

Zeitschrift: Werk, Bauen + Wohnen
Herausgeber: Bund Schweizer Architekten
Band: 106 (2019)
Heft: 6: Programm Agglo : vom Wuchern zum Wachsen

Artikel: Es braucht Strategien und Projektstrukturen : Einsichten aus der Agglomerationspolitik
Autor: Lezzi, Maria / Widmer, Ariane / Kurz, Daniel / Kurz, Daniel / Züger, Roland
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-869669>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 06.02.2025

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



Es braucht Strategien und Projekt- strukturen

Einsichten aus der
Agglomerationspolitik

Seit 2007 fördert der Bund über die Agglomerationsprogramme die Entwicklung überkommunaler Verkehrs- und Siedlungsprojekte. Als Direktorin des Bundesamts für Raumentwicklung (ARE) definiert Maria Lezzi die Spielregeln. Eine Vorreiterin übergreifender Planung ist *Stratégie et développement de l'Ouest lausannois* (SDOL) als gemeinsames Planungsamt von acht Gemeinden im industriereichen Westen von Lausanne, die Ariane Widmer von 2003–19 aufgebaut und geleitet hat. Die beiden Pionierinnen berichten von ihren Erfahrungen.

Maria Lezzi und Ariane Widmer im Gespräch mit Daniel Kurz und Roland Züger
Matthieu Gafsou/SDOL (Bilder)

wbw Bisher war die Entwicklung in der Agglomeration stark von den Transformationsarealen getrieben, die jetzt allmählich alle beplant sind. Welche Erkenntnisse lassen sich aus dieser Phase für die Innenentwicklung im diffusen Stadtgebiet der Agglomeration ziehen?

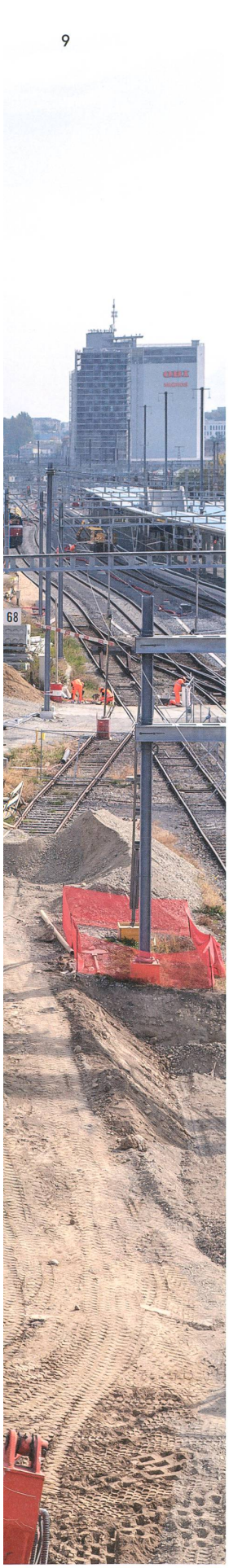
Maria Lezzi Die Transformation grosser Areale ist nicht abgeschlossen. Zuerst kamen natürlich die zentral gelegenen Filetstücke dran, jetzt kommt Bewegung in den zweiten Agglomerationsgürtel, entlang von Entwicklungsachsen oder rund um regionale Zentren. Die wichtigste Erfahrung aus diesen Prozessen: Tempo und Qualität der Entwicklung hängen sehr davon ab, wie aktiv die Gemeindebehörden für das Gemeinwohl einstehen. Die Gemeinden müssen eigene Vorstellungen vertreten. Sie dürfen die Pläne der Investoren nicht einfach nur abnicken.

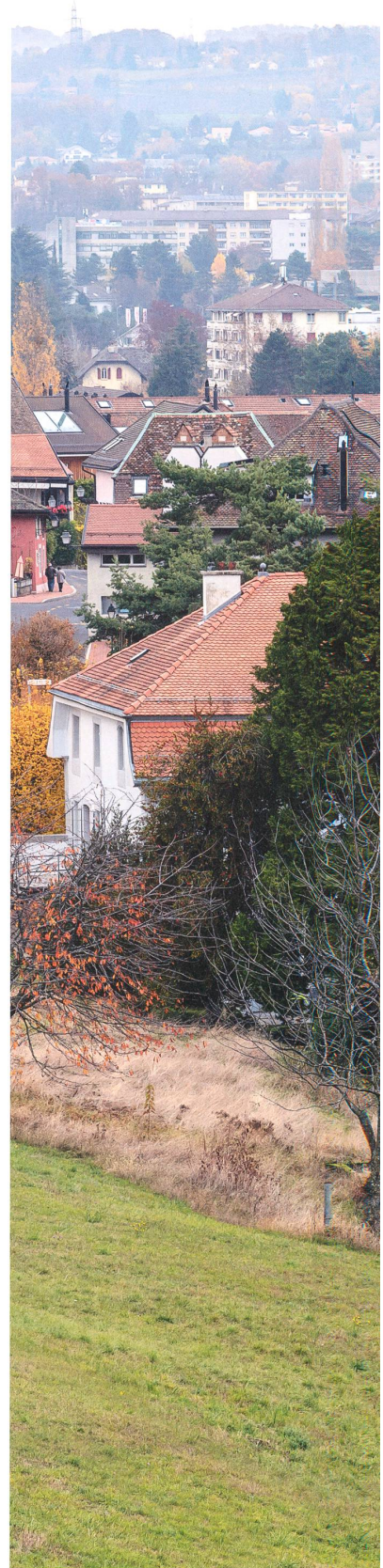
Ariane Widmer Im Ouest lausannois stehen die Gemeinden heute an einem ganz anderen Punkt als vor 15 Jahren, schon quantitativ: Die Einwohnerzahl ist um 25 Prozent gewachsen, von 60 000 auf 75 000. Aber vor allem sind die Gemeinden viel professioneller geworden: Renens hatte vor 15 Jahren noch nicht einmal einen Stadtplaner, heute gibt es ein ganzes Amt. Und die Investitionen der Gemeinde in ihre



Geschichte und stetiger Wandel: Im Auftrag des SDOL fotografierte Matthieu Gafsou 2018 die Landschaft des Ouest lausannois.







Infrastruktur haben sich verzehnfacht. Ganz fundamental verändert hat sich das Verständnis in den Gemeinden, dass sie in einem gemeinsamen funktionalen Raum leben und mit ihren Nachbarn zusammenarbeiten müssen.

Zusammenarbeit über die Grenzen

wbw Was hat sich mit den Agglomerationsprogrammen geändert?

Widmer Durch sie ist der Bund neben dem Kanton als treibende Kraft sehr präsent geworden in den Gemeinden. Für uns im Ouest lausannois war schon das erste Agglomerationsprogramm eine entscheidende Hilfe. Es hat uns mit seinen finanziellen Anreizen sehr geholfen, die Gemeinden zur Mitwirkung zu motivieren. Manchen war damals noch gar nicht bewusst, auf was für einen Prozess sie sich da einliessen. Dank des Agglomerationsprogramms gab es auch relativ schnell erste greifbare Resultate, etwa den S-Bahnhof von Malley. Er hat die neue Agglomerationspolitik konkret veranschaulicht und das Areal Malley auf einmal ins Zentrum gerückt, ein zuvor vergessenes Gebiet am äussersten Rand von drei Gemeinden, und doch mitten in der Agglo.

Lezzi Wir sind noch keine 15 Jahre unterwegs, und doch ist es bereits ganz selbstverständlich geworden, mit diesem Instrument zu arbeiten – über Gemeinde- und sogar Kantonsgrenzen hinweg. Das Bewusstsein, dass man voneinander abhängig ist, ist in dieser kurzen Zeit enorm gewachsen. Vor allem bei der Bewältigung der Verkehrsströme sind Kooperationen essenziell. Meine Erfahrung ist, dass man gemeinsam sehr viel mehr bewegen kann.

wbw Was haben Sie aus den Erfahrungen gelernt?

Lezzi Unser Fazit, das wir allen mit auf den Weg geben: Für erfolgreiche Projekte braucht es klare Ziele, ein umfassendes Leitbild und eine Strategie mit prioritären Massnahmen.

Es braucht Projektstrukturen!

Widmer Für mich ist die wichtigste Erkenntnis: Es braucht Projektstrukturen! Eine *Maitrise d'ouvrage urbaine*, wie sie in Frankreich seit langem verbreitet ist: eine Organisation, die den Prozess vorantreibt. Die grossen Projekte lassen sich nicht im Tagesgeschäft der Verwaltung abwickeln. Dass man strategische Planung nur gemeinsam machen kann, ist im Ouest lausannois allen klar. Aber beim Umsetzen herrscht immer noch die Meinung vor, dass das jede

Gemeinde für sich machen kann. Für das Areal Malley haben die drei beteiligten Gemeinden jetzt aber eine Projektstruktur etabliert, mit einem Direktor, der die Umsetzung vorantreibt.

Lezzi Da seid ihr den Meisten voraus. Natürlich hätten wir immer gern eine Trägerschaft, die nicht nur plant und wünscht, sondern auch umsetzt. Wenn wir schauen, was von den Agglomerationsprogrammen realisiert wurde, dann waren das bei der ersten Generation um die 60 Prozent, bei der zweiten Generation sogar nur knapp 30 Prozent. Diese Performance müssen wir verbessern.

Widmer Heisst das, die Kantone müssen sich stärker einbringen?

Lezzi Ja, wo der Kanton tatkräftig unterstützt, geht es schneller voran. Zudem haben wir nun auch ein Malus-System eingeführt für die Agglomerationsprogramme: Wer zu wenig umgesetzt hat bei der früheren Generation, der erhält einen Abzug.

Strassen sind öffentlicher Raum

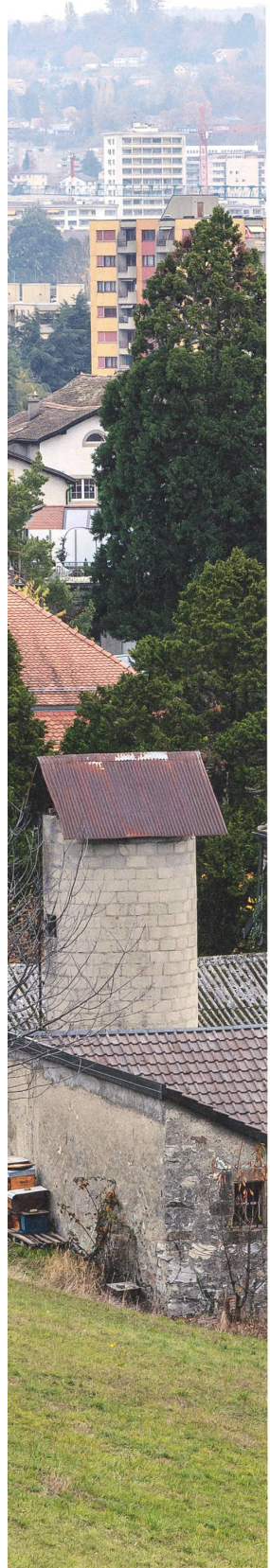
Widmer Was das Grundverständnis für das Funktionieren der Aggloprogramme angeht, erlebe ich grosse Unterschiede zwischen den Bereichen Siedlung und Infrastruktur. Der ganze Lernprozess, den die Stadtplaner durchgemacht haben, ist in den Tiefbauämtern noch nicht passiert. Diese stützen sich einzig auf die gesetzlichen Vorgaben des Kantons ab. Das interkommunale Zusammenarbeiten hat das Tiefbau-Personal nicht gelernt.

wbw Hat der öffentliche Raum keinen Kümmerer?

Widmer Wo der Kanton die Arbeiten bezahlt, wird ein Minimum-Perimeter gewählt. Es zählt fast nur die Geschwindigkeit des öffentlichen Verkehrs. Alles, was Gestaltung und Qualität betrifft, etwa breitere Trottoirs, Bepflanzung, Beleuchtung, Bänke, das liegt bei den Gemeinden. Und denen fehlen die finanziellen Mittel.

wbw Und warum sind solche Qualitäten nicht schon im Projekt des Aggloprogramms festgeschrieben?

Lezzi Das wundert mich auch. Der Bund kann ja solche Umgestaltungsprojekte mitfinanzieren und Qualität fördern, unabhängig von der lokalen Zuständigkeit. Ich plädiere sowieso immer wieder für ein koordiniertes Vorgehen: Werden Strassenkoffierung und Leitungen neu gemacht, wird viel Geld investiert. Es geht nun darum, dass man solche Projekte frühzeitig erkennt und von Gestalter- und Nut-





zerseite andockt. So wird es möglich, dass von den grossen Investitionssummen etwas Geld frei wird für die Gestaltung und die Aufenthaltsqualität.

wbw Der Ouest lausannois hat soeben einen kommunalen Richtplan erarbeitet, wie geht die Entwicklung weiter?

Widmer Im Sinn des *Schéma directeur* haben wir uns jahrelang vor allem mit den strategischen, grossen Areale beschäftigt und natürlich mit den *Axes forts* des öffentlichen Verkehrs: S-Bahn, Tram und schnellen Buslinien. Mit dem Richtplan rückt das gesamte Territorium wieder in den Fokus. Die Abwägungen werden feiner: Wir prüfen die Relevanz des Bestehenden für die Identität – als Bau- oder als Naturdenkmal. Zum ersten Mal haben wir in der Richtplanung fragen dürfen: Was wollen wir bewahren? Wenn man im Bestand operiert, muss man mehr Wissen haben, als das früher erforderlich war. Man muss wichtige Ensembles und Bauten erkennen, die eine tragende Rolle spielen. Und man muss über ein Verständnis für den öffentlichen Raum verfügen.

wbw Sie müssen aber weitere 35 000 Zuzüger unterbringen!

Widmer Wir haben in unseren Bauzonen ein Potenzial, das diese Zahl übersteigt. Das hat uns erlaubt, in der aktuellen Richtplanung ganze Gebiete zu bezeichnen, in denen gar keine Verdichtung erwünscht ist, zum Beispiel in Villenquartieren. Die Entwicklung wird in erster Linie eben in den grossen Transformationsarealen stattfinden. Damit haben wir den Topf schon drei Viertel voll, viel mehr brauchen wir in den nächsten 20 oder 30 Jahren gar nicht.

Freiräume von morgen

wbw Wie schaffen die Agglomerationsgemeinden im Gleichschritt zur Verdichtung auch die benötigten Freiflächen? Gibt es da gute Beispiele?

Lezzi Bis vor etwa zehn Jahren lag das Augenmerk vieler Ortsplanungen nur auf dem Teil «Siedlung», der Rest war einfach «Landschaft». Inzwischen ist das Grundverständnis anders. Es geht um eine territoriale Gesamtsicht. Und das bedeutet, auch das Nichtbaugesamt planerisch mitzugestalten – eine grundsätzliche Veränderung also. Wird es enger, genügen die privaten Grünflächen und Gärten allein nicht mehr: Man muss bewusst Freiflächen schaffen. Und da stellt sich die Frage nach der Finanzierung. Ein wichtiges Instrument dafür ist die Mehrwertabschöpfung, die das Raumplanungsgesetz vorsieht.

Widmer Bei der Vorbereitung des aktuellen Richtplans haben wir eine Bilanz der Grünflächen gezogen und festgestellt: Es gibt recht viele kleine Anlagen und Grünräume – wie ganz feine Konfetti sieht das aus. Was aber fehlt, ist ein grosser Park.

Lezzi Ein Teil der Agglomerationen hat das erkannt, das Limmattal beispielsweise. Es geht dabei nicht um Parks im eigentlichen Sinn, sondern um Landschaft am Siedlungsrand. Macht man diese Freiräume zugänglich und gestaltet sie, dann gibt es noch viele Möglichkeiten. Sehr attraktiv sind Flussläufe: die Limmatufer, das Birstal, im Tessin der Vedeggio.

Widmer Wir waren ebenfalls davon ausgegangen, dass es eine vorhandene Landschaft gibt, die eigentlich genügen würde: Die Flüsschen Venoge, Mèbre und Sorge, die sich wiederherstellen und als Erholungsräume nutzen lassen, die sehr begrenzten Freiflächen am See und die nahen Landwirtschaftszonen. Nur, da sind noch Bauern, und die möchten die Erholungssuchenden eigentlich nicht haben.

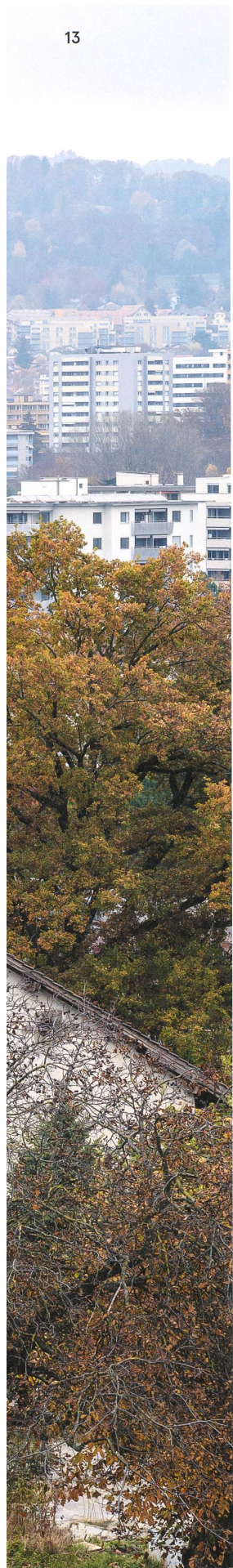
Landwirtschaft und Erholungsraum

wbw Muss man vielleicht die stadtnahe Landwirtschaft als Erholungsraum neu denken?

Lezzi Darüber wird vielerorts diskutiert. Die Erschliessung landwirtschaftlicher Flächen für die Erholung generiert jedoch Interessenkonflikte: Aktive Landwirtschaftsbetriebe wehren sich oft dagegen.

Widmer Wir haben in Ecublens eine Testplanung gemacht, in der es darum ging, den Flussraum der Venoge und die Landwirtschaftsflächen westlich der EPFL als Erholungsräume zu erschliessen. Einer der betroffenen Bauern – ein Biobauer – war offen dafür, der andere nicht. Am Ende ist es für beide besser, die Entwicklung zu akzeptieren, die ja sowieso stattfindet. Besser, die Städter spazieren über Wege zur Venoge als über die Felder. Das gleiche passiert mit dem Wald, man spricht jetzt von *Forêts d'accueil*, von Erholungswäldern. Es wächst das Verständnis, dass in einer dichteren Agglomeration auch Zonen im Wald für die Bevölkerung geöffnet werden müssen, auch wenn das dem Wald als Ökosystem nicht nur guttut.

Lezzi Man kann aber auch nicht den ganzen Erholungsdruck einfach nach aussen schieben und im Siedlungsgebiet untätig bleiben. Manchmal geht es es weniger um neue Flächen als um Verbindungen: Man muss die Freiräume finden und erreichen können. Das schon Vorhandene lässt sich nutzbar machen, indem man es besser erschliesst und verbindet.



Überkommunale Planung im Ouest lausannois seit 2003

Chronologie

- 2000** Planungsmoratorium für verkehrintensiv betriebene Betriebe im Westen Lausannes.
- 2001** Landschaftsstudie *Ouest lausannois*, Feddersen & Klostermann.
- 2003** *Schéma directeur de l'Ouest lausannois*, Feddersen & Klostermann, Plarel, CEAT, Transitec, Metron.
- 2003** Gründung des SDOL als Organisation unter Ariane Widmer. Trägergemeinden sind Bussigny, Chavannes, Crissier, Ecublens, Prilly, Renens, St-Sulpice, Villars-Ste-Croix.
- 2007** Agglomerationsprogramm Lausanne-Morges (PALM), in das Projekte der SDOL einfließen.
- 2008** Gründung des politischen Bezirks Ouest lausannois.
- 2009** Eröffnung des neuen S-Bahnhofs Malley von Rodolphe Luscher (Teil des Agglomerationsprojekts PALM).
- 2011** Der Wakker-Preis des Heimatschutzes geht an Lausanne und die acht Gemeinden des Ouest lausannois.
- 2016** Neues Statut für den SDOL, der neu *Stratégie et développement de l'Ouest lausannois* heisst.
- 2019** Gemeinsamer interkommunaler Richtplan für den Ouest lausannois. Als Nachfolger von Ariane Widmer übernimmt Benoît Biéler die Leitung des SDOL.

ouest-lausannois.ch

Am Anfang steht ein Planungsstopp: Im Jahr 2000 zieht der Waadtländer Regierungsrat die Notbremse: Angesichts massiver Luftverschmutzung erlässt er ein Moratorium für verkehrintensiv betriebene Betriebe im Lausanner Westen und verlangt, gestützt auf die Umwelt-Gesetzgebung, von den widerstrebenden Gemeinden eine Koordination der Planungen, bevor neue Fachmärkte oder Logistikzentren bewilligt werden. Die Region um den Eisenbahnknoten Renens und um das Kreuz der Autobahn ist von chaotischer Verstädterung und der Vorherrschaft des Autos geprägt. Grosse Bahn-, Logistik- und Industrieareale liegen seit Ende der 1990er Jahre brach.

Leitbild für die ganze Region

Unter der Leitung des Kantons erarbeiten die acht betroffenen Gemeinden bis 2004 das gemeinsame Entwicklungsleitbild *Schéma directeur de l'Ouest lausannois* (Feddersen & Klostermann, Plarel, CEAT, Transitec, Metron). Es definiert als Arbeitsschwerpunkte sieben *Chantiers*, darunter (anfänglich) vier Entwicklungsgebiete, die *Axes forts* des öffentlichen Verkehrs mit neuen Tram- und Schnellbuslinien sowie Ziele für den Langsamverkehr und die Landschaftsentwicklung.

Dass es auch in einer gepeinigten Agglomeration eine Landschaft gibt, die es entlang ihrer Flussläufe und Bauernhöfe zu stärken und zu verbinden gilt, dass alte und neue Zentren Identität schaffen können, das sind über die technischen Projekte hinaus die wichtigsten Erkenntnisse des *Schéma directeur*.

Der 2003 gegründete SDOL übernimmt die Koordination und Umsetzung der Planung im Sinn des Entwicklungsleitbildes. Er ist inzwischen von 70 Stellenprozenten auf 700 angewachsen. Aus einem kleinen Ausschuss mit acht Gemeindepräsidenten und einer Geschäftsführerin wurde bis heute ein Netzwerk, das in den Gemeinden gut verankert ist und zahlreiche Politiker, Fachbeamte und Bewohnervertreter mit einschliesst.

Areale und öffentlicher Verkehr

Entscheidenden Rückhalt verleihen dem SDOL ab 2007 die Agglomerationsprogramme des Bundes, da nun plötzlich viel Fördergeld im Raum steht. Der Ouest lausannois ist dafür gut vorbereitet und kann entsprechend profitieren, was die Akzeptanz der überkommunalen Zusammenarbeit stark fördert. Zu den bedeutendsten im SDOL bearbeiteten Projekten gehören die neue Tramlinie von Lausanne-Flon nach Renens und die Schnellbuslinie BHNS nach Bussigny. Verschiedene grosse Transformationsareale werden entwickelt, – das Areal Malley und der Bahnhof Renens, beide an den Grenzen dreier Gemeinden gelegen – sind gegenwärtig Gross-

baustellen. Zwei neu gestaltete Bahnhofplätze, eine begrünte Passerelle und mehrere Neubauten entstehen aktuell rund um diesen zentralen Knoten des Lausanner Westens.

Seit 2016 regelt ein neuer Vertrag die Kompetenzen des SDOL: Dieser konzentriert sich auf die strategische Planung; die Umsetzung der Projekte liegt bei den Ämtern der einzelnen Gemeinden. Dies zieht die schwierige Herausforderung nach sich, gemeindeübergreifende Projekte wie die *Axes forts* durchgehend in der ursprünglich geplanten Qualität zu realisieren. Da sich die Verkehrsbetriebe dem Primat der freien Fahrt verschrieben haben, besteht die Gefahr, dass die erwünschte Aufwertung des öffentlichen Raums ausbleibt und dass die abgegrenzten Trassees von Tram und Schnellbus in den Quartieren eine stark trennende Wirkung entfalten.

Gemeinsamer Richtplan für den Westen

Der interkommunale Richtplan, unter Beteiligung der Bevölkerung 2015–19 entwickelt, stellt eine planerische Premiere dar; er koordiniert die Revision der Zonenpläne in den acht Gemeinden unter übergeordneten Gesichtspunkten. Während sich die Arbeit des SDOL zuvor auf die *Chantiers*, die grossen Projekte konzentrierte, nimmt der Richtplan das ganze Territorium ins Visier, einschliesslich der «weissen» Flächen der bislang nicht prioritären Gebiete: Wohnsiedlungen und Einfamilienhausquartiere, Ortszentren, die Landschaft – und nicht zuletzt auch die identitätsstiftenden Denkmäler und Baubestände. Der Plan beschränkt sich keineswegs auf die funktionale Zuweisung von Flächen – er ist vielmehr als eine projektorientierte, strategische Planung konzipiert: Zu jedem der 13 Hauptthemen sind Ziele und umfangreiche Massnahmenpakete definiert.

Die Herausforderungen sind enorm: Gemäss kantonalen Vorgaben muss der Ouest lausannois die Hälfte des künftigen Wachstums in der gesamten Agglomeration Lausanne aufnehmen; seine Bevölkerung wird in den nächsten 20 Jahren auf 100 000 Personen wachsen, das ist eine Zunahme um 50 Prozent. Der grösste Teil dieses Zuwachses kann in den Transformationsarealen unterkommen. Der Richtplan setzt der Entwicklung daher auch Grenzen: Verbliebene Gewerbegebiete sollen erhalten bleiben, weite Wohnquartiere werden als «stille Zonen» vor der Verdichtung geschützt, und wichtige Elemente des *Patrimoine* sollen erhalten bleiben. Die Stärkung der öffentlichen Räume und der zentralen Orte ist ein wichtiges strategisches Ziel des Richtplans, ebenso die bessere Erschliessung der Landschaft als Erholungsraum. — *Daniel Kurz*



Der gemeinsame kommunale Richtplan der acht Gemeinden im Ouest lausannois liegt seit Februar 2019 vor. Er nimmt die Studien des SDOL der letzten Jahre auf und übersetzt das Leitbild für das gesamte Territorium in einen Massnahmenplan. Plan: SDOL 2019

- Perimeter mit dichter Bebauung
- * Planungsgebiete der Hochschulen
- Zentrale Orte
- Mischnutzungsgebiete in Entwicklung
- Grüne Quartiere (*Quartier-jardin*)
- Gewerbe und Industrie
- Öffentliche Einrichtungen
- Netz der öffentlichen Räume
- Strukturierende ÖV-Hauptlinien
- Hauptachsen Langsamverkehr (*Voie verte*)
- Wald
- Historische Ortskerne
- Sport und Freizeit
- Landwirtschaft
- Landschaftsverbindungen



Pierre Feddersens Skizze von 2001 dokumentiert die Entdeckung der Landschaft als strukturierende Kraft im Chaos der Agglomeraton.



Widmer Das ist richtig, die Vernetzung ist für den kleinen Massstab ungemein wichtig. Aber am Wochenende möchten die Leute an den See oder in den Wald, da müssen wir auch etwas bieten können.

Instrumente für die Innenentwicklung

wbw Die Methoden der Arealplanung sind bekannt. Aber was brauchen wir für Instrumente, um die innere Verdichtung zu steuern?

Lezzi Es gibt durchaus Instrumente, und ihre Bedeutung nimmt zu. Besonders wichtig sind städtebauliche Leitbilder, kommunale oder – was die logische und erwünschte Fortsetzung ist – überkommunale Leitbilder. Darin sollten wir uns auch mit dem baukulturellen Erbe auseinandersetzen. Auf der Seite der Planungsprozesse gibt es natürlich Testplanungen und Wettbewerbe. Dazu kommt die ganze Bandbreite der Partizipation. Im Moment wird viel über die Frage nachgedacht, wie kleinparzellige Strukturen in eine geplante Entwicklung einbezogen werden können. Mit der Vereinigung *Espace Suisse* diskutieren wir intensiv die Fragen, die sich stellen, wenn das Prinzip der Freiwilligkeit nicht mehr genügt. Einige Kantone machen sich ihrerseits Gedanken. St.Gallen beispielsweise sieht im Entwurf zum neuen Planungs- und Baugesetz kommunale Schwerpunktzonen vor. Die Gemeinde kann im Zonenplan ein Enteignungsrecht vorsehen. Bei überwiegendem öffentlichen Interesse und wenn drei Viertel der betroffenen Grundeigentümer mitmachen, kann man im Einzelfall bis zur Enteignung gehen. Ein solches Enteignungsrecht der Gemeinde wäre ein letztes Instrument, wenn die anderen Mittel nicht genügen. Aber das Raumplanungsgesetz fordert ja, dass die Gemeinden Bauland mobilisieren, wenn es notwendig ist. Was wir brauchen, ist eine möglichst grosse Spannweite von Instrumenten. —

Ariane Widmer ist seit 2019 Vorsteherin der Direction de la planification directrice des Kantons Genf. Zuvor leitete sie seit 2003 das interkommunale Stadtentwicklungsamt Bureau SDOL in Renens. Sie referiert und publiziert regelmässig zu aktuellen Fragestellungen der Stadt- und Raumentwicklung.

Dr. Maria Lezzi ist Direktorin des Bundesamts für Raumentwicklung ARE. Die promovierte Geografin war bis 2001 stellvertretende Geschäftsführerin der Regio Basiliensis, danach Leiterin der Hauptabteilung Planung des Kantons Basel-Stadt und 2004–09 Mitglied des Rats für Raumordnung.

Résumé

Il faut des stratégies et des structures de projet

Enseignements tirés de la politique d'agglomération

La Confédération promeut depuis 2006 le développement de projets de transports et d'aménagement supra-communaux par des programmes d'agglomération. Maria Lezzi définit les règles du jeu en tant que directrice de l'Office fédéral du développement territorial. L'agence de planification *Stratégie et développement de l'Ouest lausannois* (SDOL), qu'Ariane Widmer a dirigé de 2003 à 2019, est une structure regroupant huit communes de la zone industrielle de l'Ouest lausannois, qui a joué un rôle pionnier en matière de planification globale. Le rythme et la qualité de la planification dépendent, selon Lezzi, du degré d'engagement des autorités communales pour le bien public. Widmer constate quant à elle que la prise de conscience de la nécessité d'une planification intercommunale a beaucoup progressé au cours des dernières années, mais qu'au niveau de la réalisation par contre, il faudrait des structures plus fortes et davantage de collaboration, également pour les projets d'infrastructures. Les deux pionnières de la politique d'agglomération réclament des instruments qui intègrent la dimension urbanistique dans la planification.

Summary

Both Strategies and Project Structures are Needed Insights from agglomeration policy

Since 2006 the Swiss Confederation has been supporting through agglomeration programs the development of supra-regional transport and settlement projects. Maria Lezzi, Director of the Federal Office for Spatial Development, defines the rules. The *Strategie et développement de l'Ouest lausannois* (SDOL), the joint planning agency of eight communities in the industrially rich west of Lausanne, is a pioneer in supra-regional planning. It has been built up and directed by Ariane Widmer from 2003 to 2019. The pace and quality of the development depend on how actively the community authority involves itself in the concerns of community interests, says Lezzi. Awareness of the need for planning across community borders has grown considerably in recent years, Widmer notes, but for implementation even stronger structures are needed along with more collaboration, also in the area of infrastructure projects. Both pioneers of agglomeration policy insist on instruments that incorporate the urban design dimension in planning.

