) une économie innovatrice, beaucoup plus pragmatique par rapport aux comportements idéologiques actuels; c) un comportement privé capable de retrouver le sens des enjeux collectifs dans un contexte d'ouverture.

La Suisse devient un pays d'économie tertiaire car la productivité, et par conséquent les emplois, déménagent dans les lieux où la production est moins coûteuse. Nous ne savons plus très bien si nous maîtrisons le développement des technologies ou si nous en sommes les esclaves. Toute consommatrice à la page considère que les gens travaillent, mangent et passent leurs loisirs à n'importe quel moment de la journée ou de la nuit; les structures traditionnelles du travail et celles de la sphère privée se sont désagrégées; les maîtres mots de la vie sont aujourd'hui: commodité, confort et pratique.

En Suisse, l'économie prend une orientation tertiaire de plus en plus affirmée. Cette évolution obligera le secteur agricole et, en partie également, le secteur industriel à s'adapter. Les prévisions sur le développement du secteur de la consommation sont certainement encore plus difficiles. Les analystes de tendances nous annoncent que les impulsions les plus importantes devraient émaner de la biotechnologie et de la nanotechnologie.

Une économie post-industrielle et mondialisée faite de services aux personnes dans une société qui stagne et qui a besoin d'un apport démographique extérieur, mais qui comporte toutefois quelques secteurs et de nombreuses niches productives à haute valeur ajoutée et à caractère innovant (Science City).

Un développement territorial durable peut freiner la tendance à un surdimensionnement des installations de loisirs et des centres commerciaux. Privilégier les transports publics par rapport au trafic individuel motorisé réduit la consommation de paysage ainsi que les atteintes à l'environnement. Par une bonne information, le développement territorial peut montrer les retombées positives pour la société et les individus d'un frein à la croissance de la mobilité et d'un développement durable.

Le développement territorial devra contribuer, lui aussi, au maintien de la prospérité. Il est de plus en plus manifeste, dans notre environnement mondialisé, que la capacité à attirer des entreprises jouera un rôle décisif. Les lieux d'implantation grevés de conditions-cadres très restrictives auront du mal à stimuler l'emploi et, par conséquent, la prospérité. De tels sites ne pourront pas non plus profiter pleinement de l'avancée des nouvelles technologies.

Dans «Leggere la Svizzera», je prévois que ce Pays ressemblera en 2030 plus à une Confédération de régions à l'intérieur d'une territorialité européenne qu'à un État national au sens classique. L'organisation du territoire sera un des atouts stratégiques déterminants: être en réseau à tous les niveaux – mondial, européen, régional et urbain – en nouant des relations de proximité de moins en moins géographiques et de plus en plus organisationnelles et institutionnelles.

Le futur de l'énergie et de l'environnement



*Rolf Hartl,
directeur de Swissoil*



*Jürg Buri, directeur
de la Fondation Suisse
de l'Energie (SES)*

Quelles sont les trois conditions essentielles que la Suisse doit remplir pour affronter, à l'horizon 2030, les défis dans les domaines de l'énergie et de l'environnement?

Premièrement, la meilleure sécurité d'approvisionnement qui soit. Deuxièmement, un approvisionnement énergétique bon marché, malgré notre dépendance des importations. Troisièmement, un système d'exploitation très efficace qui ménage de façon optimale à la fois l'environnement et les ressources.

1. La fin annoncée de l'ère des énergies fossiles est une réalité que nous devons affronter aujourd'hui. 2. Le décalage entre les discours écologiques du dimanche et l'action doit se résorber. 3. La volonté d'empoigner véritablement le dossier des adaptations écologiques fait défaut.

Quelles sont les mesures à prendre par les autorités administratives, les responsables de l'économie ou du monde politique, et par les particuliers?

Notre consommation d'énergie est le reflet de notre mode de vie. Ce sont en premier lieu les consommatrices et consommateurs qui, chaque jour, prennent des décisions ayant une incidence sur la consommation d'énergie et sur l'environnement. Ils choisissent les énergies qui permettent le plus grand confort, la meilleure rentabilité et les atteintes à l'environnement les plus faibles. L'économie a pour tâche de mettre à disposition ces produits et services. Pour cela, il lui faut surtout un contexte favorable à la compétitivité.

Un approvisionnement énergétique sûr, respectueux de l'environnement et de l'être humain passe par l'encouragement de sources d'énergies indigènes renouvelables et l'utilisation rationnelle de l'énergie. Notre planète ne nous laisse pas d'autre choix à long terme. Les énergies fossiles actuelles, y compris l'uranium, fondent comme neige au soleil. Pour que les investissements soient injectés dans des énergies prometteuses, les responsables politiques doivent poser les jalons qui prépareront le tournant vers l'utilisation d'autres formes d'énergie.

Considérant les domaines de l'énergie et de l'environnement, quelle sera la situation en Suisse à l'horizon 2030?

Une prévision se réalisera, j'en suis convaincu: dans quelques années, le problème des polluants atmosphériques classiques sera résolu. La diversification et la consommation d'énergies vont considérablement se modifier. La consommation augmentera, la palette des énergies disponibles s'élargira sans toutefois remettre en question la place prépondérante occupée par les énergies classiques. La tendance est aux énergies d'origine non fossile. Le chemin qui permettra d'atteindre cet objectif est cependant semé d'embûches.

Si nous continuons comme jusqu'à présent, en 2030, l'air sera plus vicié et plus chaud, la montagne de déchets nucléaires plus haute et plus radioactive, la dépendance de l'étranger plus risquée, la sécurité de l'approvisionnement plus faible, notre attractivité économique peu concurrentielle et l'approvisionnement énergétique global plus cher – mais les milliards du pétrole partiront à l'étranger, tandis que les coûts de la santé continueront à augmenter chez nous. Une situation avec des perdants partout.

Quelle peut être la contribution du développement territorial?

Le développement démographique et l'augmentation de l'espace nécessaire à chaque individu sont les ressorts de la consommation énergétique. En Suisse, le mitage du territoire est extrêmement avancé – telle est mon impression subjective. Il faut mettre un frein à cette évolution. Le développement territorial doit apporter de nouvelles réponses à ce problème.

La protection des sites et des paysages est souvent en opposition avec la production décentralisée d'énergies indigènes. On oublie que la «Suisse de carte postale» n'est possible qu'au prix de dégradations massives du paysage à l'étranger. Pour l'uranium et le pétrole, nous nous résignons même à accepter le sacrifice de vies humaines. Le développement territorial en Suisse doit participer à la réflexion sur cette problématique et créer les bases permettant de construire des systèmes énergétiques décentralisés.



Walter Steinmann, directeur de l'Office fédéral de l'énergie (OFEN)



Philippe Roch, directeur de l'Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage (OFEFP)



Thomas Gehrig, responsable de la communication, Association des entreprises électriques suisses AES

La Suisse doit suivre de façon conséquente la voie de la «société à 2000 watts», développée par l'Ecole polytechnique fédérale. Ce concept passe par l'augmentation de la sécurité de l'approvisionnement et l'amélioration du rendement énergétique des bâtiments et des appareils, et par le perfectionnement des moyens de locomotion.

1. Le maintien d'un ensemble cohérent d'espaces libres de construction, pour la protection du paysage et de la nature, la protection des eaux souterraines, le maintien d'une agriculture vivante et un haut niveau de qualité de la vie. 2. Une réduction massive des émissions de gaz à effet de serre. 3. Une économie économe des ressources naturelles.

Bilan global des conséquences de la production d'énergies fossiles et non fossiles.

Reconnaissance du fait que les pays en développement et les pays émergents vont augmenter leur consommation énergétique pour couvrir leurs nouveaux besoins.

Liberté de choix grâce au concept de la mixité des énergies, incluant l'énergie nucléaire.

Les innovations technologiques en matière énergétique et dans le domaine de l'environnement doivent trouver leur prolongement dans des produits commerciaux courants largement diffusés par le marché. Pour ce faire, il faut des conditions politiques favorables et des incitations économiques. La sensibilisation des consommatrices et consommateurs à ce problème est primordiale. A cet effet, la Suisse doit cesser de se prendre pour une île, mais se considérer comme membre à part entière de la coalition de pays européens visant une société durable.

1. Des règles claires de protection du patrimoine commun (nature, eau, air, ...).
2. Une internalisation des coûts sociaux et environnementaux dans les produits et les services.
3. Une nouvelle morale pour l'ensemble de la société, basée sur le respect des autres et le respect de la création.

Pour disposer de données complètes sur les perspectives énergétiques, les autorités et les milieux économiques doivent donner l'élan nécessaire pour faire établir un état des lieux scientifique, objectif et réutilisable des possibilités de production énergétique et des capacités. De telles recherches permettront aux responsables politiques de se faire une opinion plus précise de l'approvisionnement en électricité et en énergie dont ils connaîtront les tenants et les aboutissants. Et elles permettront aux particuliers d'adopter un comportement conforme aux règles du marché et, par conséquent, durable.

Je ne suis pas prophète, mais j'observe les tendances suivantes: ces prochaines années, nous devons faire face dans le monde entier à une demande énergétique croissante, qui pourrait entraîner des conflits politiques, voire des guerres, pour le contrôle des réserves de pétrole et de gaz en voie d'épuisement. L'accès et le prix de chaque agent énergétique seront âprement discutés. En prenant les devants aujourd'hui, on ne peut qu'être gagnant: investir dans les énergies renouvelables et l'amélioration des rendements énergétiques paie, tant du point de vue économique qu'écologique.

Je ne suis pas un devin, mais je lui souhaite de regagner en qualité de vie, de développer des technologies efficaces et de gérer ses ressources de manière renouvelable.

L'amélioration des rendements énergétiques et le développement des énergies renouvelables permettront de répondre seulement partiellement à la nouvelle croissance des besoins en électricité en Suisse et dans le monde. Les problèmes de CO₂ s'accroissant, la population sensibilisée aux questions d'énergie optera pour des centrales nucléaires plus modernes qui remplaceront les centrales du XXe siècle. En raison de la protection du paysage, l'énergie hydraulique ne pourra pas se développer sensiblement.

Le développement territorial peut contribuer à une utilisation rationnelle des ressources et démontrer que nous devons repenser notre urbanisation et nos bâtiments en fonction du concept de la «société à 2000 watts». Je souhaite que les théoriciens de l'aménagement donnent les impulsions nécessaires à cette réflexion, et j'espère que ces résultats seront relayés par les milieux politiques et appliqués de façon conséquente dans la politique de développement territorial.

La première chose serait d'appliquer de manière conséquente les lois et ordonnances actuelles.

La seconde consiste à renforcer le droit national de l'aménagement du territoire afin de garantir une gestion plus économe du sol disponible et des paysages sur l'ensemble du territoire.

Le développement territorial aura accompli une mission primordiale pour l'avenir de l'approvisionnement énergétique s'il ouvre une discussion publique sur le conflit entre paysage et production durable d'électricité solaire (surface de panneaux), éolienne (champs de machines) et hydraulique (lacs d'accumulation), et s'il favorise une pesée des intérêts aboutissant à une solution durable.

Le futur de l'utilisation du sol et de l'agriculture



Ulrich Ryser, responsable de la division Fiduciaires et estimations, Union suisse des paysans (USP)



Regina Fuhrer, présidente de Bio Suisse

Quelles sont les trois conditions essentielles que la Suisse doit remplir pour affronter, à l'horizon 2030, les défis en matière d'utilisation du sol et d'agriculture?

L'espace rural ne sera préservé que s'il est exploité. Aussi faut-il que l'agriculture productrice ait suffisamment d'espace pour se développer de façon dynamique. Par ailleurs, il est nécessaire de trouver une solution au problème des bâtiments inoccupés par suite des mutations structurelles.

1. Pas de régionalisation de l'aménagement du territoire, mais une urbanisation décentralisée.
2. Séparation des zones à bâtir et des zones agricoles.
3. Stopper la disparition galopante des terres agricoles.

Quelles sont les mesures à prendre par les autorités administratives, les responsables de l'économie ou du monde politique, et par les particuliers?

Un sondage auprès de nos sections a montré la nécessité d'agir pour améliorer rapidement certains points. Premièrement, les procédures occasionnent régulièrement une guerre d'usure, provoquant une montagne de papiers. Deuxièmement, la notion de conformité à l'affectation d'une zone doit être redéfinie. Le modèle des produits doit être appliqué et la notion de conformité étendue à des activités «para-agricoles», par exemple les vacances à la ferme.

Bio Suisse s'oppose sur le plan politique à un affaiblissement de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LAT). Grâce au principe de la séparation des zones constructibles et non constructibles, la LAT assure une protection contre la spéculation foncière et contribue à préserver les paysages agricoles. Bio Suisse va par conséquent mener des discussions plus actives sur l'avenir du développement territorial et montrer les interdépendances en jeu. Elle recherche des alliances avec des organisations environnementales.

En matière d'utilisation du sol et d'agriculture, quelle sera la situation de la Suisse à l'horizon 2030?

Les restrictions budgétaires, sur le plan intérieur, ainsi que les négociations internationales (bilatérales, OMC) exercent leurs effets respectifs. Par leurs comportements d'achat, les consommateurs et consommateurs déterminent grandement l'avenir de l'agriculture suisse. Les études prospectives annoncent de profondes mutations structurelles. Le pourcentage d'entreprises agricoles à revenu mixte va croître. Les paysages ruraux vont par conséquent se transformer en raison d'un mode d'exploitation moins méticuleux, généralisé à grande échelle.

En 2030, le sol est notre bien le plus précieux et nous devons l'utiliser de façon mesurée. Un terme a été mis à la disparition galopante des terres agricoles régnant au début du XXI^e siècle. L'urbanisation, avec ses maisons de vacances mornes, entourées de pelouses ornées de nains de jardin, ne grignote plus les terres agricoles. L'urbanisation décentralisée reste possible, permettant de sauver ces terres.

Quelle peut être la contribution du développement territorial?

Il est véritablement primordial de favoriser le développement territorial et non pas un blocage territorial. L'espace rural, structurellement faible, ne pourra pas survivre s'il ne peut pas se développer. Il faut accepter que le paysage rural se transforme comme il a pu le faire au fil des âges. Une plus grande liberté d'action est nécessaire. Nous avons la conviction que seul un paysage exploité peut rester vivant et préservé.

L'aménagement du territoire doit s'insérer dans un concept d'ensemble et être mis en œuvre de façon conséquente. Il ne peut pas être libéralisé. Du point de vue des agriculteurs qui ont su innover et qui produisent de manière concurrentielle des aliments proches de la nature, la séparation entre zone à bâtir et zone agricole est judicieuse. Nous pouvons nous accorder des inconvénients qu'elle implique (construction hors zone également limitée pour l'agriculture), car les avantages l'emportent (protection des paysages).



Jörg Amsler, chef de la division Améliorations structurelles, Office fédéral de l'agriculture (OFAG)



Ursula Rellstab, présidente de l'association Métropole Suisse



Thomas Egger, directeur du Groupement suisse pour les régions de montagne (SAB)

1. Freiner l'extension fulgurante des territoires construits et la forte croissance du trafic.
2. Sauvegarder les particularités naturelles et les paysages ruraux de Suisse.
3. Laisser suffisamment d'espaces (de surfaces) disponibles pour l'agriculture.

a) Protéger ce qui reste de l'agriculture, même les petites entreprises. b) Préserver la fonction de détente des régions à paysages préservés et en prévoir l'accès par les seuls moyens de transport durables. c) Développer et encourager la densification du milieu bâti et les bâtiments de haute qualité.

L'aménagement du territoire doit devenir une véritable politique de développement territorial. Cette évolution implique un décroisement des politiques sectorielles et l'élaboration de concepts de développement différenciés selon les régions.

Il faut appliquer à tous les niveaux le principe de durabilité et par conséquent garder à l'esprit une vision à long terme. En tant qu'individu, on est appelé à repenser sa mobilité et sa consommation d'énergie et à renoncer à des caprices. De plus, il importe de rechercher l'amélioration de la qualité, de la qualité de vie, de la qualité des denrées alimentaires, de la qualité des biens de consommation, etc...

La Suisse urbaine est caractérisée par une mosaïque d'espaces densément construits et de zones préservées, ce qui la rend attrayante à la fois pour les personnes et pour les entreprises. Créer des incitations économiques dans les zones urbaines: prix fonciers plus modérés et conditions plus souples. Souligner les avantages des zones équipées: infrastructures ou disponibilité de main d'œuvre. Objectif: ménager le paysage. Elaborer et faire connaître des solutions autres que la villa. Revaloriser le statut social du «citadin».

La Suisse doit se doter d'une politique intégrée de l'espace rural. Les politiques ayant des incidences sur l'organisation du territoire, par exemple l'agriculture, la sylviculture, les transports et la protection du paysage doivent viser des objectifs communs. Les projets régionaux doivent bénéficier d'un mécanisme de financement concerté. Par ailleurs, une amélioration de la coordination verticale s'impose: on pourrait, comme première approche, envisager une conférence tripartite pour les régions de montagne et l'espace rural.

Scénario d'horreur: le Plateau est entièrement bétonné et s'est transformé en ville linéaire continue. La symbiose entre l'être humain, le paysage et la culture a été sacrifiée sur l'autel de la rentabilité.

Scénario d'espoir: la croissance économique est axée sur un développement durable à l'intérieur du milieu bâti. Au lieu de construire du neuf, on redonne vie aux friches industrielles. L'agriculture dispose de surfaces de production suffisamment étendues pour offrir des perspectives d'avenir.

Si tout va bien: notre mosaïque de paysages encore (quelque peu) préservés s'est maintenue. Les atteintes les plus criantes ont été réparées. Si tout va mal: le bétonnage des surfaces constructibles est devenu une réalité. Le tourisme, l'attractivité économique, la qualité de vie et les possibilités de détente ont fortement régressé.

Si on laisse faire, la Suisse va se trouver partagée en deux: le mitage des régions bien situées va progresser tandis que les régions périphériques peineront de plus en plus à exploiter toutes les terres. L'embuissonnement des terres agricoles, en forte progression à l'heure actuelle, est symptomatique de cette évolution. Les coûts de la concentration et de la désertification vont par conséquent augmenter, ce qui ne profitera ni aux agglomérations ni aux régions périphériques.

Créer des conditions-cadres favorisant:

- les habitations le long des axes des transports publics;
- le développement de l'industrie et des services aux interfaces des moyens de transports;
- la protection des surfaces réservées en priorité à l'agriculture;
- l'utilisation rationnelle des bâtiments existants situés hors de la zone à bâtir.

Proposer, en Suisse, une formation en urbanisme, en collaboration avec les écoles d'urbanisme à l'étranger. Cela exige un effort d'information et de sensibilisation auprès des responsables politiques, des administrations, des milieux économiques et de la population. Préciser la notion de «développement». En périphérie et dans les régions difficilement accessibles, le développement doit s'interpréter de manière très différente que dans les pôles urbains. Créer un organisme de coopération entre les agglomérations et les espaces ruraux.

Le développement territorial doit proposer des solutions différenciées selon les régions et laisser suffisamment de liberté pour permettre l'essor de l'espace rural. L'aménagement du territoire doit, par exemple, permettre que les agriculteurs puissent être de vrais entrepreneurs. Par contre, dans les zones urbaines privilégiées, il est indispensable d'intervenir pour endiguer le mitage du territoire.

Le futur du trafic et du tourisme



Daniela Lehmann, responsable des campagnes sur la politique des transports, ATE



*Patrick Eperon
Chef Politique & Economie
du TCS*

Quelles sont les trois conditions essentielles que la Suisse doit remplir pour affronter, à l'horizon 2030, les défis de la gestion du trafic et du tourisme?

1. Protection rigoureuse des paysages restés naturels et des espaces de détente des localités touristiques. 2. Promotion cohérente d'une mobilité durable par une gestion du trafic axée sur les transports publics. 3. Introduction de taxes incitatives.

Pour faire face aux défis en matière de trafic et de tourisme, la Suisse doit d'abord veiller à la fonctionnalité de ses réseaux de transport et garantir une bonne desserte de base ainsi que le libre choix du moyen de transport.

Quelles sont les mesures à prendre par les autorités administratives, les responsables de l'économie ou du monde politique, et par les particuliers?

Renforcement de la collaboration de tous les acteurs concernés afin d'influencer les multiples décisions à l'origine de l'augmentation du trafic, entre autres, les déplacements individuels. Exemples de mesures: - prévoir une chaîne ininterrompue pour le transport des bagages du domicile à la chambre d'hôtel; - informer au mieux les touristes sur les alternatives à la voiture individuelle; - offrir une combinaison équilibrée de moyens de transports; - mettre en place des incitations financières favorisant un comportement écologique; - éviter le développement désordonné des constructions dans le paysage; - mieux tirer parti des infrastructures existantes.

Dans cette optique, il convient d'assurer dans la durée le financement des réseaux routier et ferré, conformément à la variante 1 «dopo avanti» (fonds d'infrastructures routières et d'agglomération) d'ores et déjà approuvée par les commissions des transports du National et des Etats. Il faut en outre proposer des infrastructures ou des prestations de transport dans l'ensemble du pays, sous respect des principes économiques.

Considérant les domaines du trafic et du tourisme, quelle sera la situation de la Suisse à l'horizon 2030?

Les voyageurs interrogent leur mini-ordinateur, pas plus grand qu'un téléphone portable, en indiquant leur destination et leur date de voyage. Ils reçoivent instantanément en retour des informations sur les meilleures liaisons, l'offre de transports sur place ou les possibilités de transport de bagages. Ils obtiennent tous les renseignements sur le prix du voyage et de l'hébergement, et peuvent réserver immédiatement une place assise dans le train et une chambre d'hôtel. Malgré tous ces efforts, le volume de trafic continue d'augmenter et l'infrastructure atteint ses limites de capacité.

En 2030, les besoins en matière de mobilité seront encore plus importants qu'aujourd'hui, notamment dans le domaine des loisirs. S'agissant de la mobilité professionnelle, elle sera elle aussi bien plus importante en raison d'une division sociale du travail encore plus poussée et d'une dissociation accrue entre les lieux de résidence, de travail et d'achat. A cette date, l'axe Genève – Saint-Gall devrait tendre à devenir un espace urbain presque continu.

Quelle peut être la contribution du développement territorial?

Le développement territorial est une des tâches transversales les plus importantes pour favoriser un tourisme durable. Les textes législatifs dans le domaine de l'aménagement du territoire doivent protéger les curiosités naturelles encore intactes contre de nouveaux équipements touristiques. Il faut absolument faire barrage à un développement désordonné des constructions. Les mesures d'aménagement du territoire doivent stopper la tendance à la ségrégation des fonctions et encourager les zones de détente proches des zones résidentielles. Les trajets parcourus doivent être raccourcis au mieux.

D'ici là, l'aménagement du territoire ne servira plus à modeler la société en fonction d'intérêts partiels, exclusivement environnementaux, mais il assurera la coordination entre les collectivités cantonales compétentes en matière d'aménagement, dans le cadre d'un partenariat authentique. Ce partenariat ne devra pas chercher à geler le développement, mais plutôt à aménager judicieusement la «Métropole Suisse» en phase de constitution sur le Plateau.



Judith Renner-Bach, directrice de la Fédération suisse du tourisme FST



Raimund Rodewald, directeur de la Fondation suisse pour la protection et l'aménagement du paysage (FP)



Thomas Bieger, directeur de l'Institut des services publics et du tourisme de l'Université de Saint-Gall

Le tourisme est tributaire de la qualité des prestations et d'une publicité adaptées au marché. Nous devons engager toutes nos forces pour maintenir l'attrait de nos paysages ruraux et naturels, ressource vitale du tourisme, et moderniser les infrastructures touristiques et de transport existantes.

La politique touristique ne peut pas faire l'économie de discussions ouvertes sur l'exploitation durable et la protection des ressources naturelles. L'engagement de fonds publics dans le tourisme sera nécessaire aussi longtemps que la coordination entre offres touristiques et la coopération entre les différents acteurs induiront des coûts de transaction supérieurs à la moyenne. L'esprit d'entreprise des acteurs privés et publics doit rester prioritaire dans un contexte de libre concurrence.

La Suisse doit mener une réflexion sur les questions du fédéralisme dans le domaine de la construction et de l'aménagement du territoire, de la protection des espaces encore intacts, ainsi que, dans les régions touristiques en perte de vitesse, de la diversification des activités.

L'introduction d'instruments fiscaux (péage routier, réforme fiscale écologique et autres) et la définition d'une politique nationale du développement de l'urbanisation permettraient d'empêcher la destruction des ressources naturelles, économiques et sociales. Pour les régions de montagne, il faudrait prévoir des zones réservées à la détente et à la régénération dans de beaux paysages, ainsi que des parcs naturels. Des programmes de formation et un soutien à la culture sont également nécessaires.

Mieux concentrer les activités, notamment les destinations touristiques, les logements, les emplois et les loisirs, dans les régions et les lieux les mieux adaptés. Si elle veut garder sa place face à la concurrence internationale, la Suisse doit permettre cette concentration.

Focaliser les investissements et les aides publiques dans des sites aptes à résister à la concurrence internationale et assurer des transports efficaces vers ces sites. Il faut donc abandonner la politique de l'arrosoir et réserver l'aide publique aux régions offrant l'utilité marginale la plus élevée. Les investisseurs privés doivent être disposés à miser à long terme sur ces espaces.

Sécurité, fiabilité et qualité sont et demeurent les atouts principaux de la Suisse. Le tourisme misera davantage sur les besoins de ressourcement en profondeur dans des paysages non dénaturés; il proposera de l'exercice physique, une alimentation saine, des activités de détente et des aventures. La place des sports d'hiver traditionnels s'effacera au profit du tourisme estival et du tourisme des quatre saisons. Les touristes exigeront des offres de qualité croissante; les infrastructures de transport s'adapteront en conséquence.

Sans les mesures citées ci-dessus, le mitage des Alpes et l'urbanisation du Plateau vont se poursuivre. Les immeubles du style de la tour du Schatzalp, la construction de résidences secondaires et les terrains de golf prédomineront dans les régions touristiques. Le fossé écologique et économique entre les régions s'accroîtra.

A part les villes, qui sauront attirer des voyages culturels ou d'affaires, seules subsisteront une trentaine de destinations touristiques capables d'affronter la concurrence internationale. D'autres régions survivront peut-être encore grâce à des atouts spécifiques ou des produits de niche. Des régions proposant une offre diversifiée de loisirs se développeront autour des agglomérations urbaines. La mobilité de loisirs augmentera considérablement puisque les déplacements seront plus longs et plus fréquents.

Le développement territorial devra réagir avec flexibilité aux nouvelles exigences et préparer des bases de planification favorables à un développement durable du tourisme et des transports. Il devra en particulier empêcher l'aggravation du mitage du territoire et gérer les possibilités d'exploitation et de création d'équipements touristiques. Le dialogue entre l'économie et la société est indispensable à une réflexion interdisciplinaire sur les thèmes d'actualité du développement territorial.

Il serait nécessaire de se doter d'un projet national de développement de l'urbanisation qui soit mieux coordonné avec les textes législatifs sur l'environnement, et de fonder la politique régionale sur des contingentements de terrains à bâtir et des concepts de développement.

L'aménagement du territoire doit créer les conditions-cadres indispensables à une concentration sur quelques pôles adaptés, car seuls ceux-ci seront concurrentiels à long terme. De plus, il doit régler clairement le redimensionnement des offres non rentables. Par ailleurs, il doit aussi définir clairement comment seront maîtrisés le volume croissant de trafic et la construction de résidences secondaires dans les centres touristiques de réputation internationale.

Canton de Neuchâtel: Un projet stratégique de développement territorial – le réseau urbain neuchâtelois (RUN)

• • • • •

Bernard Woeffray



Comment relancer le développement quand on est un petit canton de 166'000 habitants, isolé dans un massif jurassien qui ne brille pas par son dynamisme, fragilisé par une dure reconversion industrielle et toujours plus dépendant de centres de déci-

sion extérieurs? A défaut de moyens, Neuchâtel a des idées! Fidèle à une longue tradition de créativité, le canton se recompose à partir d'un projet stratégique de développement territorial, le réseau urbain neuchâtelois (RUN).

La Suisse s'est longtemps pensée comme un pays essentiellement rural et montagnard, au territoire étroit et menacé par le développement urbain (qui n'en assure pas moins sa prospérité). Ainsi, au XIX^{ème} siècle, la protection des sites naturels a-t-elle précédé celle du patrimoine architectural. De même, l'aménagement du territoire fut institué contre les villes, pour protéger l'agriculture et les espaces naturels de leur expansion supposée corruptrice (néanmoins source de richesses redistribuées aux campagnes). Neuchâtel n'échappe pas à la règle et a longtemps cultivé l'image d'un canton rural, fier de son agriculture et de ses beautés naturelles, dédaignant les réalités industrielles et urbaines de montagnes horlogères et d'un littoral en développement rapide.

Renversement de perspective

La crise des années 90 a brisé ce consensus. Fermetures d'usines, reconversions brutales, chômage et pauvreté ont frappé les vallées industrielles et les villes montagnardes du Locle et de la Chaux-de-Fonds. Les disparités se sont accentuées avec la ville de Neuchâtel et l'agglomération du bord du lac, qui ont vu se renforcer leur vocation tertiaire et résidentielle. Les faillites, fusions et rachats d'entreprises ont fait fondre les élites locales et augmenté la dépendance du canton à des centres de décision extérieurs, nationaux et internationaux.

Cette conjoncture a sonné le glas de la traditionnelle gestion égalitaire des disparités territoriales. La richesse n'était plus à redistribuer, en saupoudrant «de tout partout», mais à créer dans l'intérêt général du canton. Face à cette priorité économique, il était temps de tourner la page: renoncer à l'image nostalgique d'un pays perdu et reconnaître le rôle essentiel des agglomérations urbaines comme moteurs du développement.

Surmonter le handicap de la petitesse

Après avoir mis en place dans l'urgence une promotion économique exogène, l'une des premières en Suisse, le canton de Neuchâtel a engagé une série de réformes de fond, fédérées sur un projet stratégique de développement territorial, le «réseau urbain neuchâtelois» (RUN).

Neuchâtel a la chance d'avoir trois villes, mais dont aucune ne dépasse les 50'000 habitants. Afin d'atteindre une taille suffisante dans la compétition nationale et internationale, le projet stratégique RUN les rassemble en un seul et même «réseau urbain» de 120'000 habitants, concentrant 70% de la population et 80% des emplois du canton. La mise en œuvre de ce projet a deux volets: affirmation à l'extérieur, recomposition des solidarités à l'intérieur.

Cultiver l'excellence et trouver des alliances

A l'extérieur, le RUN permet au canton de mieux s'affirmer sur la carte géopolitique helvétique et européenne, non comme une périphérie perdue à l'extrême ouest de la Suisse, mais comme la troisième «ville» de Suisse occidentale.

Concrètement, le handicap de la petite taille est surmonté de deux manières. D'une part, le canton soutient les domaines d'excellence où Neuchâtel occupe des premières places au plan international (notamment microtechniques, biologie). Et dans les autres domaines, le canton multiplie les alliances avec des partenaires extérieurs. Ainsi, il s'est allié aux cantons du Valais et de Vaud pour créer l'organisme de promotion économique DEWS (Development Economic Western Switzerland). Des rapprochements comparables avec les cantons voisins fonctionnent dans l'enseignement et la recherche, la santé, la culture, etc.

«Nous avons les moyens»

Dans trente ans, j'aimerais une Suisse encore plus propre et verte. Les personnes prendraient conscience de l'écologie et arrêteraient de construire des routes inutilement. Celles-ci privaient les transports publics qui fonctionneraient à l'aide d'énergies renouvelables. Aussi, les maisons entourées d'un jardin remplaceraient les immeubles en béton et ainsi l'homme arrêterait de voir la vie en gris. Je pense sincèrement que nous en avons les moyens, il suffirait simplement de se les donner. La pollution que crée le développement territorial devrait tous nous inquiéter!

Vânia Carvalho, Neuchâtel, 20 ans



Réinventer la cohésion interne

A l'intérieur, le projet RUN emmène une puissante dynamique de changement. Neuchâtel se croyait rural: il se découvre urbain. Hier, les villes du haut et du bas rivalisaient d'efforts pour avoir chacune son théâtre, son stade, sa patinoire, etc. Aujourd'hui, elles sont invitées à coopérer pour se doter ensemble des équipements et des services d'une «ville» de 120'000 habitants – bien supérieurs à ce que chacune pourrait assurer isolément. Sur l'impulsion du canton qui, pour sa part, multiplie les réorganisations administratives, le mouvement est bien engagé. Le Locle et La Chaux-de-Fonds trouvent chaque jour de nouvelles raisons de travailler ensemble. En mai 2004, les communes du bord du lac ont signé une déclaration d'intention de collaborer, en vue d'un contrat d'agglomération. Et les études progressent sur le système de transport public de type «tram-



train» nécessaire pour desservir le réseau urbain.

Corrélativement, Neuchâtel renégocie la place et le rôle de ses régions, déstabilisées par l'évolution de la politique régionale de la Confédération et décidées à en appeler plutôt à la solidarité cantonale. A cet égard, la démarche RUN – constituer des acteurs publics d'une puissance suffisante pour peser sur les enjeux contemporains – rejoint un profond mouvement de refonte des structures, la moitié des communes neuchâtelaises étant engagées dans des processus de fusion (la plus importante associe les 11 communes du Val-de-Travers). Comme pour les communes urbaines, une déclaration d'intention de collaboration a été signée entre l'Etat et les communes du Val-de-Travers, préfiguration de contrats de région appelés à se multiplier.

Des journées citoyennes

Projet stratégique de développement territorial, le RUN n'est pas un plan

conçu par l'autorité dans ses moindres détails et appliqué, ensuite, aux réalités territoriales. Mais le réseau urbain neuchâtelois est une idée force, promue par l'exécutif cantonal pour impulser, de proche en proche, les initiatives des acteurs et de la population en faveur d'un développement durable et partagé.

Point fort du programme de gouvernement de 2002, le RUN a bénéficié d'un soutien unanime du Conseil d'Etat, qui ne s'est jamais démenti. D'abord perçu comme abstrait, car n'apportant pas de solutions toutes faites, le projet a mobilisé progressivement les partenaires du canton et la société civile. Un élément important de la démarche a été les trois «journées citoyennes» organisées en février, mars et avril 2004 à Neuchâtel, La Chaux-de-Fonds et Chézard-Saint-Martin dans le Val-de-Ruz. Chacune de ces journées, présidée par deux conseillers d'Etat et introduite par des conférences de personnalités extérieures, a attiré une centaine de personnes. Les débats souvent vifs ont contribué à accélérer l'appro-

priation citoyenne du projet RUN, favorisant l'émergence d'actions initiées et pilotées par les acteurs locaux – les mieux placés, dans bien des domaines, pour évaluer leurs besoins et leurs ambitions, forger les consensus et les alliances nécessaires, piloter et mener à bien les actions correspondantes.



bernard.woeffray@ne.ch

Bernard Woeffray, ingénieur-géographe, est chef du service de l'aménagement du territoire (SAT) du canton de Neuchâtel depuis 1997. Aménagiste dans un bureau privé de 1986 à 1997, il est notamment l'un des co-auteurs du livre «Paysages ordinaires. De la protection au projet», Sprimont (Belgique), Pierre Mardaga éditeur, 2003.

Thoune introduit la médiation dans son étude globale des transports

• • • • •

Regula Marbach



A Thounne, la planification des transports a essayé beaucoup d'échecs pendant des années et n'est pas parvenue à empêcher l'aggravation des nuisances occasionnées par le trafic individuel motorisé. Ce constat a débouché sur le projet d'aborder les

problèmes de manière concertée. La médiation des intérêts dans le cadre de l'étude globale des transports a permis à la ville de Thounne de tenir compte des avis des personnes concernées et de résoudre les conflits par la négociation.



L'agglomération-ouest de Thoun

L'agglomération de Thoun compte aujourd'hui 80'000 habitants. 45'000 véhicules traversent quotidiennement l'Aar par les ponts historiques de la vieille ville. Cette dernière est également un centre d'affaires et doit supporter les retombées négatives du trafic individuel motorisé. Depuis bientôt 50 ans, la ville de Thoun essaie de trouver une solution à ses problèmes par des plans de circulation ou des mesures ponctuelles. En vain.

Politique des agglomérations de la Confédération

L'un des objectifs principaux du projet était, au cas où la Confédération se déciderait à soutenir les mesures d'amélioration du trafic, de remplir tous les critères permettant de bénéficier d'un cofinancement fédéral. Il s'agissait, pour l'essentiel, des exigences suivantes:

- une conception des transports intégrant tous les moyens de déplacement,

- une politique des transports coordonnée avec le développement de l'urbanisation du centre et des communes périphériques,
- la nécessité de parvenir à un consensus autour de la politique des transports,
- la disposition de bases permettant la création d'une structure responsable, composée des communes d'agglomération, de la ville et du canton.

La procédure de participation décrite a d'ailleurs été saluée par l'ARE en 2002 qui l'a considérée comme un projet-modèle. Cette distinction a permis à Thoun de bénéficier d'un soutien financier, mais aussi technique, de la part de l'ARE.

Complexité de la problématique et situations conflictuelles

En septembre 2002, l'Office des ponts et chaussées, l'Office des transports publics et l'Office des communes et de

l'organisation du territoire du canton de Berne ont présenté une étude globale des transports dans l'agglomération de Thoun. Elaboré dans le cadre d'une coopération réunissant la ville de Thoun, les communes, la région de Thoun-Innertport et la Conférence régionale des transports de l'Oberland Ouest, ce projet comprend, outre la définition des principes et des objectifs, trois trains de mesures échelonnés dans le temps. La complexité du concept des transports et le caractère potentiellement conflictuel des mesures prises isolément ont constitué des arguments décisifs pour le lancement d'une procédure de participation à plusieurs niveaux, comportant une médiation intégrée.

Communication par étapes

Etape 1: sondage et information

L'étude globale des transports a été adressée, accompagnée d'un questionnaire, aux autorités communales

et municipales et aux représentants de divers groupements d'intérêts – en tout 49 institutions. L'évaluation des conflits dans les domaines des transports publics, de la locomotion douce, des parkings et du trafic individuel motorisé a été décisive pour la suite de la procédure. Les autorités chargées de l'aménagement ont reconnu que seules d'intenses négociations avec tous les acteurs et laissant une certaine marge de manœuvre permettraient d'aboutir à un consensus. Les résultats de l'enquête ont été transmis à tous les participants et ceux-ci invités à une première réunion d'information. Cette assemblée a donné le coup d'envoi à la médiation; les institutions ont été invitées à nommer des délégués.

Etape 2: médiation avec les décideurs

Le but était, par l'intervention d'une médiatrice externe, de construire des relations de confiance et de parvenir à un consensus sur les éléments contenus dans l'étude globale des transports. Les délégués ont été invités à rechercher des solutions communes sur les sujets controversés, et à discuter pour aplanir les divergences d'objectifs.

Le processus de co-décision a permis

- de parvenir à une politique globale des transports bien acceptée;
- d'engager les différents acteurs par des éléments contraignants, ce qui augmentait les chances de réalisation pour les étapes suivantes;
- de forger une volonté politique commune, indispensable à la constitution d'une future structure responsable.

Les résultats de la négociation ont fait l'objet de déclarations d'intentions. Le plus difficile a été d'obtenir un consensus au stade d'une conception globale des transports sans pouvoir présenter de projets détaillés concernant les différentes mesures. Tous les délégués ont, sans exception, signé les déclarations d'intentions relatives aux trois trains de mesures. De plus, le proces-

sus de négociations a été couvert par une journaliste qui a régulièrement publié des articles dans la presse locale.

Etape 3: participation publique

Les résultats de la négociation issue de la procédure de médiation, de même que trois autres projets régionaux, ont été présentés au public dans le cadre d'une procédure de participation. Par des moyens divers (expositions, rapports, questionnaires et réunions), la population a été informée et invitée à donner son avis; le projet a reçu un bon accueil.

Etape 4: participation des acteurs concernés à la planification de détail

Les relations construites au cours de la médiation entre les autorités politiques, les autorités cantonales en charge de l'aménagement et la population sont soigneusement entretenues. Cela permet d'intégrer les résultats de la négociation dans les projets d'aménagement et d'associer de cas en cas les acteurs directement concernés au processus.

Particularités de la procédure de médiation de Thoun

La médiation de Thoun s'est distinguée par l'organisation, à cinq reprises, d'un forum réunissant de 45 à 70 délégués qui représentaient 9 communes, 14 groupes d'intérêts régionaux de l'économie, du tourisme, de l'environnement et des transports, 9 partis politiques de la ville de Thoun et 17 associations de quartier. Les offices fédéraux et cantonaux compétents ont également participé à la procédure.

Conclusions pour l'aménagement du territoire

La médiation se prête bien à la recherche de solutions harmonisées, en particulier en cas de projets complexes, porteurs de conflits. Elle peut être en-

visagée chaque fois qu'une situation manifestement conflictuelle relevant du domaine public occasionne des maux difficilement supportables. Il est important de prévoir notamment:

- l'intégration de toutes les personnes concernées par le conflit
- l'engagement d'un médiateur neutre
- la séparation claire des rôles des experts, de l'administration et des responsables du processus
- une grande loyauté vis-à-vis des résultats et une marge de négociation
- une information claire et des procédures transparentes
- le respect des résultats de la négociation et un relais dans les institutions.

Il devient de plus en plus difficile de trouver des solutions aux problèmes d'aménagement. Il faut par conséquent tenir compte des intérêts des personnes concernées dans le cadre d'une «procédure de co-décision» contraignante. Cette manière de procéder pour la résolution de conflits ouvre de nouvelles perspectives permettant une meilleure communication entre la population et les milieux politiques – des défis que l'aménagement du territoire peut et doit pouvoir relever avec de nouvelles procédures.

(traduction;

illustrations: voir texte en allemand)



regula.marbach@bluewin.ch

Regula Marbach (1948) est architecte/aménageuse FSU et co-fondatrice du bureau Lohner+ Marbach Planung Beratung und Architektur de Thoun. Elle a suivi une formation continue en encadrement et médiation et exerce désormais principalement dans ce domaine.

La mise en zone constructible prévue à Galmiz ne contrevient pas à la législation fédérale sur l'aménagement du territoire

Dans la perspective de l'implantation éventuelle d'un groupe pharmaceutique américain, la commune de Galmiz et le canton de Fribourg souhaitent changer l'affectation d'un terrain agricole en une zone constructible. Dans un avis de droit, l'Office fédéral du développement territorial (ARE) conclut que ce projet ne contrevient pas à la législation fédérale sur l'aménagement du territoire. Par contre, cette mise en zone constructible n'est pas optimale du point de vue de la politique de développement territorial.

Le projet de créer une zone industrielle dans la commune fribourgeoise de Galmiz est fortement contesté. Il pose la question de la compatibilité de cette mesure de planification avec le droit fédéral de l'aménagement du territoire. L'ARE constate qu'en raison de sa superficie de quelque cinquante hectares, la zone industrielle prévue ne peut être considérée comme une mini-zone à bâtir au sens de la jurisprudence du Tribunal fédéral. Cette mise en zone à bâtir ne contreviendrait donc pas aux dispositions sur les constructions hors zone à bâtir. De plus, la délimitation de zones industrielles relève de la compétence des cantons et des communes. Le périmètre envisagé est éloigné de la zone construite de la commune de Galmiz et n'est, pour le moment, pas desservi par des transports publics. Néanmoins, la zone constructible en projet ne peut pas être assimilée à un «îlot constructible» puisqu'elle jouxte les établissements pénitentiaires de Belchasse. La législation fédérale sur l'aménagement du territoire ne prévoit pas encore l'exigence d'une desserte de transports publics. La Confédération salue toutefois le fait que le Conseil d'Etat du canton de Fribourg a pris l'engagement de veiller à la mise en place d'un tel équipement au cours des étapes ultérieures de réalisation.

Les terres agricoles (surfaces d'assolement) perdues en raison de la mise en zone devront être pleinement compensées. Se fondant sur les prescriptions arrêtées dans le Plan sectoriel des surfaces d'assolement de la Confédération, l'ARE a demandé au canton de se conformer à cette exigence de compensation des surfaces d'assolement de la Confédération et ce dernier a pris les dispositions nécessaires à cet effet.

La protection du paysage a une importance particulière dans la pesée complète des intérêts en présence. Dans ce cas précis, aucune caractéristique paysagère de valeur n'exige une protection particulière. Aux yeux de l'ARE, il paraît par conséquent acceptable, dans la pesée des intérêts en présence, de ne pas accorder un intérêt prépondérant à la protection du paysage. Certes, du point de vue de la politique d'organisation du territoire, la solution envisagée ne saurait être considérée comme optimale en raison essentiellement de l'éloignement du site d'un milieu bâti compact et de la déserte lacunaire en transports publics. Néanmoins, elle ne contrevient à aucune disposition de la législation fédérale sur l'aménagement du territoire. La compétence de la décision relative au changement d'affectation revient à la commune et au canton. Et, même si la Confédération estimait que cette décision relative à un changement d'affectation contrevenait au droit fédéral, elle ne serait pas légitimée à la contester.

Les conclusions de cet avis de droit ont été communiquées le 6 décembre 2004 au Conseil d'Etat du canton de Fribourg ainsi qu'à la Fondation suisse pour la protection et l'aménagement du paysage (FP).

Le potentiel inexploité des friches industrielles

En Suisse, le terrain à bâtir est un bien précieux. Les friches industrielles, vastes et bien situées, dont le potentiel

inexploité s'étend sur 17 millions de mètres carrés, pourraient offrir de nouvelles possibilités. Lors d'une journée sur ce thème organisée à Zurich, l'Office fédéral du développement territorial (ARE) et l'Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage (OFEFP) ont présenté une nouvelle étude portant sur les zones industrielles peu ou pas du tout utilisées en Suisse. Cette étude donne des indications sur la superficie de ces zones, sur leur état de réhabilitation, sur les obstacles à cette dernière et sur les solutions envisageables.

Augmentation du trafic marchandises, recul des émissions

Le trafic marchandises continuera d'augmenter au cours de ces 30 prochaines années, tant sur la route que sur le rail. Les émissions globales de polluants produits par le trafic routier iront en diminuant, quoique plus lentement que prévu. Pour la protection de l'air, deux rapports d'experts publiés par le DETEC concluent donc qu'il faudra prendre de nouvelles mesures. Les émissions dues au trafic routier de marchandises ne diminueront de loin pas aussi rapidement que prévu.

(traduction)



Communiqués de presse détaillés et informations complémentaires disponibles sur <http://www.are.admin.ch/are/fr/medien/mitteilungen/index.html>

Il futuro dello sviluppo territoriale ha bisogno di idee

• • • • •

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



Del nostro futuro discutiamo spesso e volentieri, ma come sarà il futuro dello sviluppo territoriale? Quali sono le idee, le aspettative e i timori dei ricercatori e delle associazioni? Cosa dicono le previsioni? Insieme, economia, demografia, tecnologia, società e politica influenzano lo sviluppo del territorio. Da qui la necessità di riflessioni fondamentali. La primavera dell'anno prossimo, l'ARE intende presentare un rapporto sullo sviluppo territoriale. Esso unisce un'analisi della situazione a scenari dello sviluppo futuro e a opzioni d'intervento ai sensi della sostenibilità. Il rapporto fornirà la base per un dibattito, che si spera il più ampio possibile, sul futuro dello spazio vita-

le svizzero. I risultati confluiranno nella rielaborazione delle Linee guida e serviranno da orientamento per la revisione della legge sulla pianificazione del territorio. Sono consapevole del fatto che i pronostici sono sempre accompagnati da insicurezze. È quindi necessaria una continua verifica delle aspettative in funzione dello sviluppo effettivo. D'altronde, la costruzione del futuro dipende, oltre che dalla sicurezza dei dati, anche dalla flessibilità e da molte buone idee. Questa edizione di forum vuole fornire un primo impulso in tal senso e motivare a pensare oltre le necessità attuali, al e nel futuro.

●
(traduzione)

Una Svizzera capace di vivere il futuro necessita di nuovi impulsi

• • • • •

Cla Semadeni



Quando ci si occupa della questione dello sviluppo auspicato del territorio svizzero, sorgono inevitabili domande relative alla effettiva capacità della «Svizzera territoriale» di vivere il futuro. Cosa la mette in grado di farlo? Quale ordinamento territoriale è necessario per uno sviluppo praticabile al fu-

turo? Quali sono le forze che agiscono o che agiranno in avvenire sul territorio? Quali strutture territoriali sono auspicabili o indispensabili? Cosa rende il territorio svizzero capace di svolgere il ruolo assegnatogli?

Dal punto di vista della sua espressione territoriale, la Svizzera odierna è sostanzialmente sana: il corpo e lo spirito sono in sintonia. Città e campagna sono in armonia e dialogano tra loro. La natura e l'ambiente occupano un ruolo di rilievo e la loro costituzione è robusta quanto basta per affrontare le ingiurie dell'agire umano. L'economia dispone del necessario campo d'azione per potersi sviluppare negli ambiti di competenza. Il gioco di forze tra gli interessi privati e quelli pubblici funziona. Le forze sociali hanno la possibilità di dare il loro contributo e danno prova della loro disponibilità d'integrazione nei vari processi.

Sono necessari degli sforzi particolari

Comunque, è innegabile che, nonostante l'ottimo stato di salute generale, si costatano anche dei sintomi di malattia e che i rischi aumentano sempre più. Guardando più attentamente, sono riconoscibili qua e là piccole e grandi cicatrici dovute a vecchi incidenti e malattie. Sempre più sovente è necessario far capo all'arte medica e farmaceutica per prevenire danni al corpo e allo spirito. La diagnosi: il territorio svizzero sembra essere oggi più esposto a malattie e corre il rischio di perdere la sua capacità di affrontare il futuro. Ha già l'aria un po' acciaccata e perde visibilmente in vigore. È la politica che è chiamata e sollecitata a provvedere affinché il territorio possa far fronte alle sfide e alle esigenze della prossima generazione. Il semplice mantenimento delle politiche attuali non basta. Sono necessari degli sforzi particolari e delle strategie ben congegnate, in grado di creare delle nuove realtà strutturali e d'ordinamento del territorio.

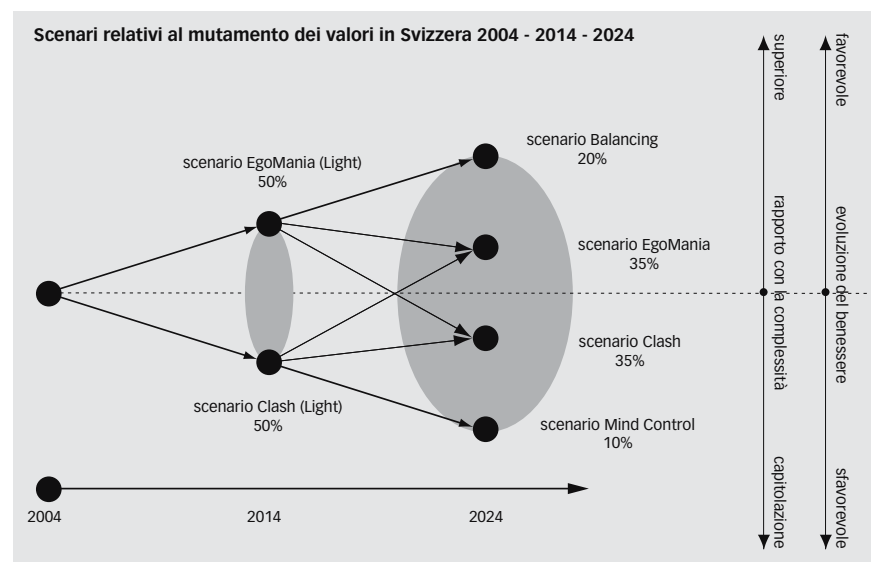
Le risposte a livello di territorio al mutamento dei valori

Lo sviluppo territoriale non avviene in uno spazio vuoto, ma pieno di vita. Di

conseguenza, i motori dello sviluppo sociale agiscono in modo determinante sullo spazio e sul tempo. L'associazione swissfuture (Schweizerische Vereinigung für Zukunftsforschung), in un suo studio di base*, ha sviluppato quattro possibili modelli di pensiero relativi al mutamento dei valori in Svizzera e, nel maggio del 2004, li ha presentati al pubblico. La futura politica d'ordinamento territoriale della Confederazione, dei Cantoni e dei Comuni dovrà prendere in considerazione questi scenari e le loro implicazioni sullo sviluppo del territorio. Se gli esperti e le autorità riusciranno a trovare delle risposte a livello territoriale alle sfide poste dal mutamento sociale, il territorio svizzero acquisterà maggiore sicurezza per quanto concerne il suo ruolo futuro. L'ARE, insieme agli Uffici cantonali competenti, ne ha preso atto e sta preparando gli adattamenti necessari nell'ambito della politica federale in materia: rapporto sulla pianificazione del territorio, Linee guida per l'ordinamento del territorio svizzero, politiche e strategie relative allo spazio urbano e rurale o la revisione della legge sulla pianificazione del territorio. Questi lavori non vanno svolti nell'isolamento di un ufficio amministrativo, bensì con un'ampia partecipazione pubblica.

Uno sviluppo economico in sintonia con l'ambiente

L'attuale discussione sul diritto di ricorso delle associazioni e delle organizzazioni rivela che, a livello di territorio, l'economia e l'ecologia non marcano ancora all'unisono. A questo proposito, il professore Martin Lendi, in un articolo di principio, ha evidenziato l'acuta necessità, anche dal punto di vista della politica nazionale, di una ristrutturazione dalla base del diritto di ricorso. Questa proposta andrebbe accolta nel dibattito tecnico e politico, dato che potrebbe contribuire a rendere più sostanziale e oggettivo il processo di formazione delle opinioni e delle decisioni. Non da ultimo, queste idee potrebbero avvantaggiare l'economia e l'ambiente. Nell'interesse di uno sviluppo del territorio praticabile al futuro, la guerra di posizione che oggi domina questo ambito va interrotta in fretta e va sostituita con un dialogo costruttivo. Soprattutto, non si tratta solo di collaborare tra i diversi livelli di pianificazione e le politiche settoriali, ma di sapersi guadagnare le forze economiche e sociali decisive per una tale collaborazione.



Senza tralasciare l'anima e il cuore

«La pianificazione del territorio», secondo l'opinione espressa dal Consigliere federale Moritz Leuenberger in occasione del venticinquesimo della legge omonima, «ha davanti a sé il suo passato più difficile». Io sono decisamente di un'altra opinione: la pianificazione del territorio ha davanti a sé il futuro. La politica deve assolutamente concederle questa possibilità! In futuro, nell'ambito del processo politico, va prevista una posizione chiave strategica per la disciplina dello sviluppo territoriale. Essa deve potersi evolvere ulteriormente a livello strumentale e di contenuto, per essere presente laddove vorremmo che i motori dello sviluppo dispieghino le loro forze secondo i principi della sostenibilità. Deve stimolare i giovani e guadagnarsi il loro fa-

vore. A mio parere, è molto importante che lo sviluppo territoriale si indirizzi all'anima e al cuore e che lo Stato di diritto si ponga in secondo piano: serve creatività!

(traduzione)

* George T. Roos: Wertewandel Schweiz, 2004 -2014 - 2024, vier Szenarien, 2004 (cfr. www.swissfuture.ch).

cla.semadeni@arp.gr.ch

Cla Semadeni è nato nel 1947 nel Cantone dei Grigioni. Dopo aver studiato architettura al Politecnico federale di Zurigo, ha lavorato



dapprima presso uno studio di pianificazione privato. In seguito, è passato all'amministrazione pubblica: urbanista presso la città di Zugo, capo Ufficio delle costruzioni e della pianificazione a Dübendorf, vicedirettore dell'Ufficio di pianificazione e urbanistica della città di Zurigo. Dal 1998 è capo dell'Ufficio cantonale di pianificazione dei Grigioni. Da anni è attivo in diversi collegi e organizzazioni del ramo, nazionali e internazionali. Tra l'altro, attualmente egli rappresenta i Cantoni svizzeri negli organi transnazionali dell'Iniziativa Comunitaria Programma Spazio Alpino INTERREG IIIB e ricopre la carica di co-presidente della Schweizerische Vereinigung für Zukunftsfor-schung «swissfuture».

«Mi aspetto una nazione unita»



Per l'anno 2030 spero che la Confederazione Elvetica abbia dato una risposta chiara alla crisi economica e promuova una politica che dia maggior rilievo

alle problematiche socio-culturali.

Una Euro-svizzera, che interagisca da un punto di vista economico e politico con i paesi dell'UE senza più mediare attraverso lo sconcertante meccanismo dei bilaterali.

Mi aspetto una nazione unita in cui le diverse parti politiche, accantonate le diatribe, collaborino tra loro per il benessere dei cittadini.

Ma più di tutto spero che nel 2030 il paese riconosca ulteriormente l'importanza della multiculturalità, come punto di partenza per aprirsi alle generazioni future.

Christian Fischer, Massagno, 27 anni

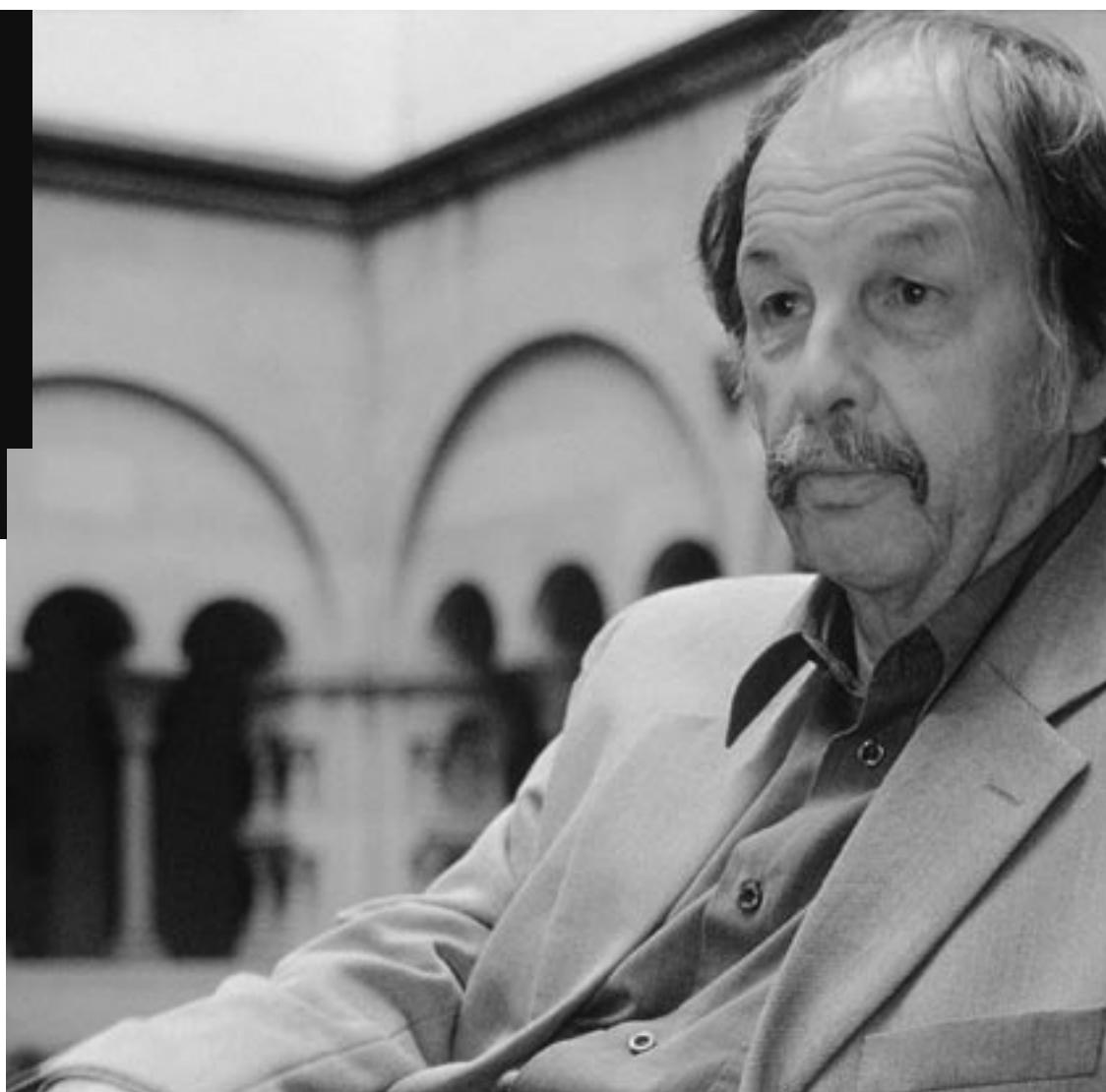


«Proteggere il suolo con una tassa d'incentivazione»

• • • • •

Intervista: Pieter Poldervaart

Foto: Julia Konstantinidis



Dal punto di vista politico il suolo, nostro fondamento vitale, non possiede alcuna lobby. Lo studioso di etica sociale Hans Ruh propone, quindi, l'impiego di strumenti economici per frenarne lo sfruttamento incontrollato. Contemporaneamente, dopo l'era del progresso tecnologico, egli consiglia di

ricollocare spiritualità, emozione e cultura al centro della nostra civilizzazione.

Hans Ruh, 1933, ha conseguito l'abilitazione presso l'Università di Berna, dove nel 1971 ha fondato l'Istituto di etica sociale. Dal 1983 al 1998 è stato professore ordinario di etica sociale presso l'Università di Zurigo. Oggi, Ruh è presidente del consiglio d'amministrazione della bluevalue SA a Zurigo. La ditta offre consulenze aziendali nell'ambito dell'etica e sviluppa prodotti finanziari etici.

Ultimamente si poteva leggere che, in Svizzera, ogni secondo viene sigillato un metro quadrato di terreno. Lo stesso sviluppo l'abbiamo già vissuto negli anni '70. Tutto normale quindi?

Assolutamente no, questi dati sono drammatici. Anche se, a medio termine, il numero di abitanti risulterà stagnante, preoccupa il costante aumento della necessità di spazio pro capite. Questo, perché la crescente utilizzazione e sollecitazione di una risorsa limitata come il suolo, si ripercuotono sull'ambiente in relazione, per esempio, alla diversità biologica, alla rialimentazione della falda e al costipamento del suolo. La crescita demografica passa in seconda linea: noi, in generale, siamo una «società del sovrasfruttamento». Un cittadino americano consuma pro capite cento volte più energia di un abitante dell'India, quindi, la correlazione tra la crescita demografica e la distruzione dell'ambiente risulta molto relativa. Ciò appare evidente anche da un esempio di calo nell'ambito dell'alimentazione: se la Svizzera si convertisse in blocco alla dieta vegetariana, il fabbisogno di superficie sarebbe sette volte minore di quello odierno. Lo stile di vita è quindi molto più importante del numero delle persone.

Ma questo sovrasfruttamento è ancora controllabile?

Politicamente sì, ma attualmente la problematica ambientale non è molto in voga. Quello del suolo è un tema particolarmente difficile, perché molte persone non sono consapevoli del nesso tra lo stato del suolo e il loro operato. Con il tema della protezione del suolo non si vincono certo le elezioni.

Sono delle prospettive piuttosto fosche...

...giusto, anche se non mancherebbero idee su come proteggere il suolo a lun-

go termine: esso andrebbe posto, così come l'acqua, sotto amministrazione pubblica, secondo il principio dei pascoli comuni all'Alpe. Solo che, naturalmente, questa possibilità è svanita da tempo. Rimane quel meccanismo che pare essere l'unica soluzione possibile anche in altri settori, e cioè il mercato. Ma se siamo disposti ad accettare delle privatizzazioni, dobbiamo fare in modo che poggino su di un fondamento etico. Per esempio, si potrebbero istituire dei fondi per il suolo a carattere etico. Le imprese che trattano questa risorsa dovrebbero attenersi a determinati criteri, come l'edificazione rispettosa dell'ambiente, l'utilizzazione efficiente del suolo e condizioni di lavoro eque presso le ditte di costruzione coinvolte. Ciò presuppone, naturalmente, la consapevolezza degli investitori.

Ora non le sembra di essere un po' troppo ottimista?

Questo tipo di criteri verrà, ne sono convinto. Quando non è più lo Stato, ma sono operatori privati o d'economia mista ad occuparsi della ripartizione del suolo, si sviluppa anche una discussione di tipo etico. Necessitiamo, quindi, di strumenti nuovi che incentivino, prima di tutto, un'utilizzazione razionale dal punto di vista ecologico e sociale del suolo e che, inoltre, siano in grado di procurare vantaggi economici agli investitori. La direzione potrebbe essere quella intrapresa con i certificati relativi alle emissioni di anidride carbonica e le borse che stanno nascendo attualmente per esempio nell'UE per la negoziazione di questi «diritti di inquinamento». Naturalmente, così saranno soprattutto i più ricchi che potranno permettersi di inquinare, ma con una sola ricetta non si possono certo eliminare tutti i problemi.

Oggi, non è solo l'ambiente, ma anche la pianificazione del territorio ad avere perso quota. Cosa potrebbe fornire nuovi impulsi?

La sensibilità nei confronti della pianificazione del territorio è decisamente calata rispetto agli anni '70, lo stesso dicasi della volontà politica. Allora regnava una vera e propria euforia nei riguardi della pianificazione del territorio e dell'utilizzazione parsimoniosa del suolo. Persino la Federazione delle Chiese evangeliche della Svizzera aveva istituito allora una commissione specifica la cui opinione era ascoltata e trovò addirittura accesso, con l'articolo 4 «Informazione e partecipazione», alla Legge federale sulla pianificazione del territorio allora vigente. Ma lamentarsi non serve, dobbiamo puntare sulle strategie che sono in voga, cioè sugli strumenti economici. Ci troviamo davanti alla sfida di spiegare alle cittadine ed ai cittadini che sono essi stessi responsabili, con i loro soldi, di un comportamento etico, perché altrimenti non ci saranno cambiamenti.

D'altra parte, l'inquinamento fonico ed atmosferico tende piuttosto ad aumentare. Lo Stato non dovrebbe qui agire maggiormente da regolatore?

Talvolta ci si lamenta di un apparente eccesso di regolamentazione. Sarà anche vero per quanto riguarda i dettagli, ma nel caso di questioni importanti e decisive, lo Stato tende sempre più a chiamarsi fuori. Prendiamo l'esempio di Zurigo. Io stesso, prima di costruire, mi sono informato presso il Comune su come si sarebbe sviluppato l'inquinamento fonico causato dal traffico aereo. Mi fu detto che potevo stare tranquillo, ho costruito e oggi mi trovo nel bel mezzo del corridoio di avvicinamento da Sud e gli aerei tuonano a circa 200 metri sopra la mia testa. Così la pianificazione del territorio è soltanto carta straccia e la pianificazione direttrice assomiglia a quella di una repubblica delle banane. Una pianificazione del territorio prospettica deve assolutamente essere affidabile. Questo comprende anche la canalizzazione degli elementi di disturbo come, ad



esempio, l'autostrada. Naturalmente, questa procedura è equa solo se a pagare è chiamato chi genera il rumore, i rifiuti o altri disturbi, risarcendo così quella parte della popolazione che volente o nolente vi è esposta.

Nell'ambito dell'evoluzione degli insediamenti si constata una migrazione verso i centri. Come fare per renderla più compatibile con i principi della sostenibilità?

I più cinici sostengono che nel corso dei prossimi 50 anni diverse vallate alpine non saranno più abitabili e si spopoleranno. Anch'io sono dell'opinione che non sia necessario caricare ogni pascolo alpino. Ma non ci si deve illudere. Uno spazio culturale abbandonato non diventa automaticamente un biotopo di valore.

D'altra parte, anche un trasferimento marcato verso l'Altopiano, specialmente verso i centri di Zurigo, Basilea, Berna e dell'Arco lemanico, non è una soluzione. Personalmente, sostengo l'idea di un'evoluzione decentralizzata, di centri regionali ben allacciati ai

trasporti pubblici. Ciò presuppone una conseguente densificazione dell'edificazione. Io stesso possiedo una casa presso Berna, nel complesso residenziale di Halen: si tratta di 80 abitazioni monofamiliari costruite su un'area ristretta, ognuna dispone di un piccolo giardino, ci sono degli spazi comuni, una piscina, l'asilo nido, la lavanderia e un negozio. Queste strutture, oltre ad occupare poco spazio, presentano dei vantaggi sociali in quanto sono, a tutti gli effetti, piccoli insediamenti assai vitali. Si tratta, insomma, di combinare in maniera intelligente spazi privati e comuni. È in questo senso che bisognerebbe densificare l'edificazione nei centri regionali. Un'altro vantaggio di questo tipo d'insediamento è, naturalmente, un efficiente allacciamento con la ferrovia e il bus.

Tutto ciò sembra molto promettente, ma quanto sono realistiche queste visioni? L'abitazione monofamiliare con grande giardino annesso rappresenta tuttora il non plus ultra.

È vero, d'altronde anch'io abito in una casa così... Da una parte è piacevole godere della propria sfera privata, dall'altra c'è il pericolo dell'isolamento. Quello che ci manca è l'entusiasmo dell'incontro. La convivialità dovrebbe assumere maggiore valore. Appunto per questo servono dei modelli, come ad esempio proprio l'insediamento Halen, costruito alla fine degli anni '50 dall'oggi ormai famoso «Atelier 5». Ma questo tipo di esempi è raro, fatto che sicuramente dipende anche dalla mancanza di soldi. Per costruire 80 abitazioni monofamiliari tutte in una volta ci vuole molto capitale.

Il dibattito attuale mira nella direzione opposta: miliardi di franchi non potrebbero essere investiti in centri commerciali e sportivi perché bloccati giuridicamente dalle associazioni ambientaliste...

Per costruire si costruisce, eccome. Per rispondere al rimprovero, la critica di chi si oppone mira al tipo di finanziamento di questi progetti. Vede, fra dieci anni si volerà gratis perché i

costi per la navigazione aerea saranno sovvenzionati in modo trasversale tramite i negozi dell'aeroporto. Lo stesso dicasi per lo sport del calcio: saranno i centri commerciali a procurare i soldi necessari per lo sport. Deve proprio essere così? Dobbiamo davvero tollerare il maggiore traffico non primariamente generato dai tifosi?

Con l'aumento record del costo del petrolio, il prezzo della benzina è tornato a far discutere. Ciò nonostante, non si rinuncia all'auto. Da cosa dipende?

La benzina è sempre e ancora troppo a buon mercato. Nel corso degli ultimi 50 anni, le automobili sono diventate cinque volte più costose. Anche solo calcolando il rincaro a partire dagli anni '50, oggi la benzina dovrebbe costare circa cinque franchi al litro. A questa cifra andrebbero poi aggiunti altri tre franchi di tassa d'incentivazione. Otto franchi al litro sarebbero più che giusti.

Quindi una riforma fiscale di tipo ecologico?

Certamente, perché oggi, ad essere sinceri, siamo piuttosto stupidi: tassiamo il lavoro e incassiamo le imposte presso coloro che dal punto di vista dell'economia nazionale si comportano in modo esemplare. Chi inquina l'ambiente, invece, viene risparmiato dal fisco. Noi dovremmo cercare i soldi dove si danneggia l'ambiente. Portando il discorso sul piano dell'utilizzazione sostenibile del territorio, ciò significa che lo Stato potrebbe, ad esempio, riscuotere una tassa d'incentivazione sul suolo. Se ricavassimo 20'000 franchi d'imposta per metro quadrato di terreno di nuova edificazione, si otterrebbero fondi considerevoli per la ricerca sul clima. È illusorio, lo so, ma ragionevole e inoltre dimostra che gli strumenti economici ci sarebbero...

...che una grande maggioranza della popolazione boccerebbe alle urne.

Sono d'accordo. La consapevolezza resta un punto su cui bisogna continuare a lavorare. Infatti, oggi, si tende, spesso e volentieri, a schivare le verità spiacevoli citando studi scientifici di opposti pareri, con il comodo effetto di non doversi più occupare di nulla. Ma le conseguenze di una mobilità sfrenata sono evidenti. Come ho già detto anni fa, il peccato originale dell'uomo è stata l'invenzione della ruota. La ruota non esiste in natura. L'essere umano è progettato per muoversi nel raggio del percorso di una maratona, non molto di più. Evidentemente, questo non ci basta più. Con astuzia abbiamo aggirato la distanza ed ora essa si vendica sotto forma di cambiamenti climatici, paesaggi deturpati, inquinamento atmosferico e fonico. Prendiamo l'esempio del turismo: cosa cercano queste persone? Vita, sfide, incontri, amore, stimoli. Ma tutto questo può essere organizzato in un modo diverso rispetto all'industria turistica odierna che si basa letteralmente sulla mobilità. Siamo sempre più in fuga da noi stessi invece di chiederci che cosa vogliamo dalla vita. Per avere una risposta a questa domanda, dobbiamo porci altre domande, domande nuove.

E ce le stiamo ponendo?

Siamo poco conseguenti e ci lasciamo distrarre. In Svizzera e nell'UE, per quanto riguarda le nuove leggi, si segue il principio dei piccoli passi: si mercanteggia per anni, ad esempio per delle banali date di scadenza dei generi alimentari. Però le questioni importanti, quelle che fanno male finanziariamente, come, ad esempio, il trasferimento del traffico merci dagli autocarri alla ferrovia, si rimandano. A proposito del traffico merci: ho ancora la visione di un sistema di canali a livello europeo, solcato da navi che grazie all'energia solare trasportano i loro cari-

chi in modo silenzioso e rispettoso dell'ambiente.

È meglio da soli o con l'UE?

Le possibilità di una corsa in solitaria non ci sono più, ma la Svizzera potrebbe introdurre nell'UE il virus del federalismo insieme agli altri che ne sono già infetti. La necessità di un'Europa è innegabile, ma ci occorre un'Europa decentrata, un'Europa delle Regioni.

Personalmente, in che tipo di Svizzera desidererebbe vivere fra 30 o 50 anni?

Sarebbe bello se con la tecnologia di cui oggi disponiamo riuscissimo a risolvere in sordina i problemi fisici più importanti, ossia se riuscissimo a soddisfare le esigenze tecnico-economiche come l'alimentazione, l'alloggio e la mobilità. Potremmo così investire più tempo ed energia nelle questioni davvero rilevanti: più spiritualità, più emozione, più cultura. Per quanto riguarda l'Europa, mi sento come Jeremy Rifkin con il suo «sogno europeo» in cui congettura una grande potenza spirituale. Se l'Europa vuole giocare un ruolo in questo mondo, deve riflettere autocriticamente sui secoli passati: siamo stati noi a dare il via all'assurdità della crescita smodata, del consumismo oggi imitato a livello mondiale, con conseguenze assai minacciose come il riscaldamento del clima. L'Europa deve spiegare in modo chiaro che, in verità, la tecnologia dovrebbe servire a costruire un mondo migliore, più libero, più pacifico. Dobbiamo vivere guidati da una nuova concezione, in cui lo sviluppo tecnologico è rispettoso dell'ambiente o, in ambiti come l'energia, le materie prime e i rifiuti, addirittura bionico, cioè basato sulla natura. L'Europa è già stata una volta la guida spirituale del mondo, riproviamoci.

(traduzione)



Come sarà il nostro futuro?

• • • • •

Pietro Cattaneo

ARE sezione Pianificazione dei trasporti e delle infrastrutture



In futuro, la polarizzazione tra le regioni meno dinamiche, a carattere prevalentemente rurale, e quelle metropolitane, molto più dinamiche, si acutizzerà. Contemporaneamente, l'alloggio, il lavoro e il consu-

mo richiederanno più spazio. Questo è ciò che risulta da un esame di previsioni e scenari diversi. È quindi chiaro che la pianificazione del territorio si troverà confrontata a una difficile prova.

Lo sviluppo del territorio è influenzato e determinato da forze e fattori vari. Pur trattandosi di relazioni molto complesse, l'esame della loro evoluzione permette di dedurre informazioni importanti sul futuro dello sviluppo territoriale. I fattori più importanti sono l'economia, la demografia, la tecnologia, la società e la politica. Gli insediamenti sono soggetti inoltre a una forte influenza da parte dell'edilizia, le regioni non edificate da parte dell'agricoltura, dell'economia forestale e del turismo. Infine, un effetto indiretto, ma particolarmente incisivo, risulta dalla disponibilità delle risorse e in particolare dell'energia.

Scenari e previsioni?

Solitamente, nell'ambito di lavori che si occupano del futuro, si parla di previsioni o di scenari.

Gli scenari servono, primariamente, ad illustrare vie di sviluppo e stati futuri alternativi. Scenari con un diverso orientamento possono mostrare, ad esempio, quali sono gli effetti sul futuro di ipotesi e condizioni quadro molto divergenti. Gli scenari trattano un tema specifico in modo complessivo e consistente.

Le previsioni, contrariamente agli scenari, descrivono lo sviluppo (anzitutto quantitativo) di un ambito specifico. Indicano dove potrebbe condurre un certo sviluppo. Con il termine previsione si intende un pronostico, basato su misurazioni, esperienza o simulazione, relativo a uno stato futuro. Si tratta di un pronostico fondato. Le previsioni, in parte, sono utilizzate per la valutazione di singoli elementi di uno scenario.

Stagnazione della popolazione

Già oggi la popolazione svizzera aumenta solo grazie al saldo positivo dell'immigrazione. La media del numero di figli per donna (attualmente 1,5) non

Scenario	2000-2010	2010-2020	2020-2030	2000-2030
Dinamica negativa	+2,5%	-2,3%	-3,6%	-3,4%
Tendenza	+3,8%	+0,8%	+0,1%	+4,7%
Dinamica positiva	+5,2%	+4,0%	+3,7%	+13,4%
Sviluppo effettivo:	2000-2003	+2,2%		

Tab. 1: Sviluppo demografico

basterebbe più al mantenimento del numero di abitanti attuale. Gli scenari demografici dell'Ufficio federale di statistica (UST) indicano per lo scenario Tendenza una stagnazione a corto e medio termine e, dal 2030, un calo della popolazione. Parallelamente, la popolazione invecchia sempre più. Altri

un'ulteriore, modesta crescita economica. I motori di questo sviluppo sono un aumento della produttività media e del numero di persone occupate. L'effetto occupazionale si indebolirà però nel corso degli anni in seguito allo sviluppo demografico. Per quanto riguarda la composizione dei settori econo-

Scenario	2000-2010	2010-2020	2020-2030	2000-2030
	+1,3%	+0,9%	+0,4%	+1,0%

Tab. 2: Sviluppo del PIL

scenari mostrano la premessa per uno sviluppo ancora più negativo e per uno sviluppo positivo. Lo sviluppo demografico ha, da un lato, forti ripercussioni sui settori dell'economia e della mobilità; dall'altro, è a sua volta influenzato in modo significativo dai settori economia e società.

La crescita economica sarà modesta

Basandosi sugli scenari demografici e su medie a lungo termine relative allo sviluppo della produttività del lavoro, il Segretariato di Stato all'economia (seco) allestisce, ai sensi di un aggiornamento di tendenza, uno scenario di riferimento sullo sviluppo a lungo termine del prodotto interno lordo (PIL) in Svizzera. Questa prognosi attesta

mi è da attendersi ancora una crescita, anche se più debole, del terziario.

Il traffico aumenterà

I trasporti, in virtù del loro significato sociale, ma anche del loro impatto sull'ambiente, sull'uomo e sul territorio, rappresentano un tema importante e, allo stesso tempo, molto controverso. Recentemente, l'ARE ha elaborato nuovi scenari sul possibile sviluppo del traffico merci. Da questi scenari risulta che il traffico merci su strada e ferrovia aumenterà ulteriormente nel corso dei prossimi 30 anni. Con il tempo, però, la dinamica si indebolirà. L'aumento sarà maggiore per i trasporti su rotaia.

Scenario	2002-2010	2010-2020	2020-2030	2002-2030
Strada + rotaia	+17,5%	+18,3%	+10,8%	+54,1%
Strada	+12,1%	+13,3%	+6,1%	+34,8%
Rotaia	+26,0%	+25,5%	+16,8%	+84,6%

Tab. 3: Sviluppo della prestazione di traffico merci nello scenario base

Scenario	2000-2010	2010-2020	2020-2030	2002-2030
Residenze primarie*	+7,7%	+4,2%	+0,9%	+13,2%
Residenze secondarie	+9,6%	+8,8%	+8,1%	+28,9%

(*compresi gli alloggi non occupati)

Tab. 4: Numero di alloggi richiesti

Per quanto riguarda il traffico viaggiatori, i lavori sono ancora in corso. Pertanto, le indicazioni prevalentemente qualitative, qui fatte, vanno considerate alla stregua di una prima valutazione. In considerazione dello sviluppo economico e demografico sopra descritto, è certa una seppur più modesta crescita dei trasporti. Quali motori di quest'aumento vengono menzionati, soprattutto, la crescente disponibilità dell'automobile, un miglioramento dell'infrastruttura e dell'offerta nell'ambito dei trasporti pubblici e il potenziamento dell'infrastruttura stradale. Se si considerano gli scopi della mobilità, si delinea una stagnazione del traffico pendolare e un forte incremento del traffico del tempo libero. Le previsioni attuali per la Svizzera indicano, per i prossimi 20 anni, un'ulteriore crescita dei trasporti: a seconda dello studio, le persone-chilometri aumenteranno del 18% - 48%.

La richiesta di superficie permane

L'edilizia continuerà ad essere un fattore rilevante nell'ambito dello sviluppo territoriale. Visto che, a lungo termine, v'è da attendersi una sostanziale coincidenza di domanda e offerta, quest'ultima rappresenta un importante indicatore dello sviluppo futuro. Il numero degli alloggi richiesti continuerà ad aumentare per le residenze primarie e ancor più per quelle secondarie. Lo sviluppo economico generale permetterà un'ampia soddisfazione della domanda, dovuta in particolare alla crescita demografica. A questo proposito, oltre al numero di abitanti, assu-

meranno un ruolo centrale la composizione secondo l'età e lo sviluppo della composizione delle economie domestiche. Inoltre, i cambiamenti strutturali nell'economia, l'incongruenza a livello territoriale tra domanda e offerta, e l'aumento temporaneo del numero di persone occupate determineranno una crescita ulteriore della richiesta di superficie lavorativa. Infine, l'espandersi della superficie d'insediamento per l'alloggio e il lavoro comporterà anche un aumento della superficie necessaria ai trasporti.

Agricoltura ed economia forestale: la pressione rimane

L'agricoltura rappresenta una forma importante d'utilizzazione del suolo e quindi è un fattore d'influenza rilevante dello sviluppo territoriale. Inoltre, solitamente, gli insediamenti crescono a spese della superficie agricola. A metà degli anni '90, più di un terzo della Svizzera era utilizzato a scopo agricolo. In futuro, la quota di valore aggiunto dell'agricoltura diminuirà ancora, fatto che andrà di pari passo con cambiamenti di tipo strutturale (dimensioni dell'azienda, forme di organizzazione). Allo stesso tempo, parallelamente ad una riduzione della superficie utilizzata a scopo agricolo, si avrà una maggiore polarizzazione dell'intensità di coltivazione. In futuro la superficie boschiva aumenterà, ma questo fatto non sarà in grado di compensare la pressione su certe aree forestali, in particolare nelle vicinanze di centri densamente popolati o in regioni turistiche.

Indicazioni bibliografiche

- ARE, Prospettive del traffico merci in Svizzera fino al 2030, Berna 2004
- ARE, Prospettive del traffico passeggeri 2000-2030 (non ancora pubblicato)
- Ufficio federale di statistica (UST), Scenari dell'evoluzione demografica della Svizzera 2000-2060, Neuchâtel 2002 (www.bfs.admin.ch/stat_ch/ber01/dtfr01b.htm)
- Ufficio federale di statistica (UST), Scenari dell'evoluzione demografica dei Cantoni e delle Grandi regioni della Svizzera 2002-2040, Neuchâtel 2004 (www.bfs.admin.ch/stat-ch/ber01/scenarios-cant/start.htm)
- Ufficio federale dell'ambiente, delle foreste e del paesaggio (UFAFP), Paesaggio 2020, analisi e tendenze, Berna 2003

(traduzione)



pietro.cattaneo@are.admin.ch

La mediazione nell'ambito dello studio sul traffico globale dell'agglomerato di Thun

• • • • •
Regula Marbach



Per anni, a Thun si è pianificato senza successo mentre l'impatto del traffico privato motorizzato diventava sempre più sensibile. Si è quindi compreso che i problemi andavano affrontati e risolti nel quadro di un processo comune. La mediazione relati-

va allo studio sul traffico globale della città di Thun si prefigge un'adeguata considerazione degli interessi delle parti coinvolte al fine di risolvere gli inevitabili conflitti in un clima di concordanza.

Attualmente, l'agglomerato di Thun conta 80'000 abitanti. Giornalmente, 45'000 veicoli attraversano gli storici ponti sul fiume Aare, nella città vecchia. Quest'ultima ospita il centro commerciale che risente pesantemente le conseguenze negative del traffico privato motorizzato. Sono ormai 50 anni che la città di Thun cerca di risolvere questi problemi con delle pianificazioni dei trasporti o con misure specifiche, purtroppo senza successo.

La politica federale degli agglomerati

Un obiettivo importante è stato l'adempimento di tutte le condizioni necessarie a permettere, nell'eventualità di una decisione politica corrispondente, una partecipazione finanziaria della Confederazione alle misure relative ai trasporti negli agglomerati. Essenzialmente, si tratta di

- una concezione dei trasporti globale che comprenda tutti i vettori di trasporto;
- una politica dei trasporti in sintonia con lo sviluppo urbano della città e dei Comuni dell'agglomerato;
- la necessità di raggiungere un consenso in materia di politica dei trasporti presso tutti gli interessati;
- la creazione di una base per un organo responsabile, costituito dai Comuni dell'agglomerato, dalla città e dal Cantone.

Il processo di partecipazione qui descritto è stato premiato, nel 2002, dall'ARE come modello di progetto d'agglomerato. Questo ha significato non solo un aiuto finanziario, ma anche l'assistenza da parte dell'ARE.

Complessità e potenzialità conflittuale

Nel settembre del 2002, l'Ufficio del genio civile, l'Ufficio dei trasporti pubblici e l'Ufficio dei Comuni e dell'ordi-

namento del territorio del Canton Berna hanno presentato lo studio sul traffico globale (STG) per l'agglomerato di Thun. Lo studio è stato elaborato in collaborazione con la città di Thun, i Comuni, la Regione Thun-Innertport e la Conferenza regionale dei trasporti Oberland West. Lo studio include, oltre a principi ed obiettivi, tre pacchetti di misure scaglionati nel tempo. La complessità della concezione relativa ai trasporti e l'elevata potenzialità conflittuale di alcune singole misure sono state decisive per l'introduzione di una procedura di partecipazione a più livelli con una mediazione integrata.

Vari livelli d'informazione e partecipazione del pubblico

Fase 1: inchiesta e informazione

Lo studio sul traffico globale è stato inviato, insieme ad un questionario, alle autorità cittadine e comunali ed ai rappresentanti delle parti interessate, in totale a 49 istituzioni. La valutazione dei conflitti nei settori dei trasporti pubblici, del traffico lento, dei parcheggi e del traffico privato motorizzato è stata determinante per il seguito della procedura. Le autorità responsabili della pianificazione si sono rese conto che si sarebbe potuto raggiungere un consenso solo tramite intense trattative con tutti gli interessati e la disponibilità di un adeguato margine di negoziazione. I risultati dell'inchiesta sono stati inviati a tutti gli interessati con l'invito a partecipare ad una prima riunione orientativa. L'incontro ha dato l'avvio al processo di mediazione e le istituzioni vennero invitate a designare dei delegati.

Fase 2: mediazione con i decisori

L'obiettivo era di stabilire un rapporto di fiducia reciproca con la mediazione di un'esperta esterna e di trovare un consenso sui contenuti dello studio. Ai delegati si chiedeva di cercare, di comune intesa, delle soluzioni alle misure controverse e di appro-

fondire in modo costruttivo gli obiettivi conflittuali.

La concessione della partecipazione alle decisioni ha permesso

- di raggiungere un ampio consenso attorno a una politica globale dei trasporti;
- di ottenere disponibilità vincolanti che assicurano una maggiore sicurezza per la successiva fase progettuale;
- di sviluppare una volontà politica comune quale premessa per il futuro ente responsabile.

I risultati delle trattative sono stati fissati in dichiarazioni d'intenti. La difficoltà consisteva nell'ottenimento di un consenso a livello di concezione globale del traffico senza disporre di progetti dettagliati per le singole misure. Tutti i delegati, senza eccezioni, hanno sottoscritto le dichiarazioni d'intenti relative ai tre pacchetti di misure. Un giornalista ha seguito le trattative, informando regolarmente l'opinione pubblica attraverso la stampa locale.

Fase 3: partecipazione pubblica

I risultati della trattativa nell'ambito della procedura di mediazione sono stati licenziati per la partecipazione pubblica insieme a tre altri progetti regionali. Il grande pubblico è stato coinvolto e invitato ad esprimersi tramite esposizioni, rapporti, questionari, riunioni orientative; l'accettazione è stata grande.

Fase 4: associazione delle parti coinvolte alla pianificazione di dettaglio

Il rapporto instaurato durante il processo di mediazione tra le autorità politiche, rispettivamente i responsabili cantonali della pianificazione, e la popolazione viene proseguito integrando i risultati della trattativa nella progettazione e associando, di caso in caso, le parti direttamente coinvolte.

forum raumentwicklung
Informationsheft
Erscheint dreimal jährlich
32. Jahrgang

Herausgeber

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

Redaktionskommission

Rudolf Menzi (Leitung), Andrea Meier,
Dr. Ulrich Seewer, Reto Camenzind

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

Abonnemente

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

Adresse

Bundesamt für Raumentwicklung
Bundeshaus Nord, Kochergasse 10, 3003 Bern
Tel. 031 322 40 60
Fax 031 322 78 69 (Amt)
Fax 031 322 47 16 (Information)

© ARE

Bern 2004, Abdruck erwünscht mit Quellen-
angabe; Belegexemplar an ARE
ISSN 1660-6248

forum du développement territorial
Bulletin d'information
Paraît trois fois par an
32e 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), Andrea Meier,
Dr. Ulrich Seewer, Reto Camenzind

Traduction

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

Rédaction, production

Pieter Poldervaart, Pressebüro Kohlenberg,
Bâle

Création, réalisation, photographie

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

Abonnement

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

Adresse

Office fédéral du développement territorial
Bundeshaus Nord, Kochergasse 10, 3003 Berne
Tel. 031 322 40 60
Fax 031 322 78 69 (Office)
Fax 031 322 47 16 (Information)

© ARE

Berne 2004, 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
32mo 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), Andrea Meier,
Dr. Ulrich Seewer, Reto Camenzind

Traduzione

Francese:
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 Grünig SGV SGD, Corporate Design, Berna
Henri Leuzinger, Rheinfelden

Abbonamento

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

Indirizzo

Ufficio federale dello sviluppo territoriale
Bundeshaus Nord, Kochergasse 10, 3003 Berna
Tel. 031 322 40 60
Fax 031 322 78 69 (Ufficio)
Fax 031 322 47 16 (Informazione)

© ARE

Berna 2004, Riproduzione autorizzata con
menzione della fonte; copia all'ARE
ISSN 1660-6248

www.are.ch

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

www.are.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.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.

