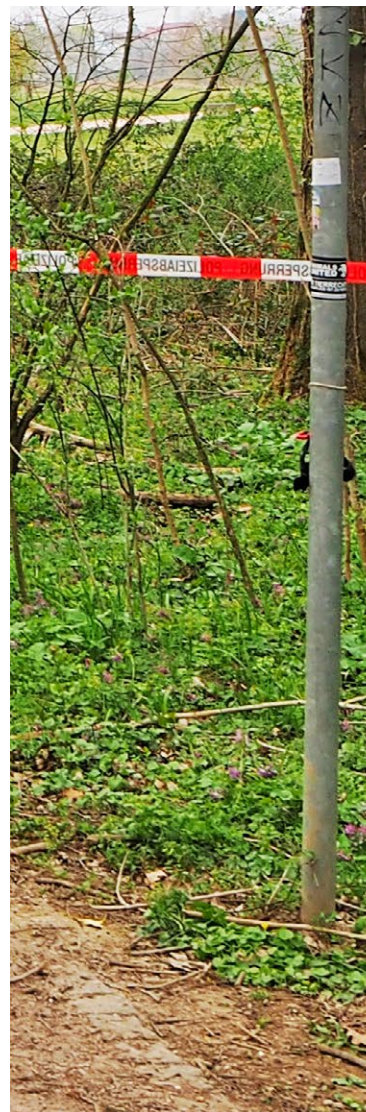


COLLAGE 3/20

Zeitschrift für Raumentwicklung
Périodique du développement territorial
Periodico di sviluppo territoriale
Publikation / publication / pubblicazione FSU



THEMA

**Grenzen überwinden /
Au-delà des frontières /
Superare i confini**

FORUM

**Gartendenkmäler
und Verdichtung
nach Innen**

Inhalt / Sommaire / Sommario

CARTE BLANCHE

- 4 **Zwischennutzungen als Chance für Neubauprojekte**
(Pascal Biedermann)

THEMA

- 5 **Ein Raumbild Bodensee – Eine gemeinsame Vision als Basis /**
Lac de Constance – des perspectives variées et une vision
commune / Pianificazione territoriale del Lago di Costanza –
una visione comune come base (Roland Scherer)
- 9 **La Porta Sud delle Alpi – Pianificazione transfrontaliera
per lo spazio funzionale di Chiasso / Das Südtor der
Alpen / La Porte Sud des Alpes** (Elena Fontana)
- 12 **TILO: colonna portante della mobilità ticinese? / TILO das
Rückgrat der Tessiner Mobilität? / TILO: la colonne vertébrale
de la mobilité tessinoise?** (Intervista con Riccardo De Gottardi)
- 15 **Entwicklung der Metropolitanregion Basel über Projekte –
Learnings aus 10 Jahre IBA Basel / Région métropolitaine
de Bâle – développement par projets, les leçons de 10 ans d'IBA
Basel / Progetti per lo sviluppo della regione metropolitana
di Basilea – imparare dall'esperienza di IBA Basel** (Agnes Heller,
Anne-Laure Lepage)
- 20 **«Wir sind in einer privilegierten Situation, Grenzen über-
schreiten zu können»** (Interview mit Monica Linder-Guarnaccia)
- 22 **Voie verte de Genève: un exemple de coopération trans-
frontalière / Die «Voie verte CEVA» in Genf: ein grenz-
überschreitendes Langsamverkehrsprojekt / Collaborazione
transfrontaliera a beneficio della mobilità lenta** (Entretien
avec Damien Duclos)

FORUM

- 26 **Gartendenkmäler und Verdichtung nach Innen**
(Michaela Gonzalez, Brigitte Nyffenegger)

INFO

- 31 **Nachrichten FSU / Informations de la FSU /
Informazioni della FSU**

VORSCHAU COLLAGE 4/20

«Metamorphose von Randgebieten» – Abseits der hohen Entwicklungsdynamik von Städten und Agglomerationen stehen die peripheren, abgelegenen Regionen der Schweiz resp. des europäischen Alpenraums vor grossen Herausforderungen: Wie können sie wirtschaftliche Stabilität sicherstellen, der Abwanderung entgegen wirken, einen (sanften) Tourismus etablieren und gleichzeitig die Landschaften schützen? Und wie können sie damit umgehen, dass sie teilweise von grossen Infrastrukturbauwerken tangiert werden, ohne jedoch daran angeschlossen zu sein? Die COLLAGE 4/20 spürt der ständigen Metamorphose dieser «Randgebiete» nach.

Editorial

Grenzen überwinden

Völlig ungewollt trifft dieses Heft mit dem Thema «Grenzen überwinden» das aktuelle Tagesgeschehen mitten in der Corona-Krise! Innerhalb der raumplanerischen Tätigkeiten ist gerade die grenzüberschreitende Raumentwicklung ein langwieriger, auf Dauer und Kompromisse angelegter Prozess, der viel Geduld und Ausdauer abverlangt. Als wir im Jahr 2019 die Themen für den Jahrgang 2020 definierten, konnte niemand von uns die Schlagzeilen über die europaweiten Grenzschiessungen erahnen. Nun stehen wir alle mitten in einer temporären Ausnahmesituation, die nur schwer auszublenden ist. Dennoch gilt nach wie vor: Die Schweiz teilt ihre Landesgrenzen mit fünf Ländern. Teilweise mitten auf diesen Grenzen liegen verschiedene Regionen, die wachsen und sich entwickeln – oftmals ungehindert der administrativen Grenzen. Es sind funktionale Räume, die stark verflochtene Beziehungen in vielfältiger Hinsicht aufweisen. Dies wird sich auch nach einer Normalisierung der Lage nicht ändern, davon sind wir überzeugt. Zu stark sind die wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Verflechtungen.

Mit dem vorliegenden Heft werfen wir ein Schlaglicht auf die landesgrenzenüberschreitende Planung und fragen nach der Übertragbarkeit von Lösungen in der Zusammenarbeit. Roland Scherer betont in seinem Artikel zur Bodenseeregion die Wichtigkeit übergeordneter Raumbilder. Elena Fontana stellt uns ein Projekt vor, das darauf abzielt, eine territoriale Narbe in Chiasso zu vernähen, die durch die Autobahn entlang der Südgrenze der Schweiz entstanden ist und die zu einem neuen «Südtor» der alpinen Makroregion werden könnte. Mit dem Interview mit Riccardo De Gottardi zeichnen wir die Entwicklung des grenzüberschreitenden Eisenbahnnetzes TILO, als Grundlage für eine nachhaltige Mobilität und Siedlungsentwicklung, nach. Die beiden Artikel zur Internationalen Bauausstellung IBA Basel 2020 resümieren den 10-jährigen Planungsprozess als «Labor für grenzüberschreitende Zusammenarbeit» und zeigen die Notwendigkeit einer verstetigten, grenzüberschreitenden Planungskultur auf. Schlussendlich steht Damien Duclos Red und Antwort zur gemeinsamen Planung einer grenzüberschreitenden Fuss- und Veloverbindung im Raum Genf–Annemasse.

Die Beispiele zeigen gut, dass tagtäglich auf verschiedenen Planungsebenen an innovativen Ansätzen zur raumplanerischen Überwindung der Landesgrenzen gearbeitet wird. Unabhängig von der Corona-bedingten Ausnahmesituation wird dies auch in Zukunft ein wichtiges Arbeitsfeld der Raumplanung bleiben.



Silvan Aemisegger, Leyla Erol, Aurelio Vigani

Au-delà des frontières

Ironie du sort, ce numéro consacré au dépassement des frontières rencontre l'actualité en pleine crise du coronavirus! S'il existe, parmi les tâches de l'aménagement du territoire, un processus de longue haleine, basé sur la durée et le compromis et qui exige patience et endurance, c'est bien le développement transfrontalier. L'an passé, alors que nous définissions les thèmes de notre magazine pour 2020, aucun d'entre nous ne pouvait imaginer que la fermeture des frontières à l'échelle européenne ferait un jour les titres de la presse. Or, nous voici confrontés à une situation extraordinaire qui, bien que temporaire, est difficile à ignorer. Pourtant, un fait demeure: la Suisse partage ses frontières nationales avec cinq pays. De part et d'autre de ces frontières, des régions croissent et se développent, faisant fi des limites administratives. Il s'agit d'espaces fonctionnels qui entretiennent, à maints égards, un réseau de relations étroitement imbriquées. Et il en ira de même quand la situation reviendra à la normale, nous en sommes persuadés. Les interdépendances économiques, sociales et écologiques sont bien trop fortes.

Dans ce numéro, nous jetons un éclairage sur la planification transfrontalière et nous nous interrogeons sur la transférabilité des solutions en matière de collaboration. Dans son article sur la région du lac de Constance, Roland Scherer souligne l'importance des représentations spatiales d'ordre supérieur. Elena Fontana nous présente un projet qui vise à recoudre la balafre créée par l'autoroute à Chiasso, à la frontière méridionale de la Suisse, et qui pourrait devenir une nouvelle «porte sud» de la macrorégion alpine. Dans un entretien, Riccardo De Gottardi revient sur l'évolution du réseau ferroviaire transfrontalier TIL0, qui sert de base à une mobilité et à un développement urbain durables. Les deux articles consacrés à l'exposition IBA Basel 2020 («Imaginer et bâtir l'avenir») résument ce processus de planification pensé comme un «laboratoire de la collaboration transfrontalière» et démontrent la nécessité d'une culture de la planification pérenne et transfrontalière. Enfin, Damien Duclos évoque la planification commune d'une voie verte transfrontalière vouée à la mobilité douce dans la région de Genève–Annemasse.

Ces exemples le montrent bien: jour après jour, des approches innovantes sont mises en œuvre pour dépasser les frontières nationales dans le domaine de l'aménagement du territoire, et cela à différents niveaux de planification. Indépendamment de la situation extraordinaire causée par le coronavirus, ce champ de travail gardera toute son importance à l'avenir.

Superare i confini

Del tutto involontariamente, questo numero, che si occupa del tema «Superare le frontiere», si collega all'attualità nel mezzo della crisi dovuta al coronavirus! Nell'ambito delle attività di pianificazione territoriale, lo sviluppo transfrontaliero del territorio è un processo prolungato, che richiede molta pazienza, perseveranza e capacità di compromesso.

Quando nel 2019 abbiamo definito i temi per il 2020, nessuno di noi avrebbe potuto immaginare i titoli dei giornali sulla chiusura delle frontiere in tutta Europa. Ora siamo tutti coinvolti in una situazione temporanea eccezionale che è impossibile ignorare. Tuttavia, anche di questi tempi, la Svizzera condivide i suoi confini nazionali con cinque paesi. In parte a ridosso di questi confini si trovano regioni che crescono e si sviluppano – sovente ignorando i confini amministrativi. Si tratta di aree funzionali con relazioni fortemente intrecciate sotto molti aspetti. Siamo convinti che questo non cambierà anche dopo che la situazione sarà tornata alla normalità. Le interdipendenze economiche, sociali ed ecologiche sono troppo importanti.

In questo numero di COLLAGE mettiamo in evidenza la pianificazione transfrontaliera e ci interroghiamo sulla trasferibilità delle soluzioni di collaborazione. Nel suo articolo sulla regione del Lago di Costanza, Roland Scherer sottolinea l'importanza di visioni territoriali di ordine superiore. Elena Fontana ci presenta un progetto che mira a ricucire la cicatrice profonda, nella zona di Chiasso, creata dall'autostrada al confine meridionale della Svizzera, che potrebbe diventare una nuova «Porta Sud» della macrorégion alpine. Nell'intervista con Riccardo De Gottardi, ripercorriamo lo sviluppo della rete ferroviaria transfrontaliera TIL0, come base per la mobilità sostenibile e lo sviluppo degli insediamenti. I due contributi sull'esposizione IBA Basel 2020 riassumono il processo di pianificazione decennale come «laboratorio per la cooperazione transfrontaliera» ed evidenziano la necessità di una cultura della pianificazione transfrontaliera permanente. In conclusione, troviamo l'articolo di Damien Duclos riguardo la pianificazione congiunta di un collegamento transfrontaliero di mobilità lenta tra Ginevra e Annemasse.

Gli esempi riportati in questo numero testimoniano come pianificatori innovativi per superare le barriere costituite dai confini nazionali siano all'ordine del giorno. Indipendentemente dalla situazione straordinaria causata dall'emergenza sanitaria del Covid-19, anche in futuro questo rimarrà un ambito di lavoro importante nella pianificazione del territorio.

Zwischennutzungen als Chance für Neubauprojekte

PASCAL BIEDERMANN

Geschäftsführer Kantensprung AG,
Leiter des Vereins «unterdessen»,
Projektleiter denkstatt sàrl.

Eine Klosterkirche, die vorübergehend als Pferdestall genutzt wird, dann als Bürokomplex für die Armee und später als Haus für Künstler mit Ausstellungsraum. Das Beispiel der ehemaligen Klosterkirche auf dem Basler Kasernenareal zeigt, was utopisch klingt, aber Realität geworden ist: Leerstehende Räume umnutzen und auf diese Weise für deren längerfristiges Bestehen sorgen. Im Idealfall werden Zwischennutzungen zu definitiven Nutzungen und können so erfolgreich absurde Neubauprojekte abwenden.

Ob Kaserne, Schlotterbeck, die alte Stadtgärtnerei oder das NT Areal – die Stadt Basel hat grosse Erfahrung mit diversen Zwischennutzungen. Diese gelungenen Beispiele haben die Haltung von Eigentümern, Stadt und Behörden gegenüber temporären Nutzungen positiv geprägt.

Heute sind Zwischennutzungen anerkannt, organisiert und werden professionell bewirtschaftet. Die Angebotszahl an Zwischennutzungen ist gestiegen und wird als Chance wahrgenommen. Gebäude oder Brachen, die auf ihre nächste Bestimmung warten, werden auf diese Weise belebt, geschützt und können einen positiven Einfluss auf den Ort und dessen definitive Nutzung haben. Langfristig bleibt also ein Mehrwert beim Eigentümer. Und was haben die Zwischennutzenden davon? Es öffnet sich ein kostengünstiger Raum für befristete Zeit, um eine Idee zu realisieren, ein Experiment zu wagen oder einer künstlerischen Arbeit nachzugehen. Im Gegenzug muss man dazu bereit sein, die Räumlichkeiten selbst herzurichten und für deren Unterhalt zu sorgen. Bestenfalls entstehen neue Kontakte, welche unter Gleichgesinnten geknüpft werden.

Zwischennutzungsorganisationen müssen am Grundsatz festhalten, dass eine monetäre Rendite nicht im Vordergrund stehen soll; weder für Eigentümer, Investoren, Verwaltungen noch für sich selbst. Auf diese Weise profitieren alle Beteiligten und es resultiert daraus eine soziale Rendite, die auch als «Stadtrendite» bezeichnet wird.

Weitere positiven Effekte sind Zeitgewinn für die Planung, kein Wertverlust durch Leerstand von Gebäuden und Imageverbesserung des Standortes, was sich für eine spätere Vermarktung günstig auswirken kann. Richtig spannend wird es, wenn ein Teil der kreativen Zwischennutzung in die Zukunft des Objektes getragen werden kann. So können durch Experimente und neue Nutzungsformen Angebote entwickelt werden, welche weiterexistieren können. Beispielsweise können in einer neuen Wohnüberbauung Treffpunkte, Cafés oder Ausstellungsräume, welche die Realisierung des neuen Projekts begleitet haben, sinnvoll integriert werden. So wird es möglich, einen Anteil der alten Bausubstanz in das neue Projekt zu retten, was die strengen Strukturen bei Neubebauungen aufzubrechen vermag.

Nicht immer gelingt es, Zwischennutzungen am Ort weiterleben zu lassen. Beim oben erwähnten Projekt Schlotterbeck zeigte sich aber gut, dass der Geist einer kreativen Zwischennutzung über Jahrzehnte weiterlebt. Es wurde diskutiert, Freundschaften wurden geschlossen, Organisationen gegründet und dadurch überhaupt erst Folgeprojekte ermöglicht.

ZUM AUTOR

Nach der Ausbildung als Kaufmann studierte Pascal Biedermann zeitgenössische Musik in Wien. Später folgte ein Nachdiplomstudium an der Universität Basel in Nonprofit Management and Law. Pascal Biedermann ist geschäftsführender Teilhaber der Kantensprung AG (Gundeldinger Feld). Zudem arbeitet er als Projektleiter für die Denkstatt sàrl und leitet den Verein unterdessen, der Zwischennutzungen organisiert.

Ein Raumbild Bodensee

Eine gemeinsame Vision als Basis

ROLAND SCHERER

Dr., Direktor Institut für Systemisches Management und Public IMP-HSG der Universität St. Gallen, wissenschaftlicher Leiter DenkRaumBodensee.



[ABB.1]

Die Bodenseeregion ist durch eine polyzentrische Raumstruktur geprägt. Seit rund 50 Jahren gibt es Ansätze für eine grenzüberschreitende Zusammenarbeit in der Raumplanung und bereits 1983 wurde ein internationales räumliches Leitbild verfasst. Obwohl es unterschiedliche nationale Planungssysteme gibt, erlauben auch die bestehenden gesetzlichen Grundlagen eine Zusammenarbeit über die Grenzen hinweg. Aktuell wird im Auftrag der Internationalen Bodensee-Konferenz (IBK) ein «Zielbild Raum und Verkehr» erarbeitet, das ein gemeinsames Raumbild für die zukünftige Entwicklung der Bodenseeregion bilden soll.

Die Ausgangslage

Der Grenzraum zwischen Österreich, Liechtenstein, der Schweiz und Deutschland entlang des Rheins und mit dem Bodensee im Zentrum ist ein eng verflochtener Kooperationsraum, der allerdings durch keinen eindeutigen Perimeter abgegrenzt ist. In der Praxis hat sich durch institutionelle oder funktionale Zusammenhänge eine Reihe unterschiedlicher Abgrenzungen der Bodenseeregion herausgebildet. So reicht die Bodenseeregion aus Sicht des Gewässerschutzes entsprechend des Wassereinzugsgebiets bis weit in den Alpenraum hinein und aus Sicht des Tourismus gerade mal um den eigentlichen Bodensee herum. Für die Hochschulkooperation umfasst sie grosse Gebiete Süddeutschlands, der Nordschweiz sowie Liechtensteins und des Vorarlbergs. Die eindeutigste Abgrenzung der Bodenseeregion

[ABB.1] Blick auf den Bodensee vom Aussichtspunkt am Karren.
(Foto: Erol Leyla)



[ABB. 2] Die Bodenseeregion in der Abgrenzung der Internationalen Bodensee-Konferenz.

als grenzüberschreitender Handlungsraum entsteht durch das Mandatsgebiet der Internationalen Bodensee-Konferenz (IBK), die sich als politisches Dach einer vielfältigen grenzüberschreitenden Zusammenarbeit versteht **[ABB. 2]**.

Die Bodenseeregion zeichnet sich durch eine vielfältige Raumstruktur aus. Einerseits befindet sich die Region in einer zentralen Lage in Europa, andererseits liegen ihre Teilräume fernab der nationalen Hauptstädte Berlin, Wien und Bern. Die Siedlungsstruktur ist polyzentrisch mit kleineren bis mittleren regionalen Zentren. Der Metropolraum Zürich überschneidet sich mit der internationalen Bodenseeregion und strahlt vor allem auf deren Süden und Westen aus. Die Bodenseeregion kennt also kein klares metropolitanes Zentrum, sondern lebt von der Vielfalt eines Geflechts aus unterschiedlich grossen Städten sowie prägenden Kultur- und Naturlandschaften.

Die Bodenseeregion umfasst sowohl dynamische Wirtschaftsräume, die zu den wettbewerbsfähigsten Regionen ihrer Länder gehören, als auch stark ländliche oder vom Tourismus geprägte Räume. Dadurch ist die Region damit konfrontiert, dass sich urbane Gebiete mit hoher Dichte, Mischregionen und stark ländliche Gebiete in enger Nachbarschaft befinden. In dieser Situation entfalten die dynamischen Wachstumszentren einen enormen Siedlungsdruck auf ihr Umland und insbesondere auf sensible Bereiche wie Bodenseeufer oder Rheintal. Nicht nur hier ist die Bodenseeregion mit unterschiedlichen Nutzungsansprüchen konfrontiert: Sie ist gleichzeitig wichtiger Trinkwasserspeicher für rund 5 Millionen Menschen, Wohn- und Arbeitsort für mehr als 4 Millionen Menschen, Erholungsraum für rund 12 Millionen Menschen und daneben noch Naturraum von europäischer Bedeutung und wichtiger landwirtschaftlicher Produktionsstandort. Für die räumliche Planung ergeben sich aus dem starken Siedlungswachstum und den vielfältigen anderen Nutzungsansprüchen grosse Herausforderungen.

Eine lange Tradition der grenzüberschreitenden Raumplanung

Bedingt durch naturräumliche, kulturelle und wirtschaftliche Verflechtungen wird am Bodensee schon seit langem in Politik und Planung intensiv über die Grenzen hinweg zusammengearbeitet. Bereits Mitte des 19. Jahrhunderts entstanden Institutionen der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit, die heute noch Gültigkeit haben. Auch die grenzüberschreitende räumliche Planung in der Bodenseeregion kann auf eine fast 50-jährige Tradition zurückblicken: In der Folge der ersten europäischen Raumordnungsministerkonferenz 1970 wurden auch eine Deutsch-Schweizerische und eine Deutsch-Österreichische Raumordnungskommission als grenzüberschreitende Institutionen gegründet, um sich mit übergeordneten räumlichen und verkehrlichen Strukturfragen zu beschäftigen. In dieser Zeit hatte die Raumplanung ohnehin einen hohen Stellenwert, weshalb die Raumplaner*innen auch eine Vorreiterfunktion in der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit übernahmen. Sichtbares Zeichen war 1983 das «Internationale Leitbild für das Bodenseegebiet», das als methodisch anspruchsvolles Entwicklungsleitbild in seiner Art und internationalen Einbindung neuartig war. Trotz der vier unterschiedlichen Rechtssysteme, insbesondere was die Raumplanung anbelangt, und ungeachtet der Tatsache, dass das Bodenseeleitbild keine rechtliche Verbindlichkeit hatte, gingen von ihm wichtige Impulse für die räumliche Entwicklung der Bodenseeregion aus.

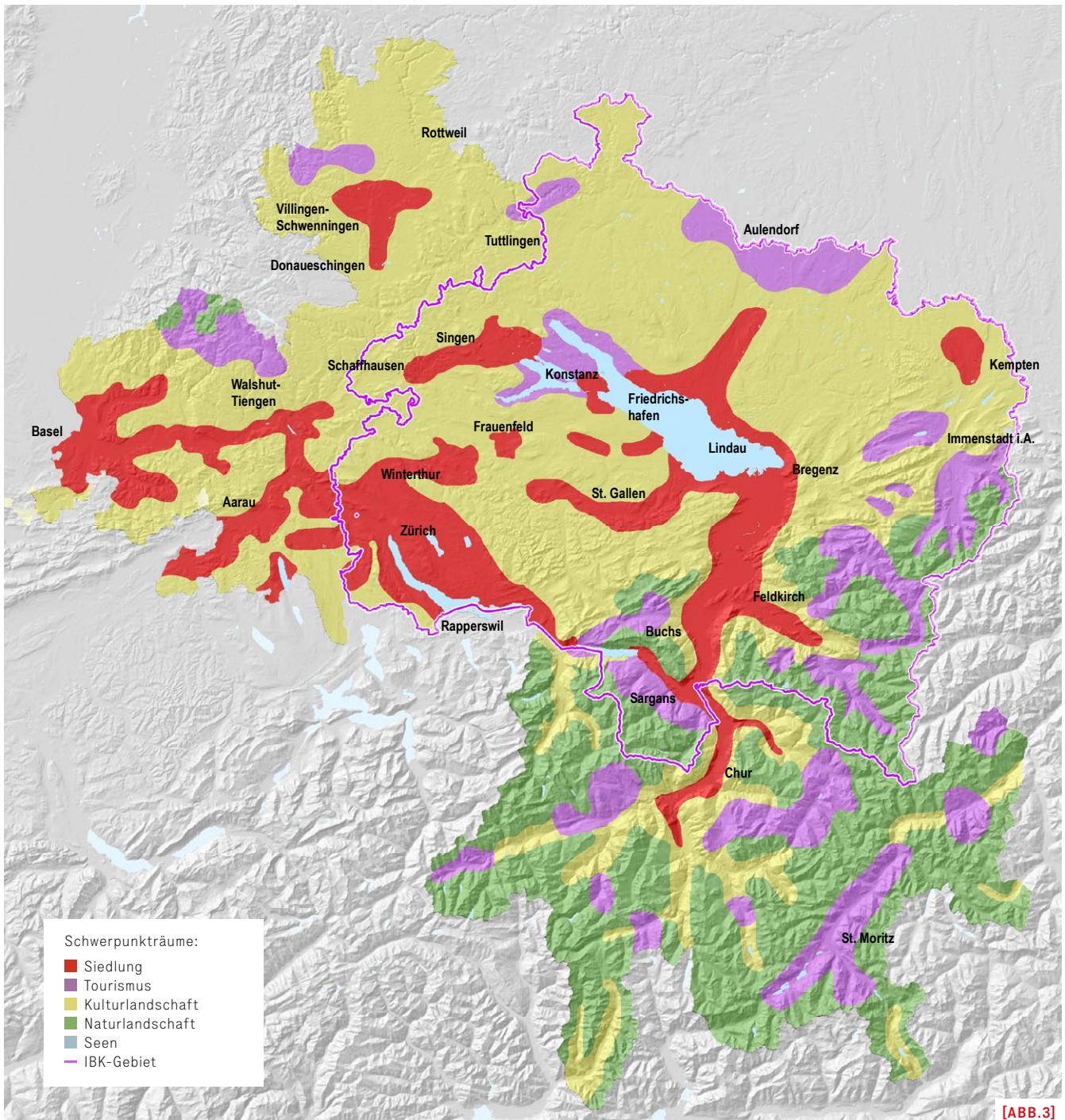
Fokussierung der Zusammenarbeit auf Planungsgrundlagen

In den folgenden Jahrzehnten traten andere Themen der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit in den Vordergrund, wie Wirtschaftsentwicklung, Tourismus oder Mobilität. Auch auf nationaler Ebene ging das Interesse an der Raumplanung zurück. Die Raumplaner*innen in der Bodenseeregion konzentrierten sich nun auf die Erarbeitung von gemeinsamen Planungsgrundlagen, u.a. ein Rohstoffsicherungskonzept, ein überregionales Bahnverkehrskonzept (Bodanrail) oder eine gemeinsame Raumbesichtigung (DACHplus) **[ABB. 3]**. Dabei erforderten die unterschiedlichen Rechtssysteme den Einsatz erheblicher Ressourcen, allein schon um Begrifflichkeiten zu klären und Daten bereitzustellen.

Gleichzeitig wurden die Strukturen der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit überprüft und mit der Raumordnungskommission Bodensee (ROK-B) im Jahr 2000 eine neue, regionale Plattform geschaffen. In der ROK-B sind die staatlichen Raumplanungsbehörden aus den Schweizer Kantonen, aus Liechtenstein und aus Vorarlberg vertreten sowie die kommunal verfassten regionalen Planungsverbände aus Baden-Württemberg und Bayern. Sie fokussiert sich gemäss ihren Statuten primär auf die Erarbeitung von «Wissensgrundlagen» und auf die mögliche Koordination raumwirksamer Entwicklungen über die Grenzen hinweg. Das frühere Selbstverständnis des Bodenseeleitbilds, eine konkrete Vision für die Gesamtregion Bodensee zu entwickeln, ist damit etwas in den Hintergrund gerückt.

Ein neues Raumbild für die Bodenseeregion

In den letzten Jahren zeigt sich in den öffentlichen und politischen Diskussionen zunehmend der Bedarf an übergeordneten Vorstellungen für die Raumentwicklung der Bodenseeregion. Eine Ursache dafür dürften die virulenter werdenden Konflikte zwischen Siedlungs- und Wirtschaftswachstum einerseits und weiteren Nutzungsansprüchen wie Landwirtschaft,



[ABB.3]

[ABB.3] Schwerpunkträume in der Internationalen Bodenseeregion. (Quelle: Internationale Raumordnungskommission Bodensee (ROK-B) 2014)

Naturschutz oder Freizeitnutzung andererseits sein. Auch die ungebrochene Relevanz von Gesamtverkehrsfragen trug dazu bei. Die regionale Foresight-Studie «Bodensee 2030», bei der sich über 1000 regionale Stakeholder beteiligten, zeigte den Bedarf an einer übergeordneten und grenzüberschreitend abgestimmten Raum- und Verkehrsplanung deutlich. Es wurde deutlich formuliert, dass es nach wie vor eine übergeordnete und breit getragene Vision braucht, wohin sich die Bodenseeregion auch räumlich entwickeln soll. Auch von Seiten der Politik wurde dies erkannt und im aktuellen Leitbild der IBK für die Bodenseeregion (2017) wird deshalb in einem der 8 strategischen Schwerpunkte festgelegt: «Die IBK entwickelt gemeinsame Zielvorstellungen für Raum und Verkehr, welche die unterschiedlichen Perspektiven von Raum und Siedlungsentwicklung, Natur-, Landschafts- und Gewässerschutz sowie Wirtschaft integrativ vernetzen.» Zur Umsetzung dieser Stossrichtung hat die IBK mit der ROK-B eine Leistungsvereinbarung getroffen.

Aufgabe der Raumplanung in den einzelnen nationalen Teilräumen ist es nun – trotz aller Unterschiede der nationalen Planungssysteme –, für die Bodenseeregion den Prozess für die Erarbeitung einer gemeinsamen räumlichen Zielvorstellung auf den Weg zu bringen und fachlich zu begleiten. Es ist nämlich in allen Teilregionen unbestritten, dass es gerade die Raumplanung ist, die eine solche Koordinierung aller raumrelevanten Themen von ihrer fachlichen Kompetenz her übernehmen kann. Im Sommer 2019 wurde daher die Erarbeitung eines «Zielbilds Raum und Verkehr» unter Federführung der ROK-B und in Kooperation mit der IBK-Kommission Verkehr gestartet. Wichtig erscheint, dass dieser Prozess auch zu einem breiten Diskurs in der Region und mit verschiedenen Interessengruppen führt, in welche Richtung sich die Bodenseeregion (räumlich) entwickeln soll. Ebenso braucht es aber auch die politische Unterstützung für diesen Prozess und schlussendlich auch für das besagte Zielbild. Nur dann können daraus wieder Impulse auf die konkrete räumliche Entwicklung ausgehen – wie vor knapp 40 Jahren aus dem damaligen Bodenseeleitbild der Raumplaner*innen.

«Lehren» aus 50 Jahren grenzüberschreitende Raumplanung

Trotz der grundlegenden Unterschiede in den jeweiligen nationalen Raumplanungssystemen und den daraus resultierenden Problemen bei der konkreten Abstimmung der räumlichen Planungen kann die grenzüberschreitende Raumplanung eine wichtige Funktion für den Gesamttraum übernehmen. Die Entwicklung der vergangenen 50 Jahre weist auch in der grenzüberschreitenden Raumplanung am Bodensee die gleichen «Modewellen» wie in den nationalen Planungssystemen auf: von übergeordneten Leitbilddiskussionen über partizipative Beteiligungsprozesse bis hin zu (technokratischen) Fachplanungen. Politisch «einflussreich» aber war die Raumplanung am Bodensee immer dann, wenn es ihr gelungen ist, für den Gesamttraum Bodensee relevante, konkrete Bilder und Visionen für die räumliche Entwicklung und für den Umgang mit räumlichen Nutzungskonflikten vorzulegen. Dafür braucht es eine entsprechende «Flughöhe» der Planung, damit einerseits konkrete Schlussfolgerungen für Teilregionen abgeleitet werden können und andererseits nicht in die bestehenden teilregionalen Kompetenzen eingegriffen wird.

Diese Erkenntnisse gelten mehr oder weniger auch für die Raumplanung in der Schweiz: Neben den verbindlichen Grundlagen der Raumplanung und der Fachplanungen braucht es immer auch übergeordnete Raumbilder. Diese geben als Visionen die Richtung der zukünftigen Entwicklung vor und bilden einen normativen Rahmen für die notwendigen Diskussionen im politischen Raum. Entscheidend ist, dass die Raumbilder auch die entsprechende politische Unterstützung und Legitimation erhalten, denn nur so können sie Wirkung als verbindliche und akzeptierte Grundlage für die Koordinierung aller raumwirksamen Aktivitäten erhalten.

RÉSUMÉ

Lac de Constance – des perspectives variées et une vision commune

Le long du Rhin et autour du lac de Constance, à cheval entre l'Autriche, le Liechtenstein, la Suisse et l'Allemagne, s'est mis en place un territoire d'action transfrontalier, chapeauté sur le plan politique par la Conférence internationale du lac de Constance (Internationale Bodensee-Konferenz, IBK). La région se distingue par une structure spatiale hétérogène, caractérisée par un réseau de villes de tailles diverses, sans centre métropolitain clairement défini. La région du lac de Constance doit répondre à différents enjeux d'utilisation de l'espace: elle est à la fois réservoir d'eau potable pour plus de 5 millions de personnes, lieu de résidence et de travail pour plus de 4 millions de personnes, espace récréatif pour près de 12 millions de personnes, mais aussi espace naturel d'importance européenne et région agricole de premier plan, avec tous les défis que cela comporte pour le développement spatial. Les différents systèmes juridiques nationaux n'ont pas empêché, depuis près d'un demi-siècle, l'émergence d'une intense collaboration en matière d'aménagement du territoire. Si, ces dernières années, l'accent était plutôt mis sur l'élaboration conjointe de bases de planification, les efforts de collaboration internationale portent désormais sur la définition d'une vision commune pour l'ensemble de la région, afin de formuler des objectifs communs pour le territoire et les transports et intégrer les différentes perspectives sur les questions de développement urbain, de protection de la nature, du paysage et des eaux, ou encore d'économie.

RIASSUNTO

Pianificazione territoriale del Lago di Costanza – una visione comune come base

Nella regione di confine tra Austria, Liechtenstein, Svizzera e Germania, lungo il Reno e con al centro il Lago di Costanza, è stata istituita una zona pianificatoria transfrontaliera sotto l'egida politica della Conferenza internazionale del Lago di Costanza (IBK). La regione del Lago di Costanza è caratterizzata da una struttura: territoriale diversificata ed è caratterizzata da una rete di città di diverse dimensioni senza un chiaro centro metropolitano. Questa regione è confrontata con esigenze di utilizzo dello spazio diverse che si sovrappongono e si mischiano: serbatoi di acqua potabile per più di 5 milioni di persone, luoghi di vita e di lavoro per oltre 4 milioni di persone, spazio ricreativo per 12 milioni di persone, nonché spazio naturale di importanza europea e luogo di produzione agricola con le relative sfide per lo sviluppo territoriale. Da 50 anni, nonostante le differenze delle leggi nazionali, è in atto un'intensa collaborazione nella pianificazione del territorio. Negli ultimi anni la cooperazione si è focalizzata soprattutto sullo sviluppo congiunto di basi pianificatorie comuni. La cooperazione internazionale è attualmente alle prese con lo sviluppo di una visione comune per la regione del Lago di Costanza, nella quale sono contenuti obiettivi comuni per il territorio e i trasporti. La visione deve inoltre integrare le diverse prospettive di sviluppo degli insediamenti, di protezione della natura, di tutela del paesaggio e delle acque, senza dimenticare gli aspetti economici.

La Porta Sud delle Alpi

Pianificazione transfrontaliera per lo spazio funzionale di Chiasso

ELENA FONTANA

Pianificatrice MAS ETH
RP Architetto AAM USI.



All'area transfrontaliera di Chiasso-Como manca una visione. Territorio di frontiera e di transito obbligato, ha visto i momenti di massimo sviluppo dopo la costruzione della stazione internazionale alla fine degli anni '20 e la costruzione dell'autostrada alla fine degli anni '60. Attualmente non ha più l'identità di città della ferrovia e del commercio di frontiera. Oggi non è una città attrattiva: tutta l'area presenta problemi legati all'inquinamento fonico, dell'aria e delle acque, al traffico su gomma, e alla presenza di viadotti da risanare. Il passaggio dell'autostrada nel centro di Chiasso, visto in passato come un'opportunità, oggi rappresenta una grande cesura del territorio che comprende il lago di Como, il parco delle Gole della Breggia, campagne, boschi, colline e torrenti. La Porta Sud delle Alpi è una visione condivisa per quest'area di frontiera, che parte da un intervento radicale di miglioramento della relazione fra infrastruttura e paesaggio.

Visione per uno spazio transfrontaliero

Questa città policentrica, la Porta Sud delle Alpi, trova nel territorio di Chiasso un caso emblematico. Qui si concentrano problematiche legate a mobilità, inquinamento, problemi di esondazione, sicurezza delle strade ed evidenti cesure territoriali – l'autostrada a nord e la ferrovia a sud – che impediscono gli accessi verso il bosco, la collina, i fiumi e i

parchi che circondano la città. Le infrastrutture della mobilità sono state potenziate sui tracciati concepiti negli anni Sessanta quando il volume di traffico su gomma non aveva le proporzioni di oggi. Anzi, il passaggio dell'autostrada in centro era visto come un'opportunità per i commerci.

Si propongono strategie per un insieme di aree che dipendono l'una dall'altra e che si interconnettono nel quotidiano non solo dal punto di vista spaziale e dei flussi di movimento di merci e persone, ma anche per dinamiche economiche e sociali: è lo «spazio funzionale» di Chiasso, uno spazio unico seppur appartenente a due stati diversi.

Il potenziale di quest'area è rappresentato dalla forza degli elementi paesaggistici: i parchi, i torrenti, il patrimonio edilizio storico, la vicinanza ai laghi, quello di Como e di Lugano. Il territorio di Chiasso si situa a cavallo tra due parchi di importanza nazionale, il Parco Spina Verde in Italia e il Parco delle Gole della Breggia in Svizzera.

Si propone di spostare il tracciato della tratta dell'autostrada N02/E35 che non è a norma per mancanza di corsie di emergenza e raggi di curvatura ridotti. Inoltre, il valico di Brogeda è il più frequentato d'Italia. Nella parte svizzera la tratta taglia in due il centro abitato, una cesura per la quale sono state adottate misure di protezione fonica.

[ILL. 1+2] Situazione attuale e visione futura. (Fonte: Elena Fontana)

Si propone un tunnel di 4 km sotto il Penz, tra Monte Olimpino e la zona industriale del Pian Faloppia, dove troverebbe spazio la nuova dogana. Si aprono nuove possibilità come l'integrazione di un nuovo sistema di controllo digitalizzato delle merci legato alla nuova tratta in galleria e l'adeguamento della viabilità locale. Il fiume Breggia, liberato dalla presenza dell'autostrada, può diventare una presenza centrale nel cuore della città. L'avvicinamento dell'autostrada alla tratta ferroviaria permette di progettare una stazione di trasbordo per merci su gomma. Le merci potranno essere caricate sulla linea ferroviaria senza dover attraversare il centro abitato. Quest'area diventa attrattiva per nuove imprese: un centro di sviluppo economico, ben connesso alle infrastrutture.

Metodo

Il caso di studio proposto è l'occasione per testare una metodologia trasferibile ad altre situazioni. Le strategie proposte mirano a risolvere simultaneamente problemi comuni ad aree appartenenti a paesi diversi, per una visione coordinata su più temi, che metta in luce il potenziale del territorio di Chiasso.

Pianificare un'area significa discutere e analizzare «il problema rilevante» nell'ambito di un processo interdisciplinare.

Nella fase di analisi dell'area è stato scelto di coinvolgere responsabili di diversi settori di interesse, professionisti competenti che lavorano nel territorio di Chiasso o esperti di pianificazione europea, con i quali sono state condotte interviste «a domanda aperta».

Il progetto è pensato a tre scale differenti: l'inquadramento a livello nazionale ed internazionale, la scala regionale, e quella locale. Spostare una strada di interesse nazionale o

creare un parco fluviale cambia l'assetto organizzativo di un luogo e ne influenza le dinamiche sociali ed economiche. Inoltre, è necessario contestualizzare gli interessi settoriali a una scala più ampia, confrontarli con gli obiettivi degli enti cantonali e regionali, fino a quelli dei progetti nazionali ed internazionali, come i tracciati dei corridoi europei TEN-T o AlpTransit.

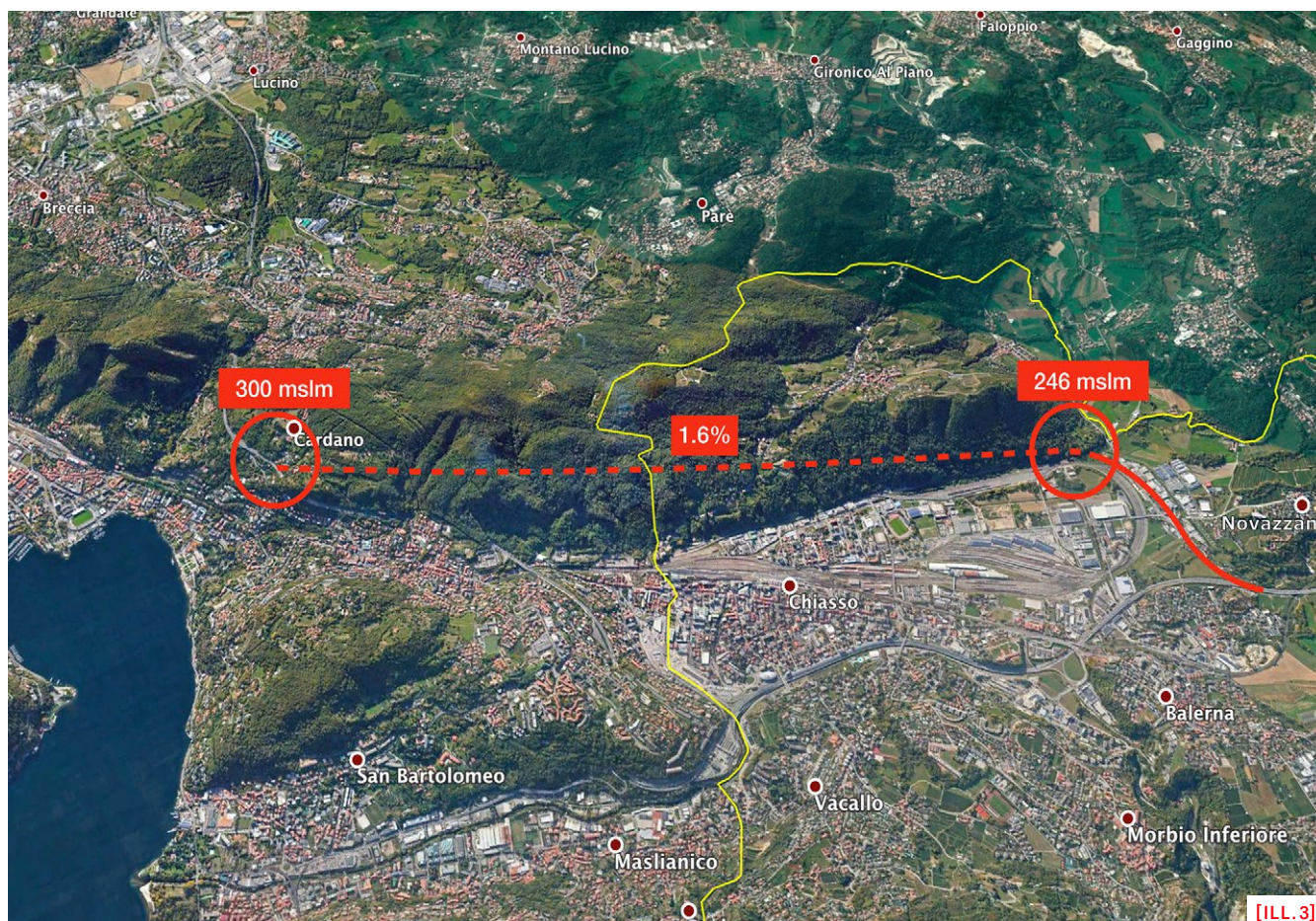
Una volta identificata la problematica rilevante, sono state proposte delle strategie progettuali intese a risolverla. Questo lavoro di ricerca è stato poi accompagnato dal supporto di alcuni specialisti di settore per testare la fattibilità delle strategie: sono state discusse più varianti, costi di intervento e tempistiche. Il progetto, inteso come scenario ipotizzato, ha permesso di verificare l'efficacia di una strategia o di una visione urbana. Una progettualità efficace ha bisogno di essere condivisa politicamente, deve avere un orizzonte temporale a medio e lungo termine per lo sviluppo della città, con obiettivi a scala interregionale che riguardano non solo la qualità dello spazio urbano ma anche le relazioni sociali ed economiche, la funzionalità e la simbiosi con il paesaggio ed il contesto.

In pianificazione è necessario riconoscere la centralità del progetto (ipotesi) come strumento di sviluppo territoriale, in quanto è il modo più veloce per testare se una strategia è efficace o meno. Ipotizzare un cambiamento e renderlo il più concreto possibile è il miglior modo per attivare una discussione che a sua volta porta a scoprire nuovi problemi e priorità di obiettivi [1].

Strumenti pianificatori: risposte in linea con gli obiettivi

Il Cantone Ticino e la Regione Lombardia utilizzano strumenti pianificatori differenti. Le procedure presentano iter e tempistiche diversi con importanti differenze di struttura or-

[ILL. 3] Tratta tunnel con verifica altimetrica. (Fonte: Elena Fontana)



[ILL. 3]

ganizzativa e di gerarchia amministrativa. Questo è senza dubbio un problema per lo sviluppo di strategie comuni. Tuttavia, condividendo le stesse problematiche, è stato anche conseguente individuare obiettivi comuni, in linea con quelli nazionali ed internazionali. Entrambe le amministrazioni sostengono la necessità di rafforzare la pianificazione transfrontaliera, il potenziamento del traffico merci su rotaia limitando quello su gomma, la necessità di contrastare la dispersione degli insediamenti e promuovere lo sviluppo centripeto. L'accessibilità accessibilità agli elementi di pregio del paesaggio che costituiscono il valore non monetizzabile ed identitario del luogo risulta essere un tema particolarmente sensibile.

Futuro: le sfide di oggi

Le aree di frontiera sono i nuovi poli di sviluppo di un'economia polarizzata: devono difendersi dalle pretese di espansione dei grandi centri, oggi saturi, e lavorare su strategie che ne alimentino la propria forza attrattiva, identificandosi come aree prioritarie per lo sviluppo regionale. Grazie allo sviluppo della mobilità, questi luoghi sono sempre più facilmente raggiungibili e centrali. La visione proposta per lo spazio funzionale di Chiasso non si pone come unica risposta possibile alle problematiche. Si tratta di un'ipotesi che ha permesso di portare alla luce problemi e testare la reazione delle amministrazioni e dei cittadini. Ad oggi lo studio presentato ha riscosso un grande successo non solo tra i Comuni coinvolti ma anche fra la stampa. Qual è il prossimo passo? Questo scenario auspicato resterà solo sulla carta?

La tempistica e gli iter pianificatori differenti per Italia e Svizzera non devono essere un freno. La soluzione non è quella di cambiare gli strumenti pianificatori che sono specifici per ogni stato. È fondamentale creare un consenso nei confronti di una strategia comune che venga poi inserita negli strumenti pianificatori di Italia e Svizzera. Per garantire il consenso ed una base concreta di lavoro, la pianificazione deve essere condivisa a più livelli ed integrare le varie proposte settoriali. Ogni attore gioca un ruolo importante, a partire dai piccoli Comuni. Sviluppare una visione significa orientare scelte pianificatorie verso un obiettivo comune, influenzare in maniera consapevole l'identità di un luogo, scegliere su cosa scommettere, decidere quali sono gli obiettivi di livello superiore.

[1] A sostegno della metodologia usata, si richiama il testo della dott.ssa Anita Grams. «Es ist die Aufgabe der Wissenschaft in der Raumplanung, kühne Hypothesen aufzustellen und diese intensiv zu prüfen. Gerade die Raumplanung beschäftigt sich mit Problemen, deren Behebung oder Vermeidung in der entfernteren Zukunft liegt. Deshalb sind Hypothesen und deren Prüfung die Grundlage für den Erkenntnisgewinn. Ein Testentwurf ist eine Hypothese im Sinne einer Vermutung oder Abschätzung. Er ist eine informelle, rasche und kostengünstige Methode zur Erkundung von strategischen Informationen («Schnelltest»).» (Grams Dietziker Anita C. I. (2015): Spielräume für Dichte. Problemorientierter Verfahrensansatz für Verdichtung als Element der Innenentwicklung dargestellt am Beispiel kleiner und mittlerer Gemeinden im Schweizer Mittelland. Zürich/Biel: Seite 60)

[2] ETH Zürich, Departement Bau, Umwelt und Geomatik (D-BAUG), Netzwerk Stadt und Landschaft (NSL) MAS ETH RP (MAS-Programm in Raumplanung) <https://masraumplanung.ethz.ch>

ZUSAMMENFASSUNG

Das Südtor der Alpen

In der Forschungsarbeit «Südtor der Alpen» (ETH MAS Raumplanung) [2] wird das Thema der grenzüberschreitenden Planung aufgegriffen und eine langfristige, phasenweise umsetzbare Entwicklungsvision vorgeschlagen, die über die Verwaltungsgrenzen hinausgeht und gleichzeitig die gemeinsamen Probleme des Gebietes von Chiasso, Balerna, Novazzano, Vacallo, Morbio Inferiore in der Schweiz und Como, Maslianico, Cernobbio und Ronago in Italien lösen soll. Als Südtor bildet dieses Gebiet einen Zugang zu den Alpen und hat damit gegenüber den grossen Zentren eine eigene Anziehungskraft. Lugano-Varese-Mendrisio-Como und das Gebiet von Chiasso besitzen den Charakter einer multipolaren Stadt, mit homogenen kulturellen und landschaftlichen Besonderheiten: Zusammen formen sie einen wettbewerbsfähigen und attraktiven Wirtschaftspol, der gut verbunden und leicht erreichbar ist.

Die Arbeit untersucht die infrastrukturellen Systeme, die diese Stadt durchqueren, ihre Entwicklung massgeblich prägen und ihre Strategien für die Zukunft bestimmen. Es ist notwendig, über die Logik der einzelnen Gemeinden, der Agglomeration und des Gemeindefusionen hinauszugehen: die Grenzen sind diejenigen der Landschaft. Die geografische Lage dieses Territoriums impliziert die Einbindung mehrerer transnationaler institutioneller Ebenen in die Planungsfragen. Dabei soll die Identität, die in dieser Region eine europäische Bedeutung einnimmt, nicht vernachlässigt werden. Die Forschung soll einen methodischen Ansatz fördern, der auf andere grenzüberschreitende Gebiete übertragbar ist.

RÉSUMÉ

La Porte Sud des Alpes

Le travail de recherche «Porte Sud des Alpes» [2] aborde le thème de l'aménagement du territoire transfrontalier. Il propose un scénario de développement à long terme qui peut être mis en œuvre par étapes et dépasse les frontières administratives. On y propose des solutions simultanées à des problèmes partagés, pour l'ensemble des communes de Chiasso, Balerna, Novazzano, Vacallo, Morbio Inferiore, côté Suisse, et de Côme, Maslianico, Cernobbio et Ronago, côté Italie. Ces communes forment une «ville», qui constitue un chemin d'accès aux Alpes, la Porte Sud, et possède un pouvoir d'attraction propre par rapport aux grands centres catalyseurs. Lugano-Varese-Mendrisio-Côme et le territoire de Chiasso affirment un caractère de ville multipolaire, avec les mêmes spécificités culturelles et paysagères: ensemble, ils forment un pôle économique compétitif et attractif, bien connecté et facile d'accès.

Le travail examine les systèmes d'infrastructures qui traversent ce territoire et qui agissent profondément sur le développement de la ville, tout en conditionnant ses stratégies pour l'avenir. Il faut aller au-delà du concept de communes individuelles, d'agglomération et de fusion de communes: les vraies limites sont celles du paysage. La situation géographique de ce territoire demande une approche transnationale à plusieurs niveaux institutionnels pour les questions d'aménagement, aussi en ce qui concerne son identité à l'échelle européenne. Le travail de recherche vise à promouvoir une approche méthodologique transférable à d'autres domaines.

TILO: colonna portante della mobilità ticinese?

RICCARDO DE GOTTARDI

Economista, già Direttore della Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità del Cantone Ticino.

Intervista realizzata da Raffaella Arnaboldi, redazione di COLLAGE.

Riccardo De Gottardi, già Direttore della Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità del Dipartimento del territorio del Cantone Ticino ha condotto in prima persona i lavori di pianificazione e sviluppo della linea ferroviaria regionale TILO. Questo il suo punto di vista sui risultati raggiunti e sulle opportunità in termini di trasporto pubblico e di sviluppo urbanistico.

COLLAGE (C): Poco più di 15 anni fa in Ticino si è iniziato a parlare di TILO, una nuova offerta di treni regionali cadenzati e con corse prolungate anche oltre frontiera. A suo parere la S-Bahn Ticino-Lombardia ha contribuito a rendere la mobilità in Ticino più sostenibile?

RICCARDO DE GOTTARDI (RG): Il progressivo sviluppo del sistema ferroviario regionale in Ticino è avvenuto in parallelo al lancio sul piano nazionale di rilevanti programmi di investimento nell'infrastruttura ferroviaria («Ferrovia 2000» e «Nuova trasversale ferroviaria alpina») che hanno consentito di arrestare il costante declino del trasporto pubblico in corso sin dagli anni settanta restituendogli un ruolo importante nella gestione della mobilità e nella politica ambientale.

Il numero di utenti è più che raddoppiato negli ultimi quindici anni: ciò dimostra l'interesse e l'attrattiva raggiunta. Il potenziale inespresso del sistema, ancora in piena fase di estensione è sicuramente ancora molto elevato. Con l'apertura della galleria di base del Monte Ceneri si aprirà una nuova fase grazie alla maggiore qualità delle prestazioni. TILO potrà diventare veramente la colonna portante della mobilità pubblica ticinese.

C: L'offerta TILO è la colonna portante del sistema di trasporto pubblico cantonale, ma deve coesistere in termini di tracce con diversi altri treni passeggeri e merci a lunga percorrenza. Secondo lei l'offerta del traffico regionale è e sarà sufficiente per rispondere ai bisogni presenti e futuri degli abitanti della Città-Ticino?

RG: I rilevanti investimenti per l'ammodernamento della linea del San Gottardo (circa 15 miliardi), non sarebbero stati possibili né giustificabili senza la funzione nazionale e internazionale del traffico merci e viaggiatori a lunga percorrenza. Di questo sforzo finanziario ha beneficiato anche il traffico regionale, che è stato rafforzato. Si sono potuti realizzare interventi complementari di grande rilevanza come il collegamento diretto Locarno-Lugano, la linea verso Varese/Malpensa, il rinnovo delle stazioni e la realizzazione di nuove fermate e nodi intermodali. Nei prossimi anni sarà la volta della concretizzazione di alcune altre misure, come il completamento del terzo binario tra Giubiasco e Bellinzona e il punto di incrocio con la nuova fermata di Minusio. Si disporrà così di un margine per ulteriori incrementi delle frequenze. Inoltre, l'introduzione di convogli

a due piani potrà consentire di aumentare la capacità dell'ordine del 30-50%. In prospettiva è possibile disporre nelle ore di punta, in sinergia con il traffico a lunga percorrenza, di un servizio cadenzato ogni 15 minuti, con il polo di Lugano raggiungibile in circa 15-30 minuti da tutti gli altri centri cantonali. Stando agli scenari di sviluppo della domanda, l'offerta all'orizzonte 2035 sarà adeguata.

C: La percezione comune in Ticino è che il traffico nelle ore di punta sia in costante aumento, con strade congestionate e lunghi tempi di percorrenza soprattutto da/verso il Confine. Come si è cercato e si cerca di risolvere questo problema?

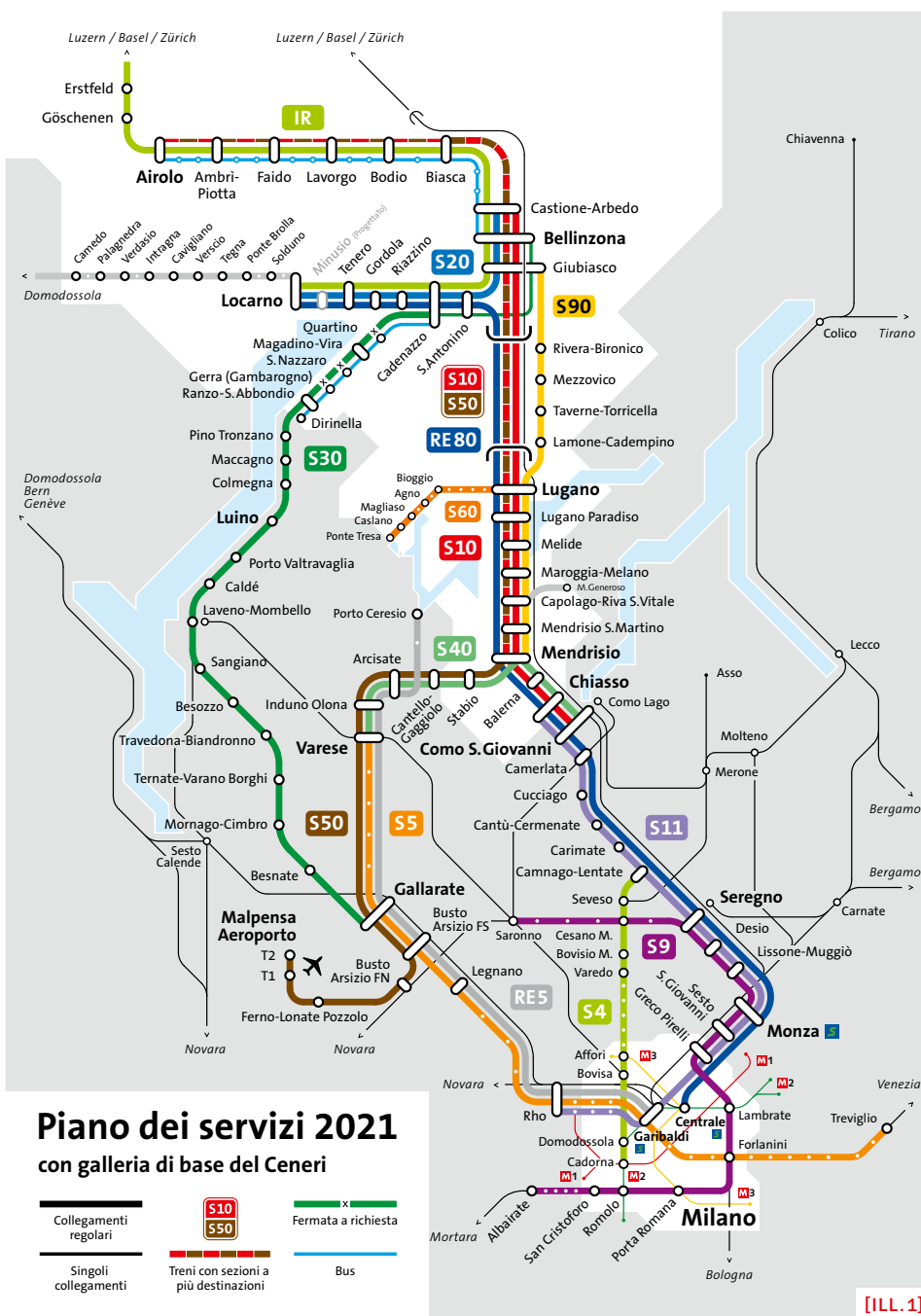
RG: La strategia sostenuta dal Cantone in questi anni poggia sul principio di complementarità e intermodalità. Ogni mezzo di trasporto ha dunque un ruolo da giocare. Oggi ci troviamo in una fase di recupero e rilancio del trasporto pubblico e della mobilità ciclo-pedonale, che offrono indubbi vantaggi. Circa i quattro quinti delle prestazioni di trasporto sono tuttavia assunti dall'automobile, che svolge dunque un ruolo di primo piano e continuerà comunque a farlo anche in futuro. In questo settore si tratta di gestire al meglio l'infrastruttura esistente, di promuovere spostamenti combinati auto-treno-bus-bicicletta (grazie ai nuovi nodi intermodali e ai P+R), di incentivare la condivisione dell'automobile e di definire soluzioni mirate per aziende o gruppi di aziende come la mobilità aziendale, che beneficia anche di contributi cantonali. Le nuove tecnologie della comunicazione dovrebbero facilitare un cambiamento nelle abitudini e una maggiore diversificazione delle forme di mobilità.

Il problema è, e presumibilmente resterà, quello della continua crescita della mobilità, che prima o poi porta inevitabilmente infrastrutture e servizi a raggiungere i propri limiti. Ciò è già oggi chiaramente visibile con fenomeni diffusi di congestione nelle ore di punta che sempre più si allargano.

Occorrerà dunque agire anche su altri aspetti, come la gestione più selettiva dei posteggi e una maggiore flessibilità nell'organizzazione del lavoro e degli orari scolastici. A medio termine diventerà ineluttabile affrontare anche una riforma del sistema di tariffazione della mobilità (il cosiddetto mobility pricing, promosso dalla Confederazione con uno studio-pilota nella regione di Zugo). A lungo termine il coordinamento più stretto tra la pianificazione territoriale e quella dei trasporti potrà dare un contributo più incisivo nel contenimento dei bisogni di spostamento.



[ABB.2] Riccardo De Gottardi. (Foto: Raffaella Arnaboldi)



Con l'incremento delle prestazioni, il TILO apre dunque nuove prospettive anche per incentivare un'organizzazione territoriale più efficace e uno sviluppo urbanistico di maggiore qualità.

[ILL. 1] Piano dei servizi 2021. (Fonte: Sezione della mobilità / Dipartimento del territorio del Cantone Ticino)

TILO catalizzatore dello sviluppo territoriale centripeto?

C: La linea TILO è stata concepita unicamente come linea di sviluppo della mobilità o anche come elemento di sviluppo territoriale e urbanistico? Ci sono degli esempi di pianificazione o di progetti di riqualifica urbanistica dei comparti delle stazioni TILO che possono fungere da modello?

RG: Lo sviluppo del sistema ferroviario regionale è stato ed è tuttora un presupposto fondamentale per contenere la dispersione degli insediamenti. Essa è stata favorita a partire dal secondo dopoguerra dalla generale motorizzazione, che ha aperto all'urbanizzazione ampie aree e, ha cambiato il modo di edificare: da costruzioni e insediamenti compatti a edificazioni diffuse che hanno moltiplicato le necessità di spostarsi.

La ferrovia per sua natura, privilegia punti specifici (stazioni e fermate) conferendo alle aree nelle loro vicinanze un'elevata accessibilità. Nascono così nuove opportunità di sviluppo per zone ad elevato potenziale e di rilancio per al-

tre dismesse. Con l'incremento delle prestazioni, il TILO apre dunque nuove prospettive anche per incentivare un'organizzazione territoriale più efficace e uno sviluppo urbanistico di maggiore qualità. Il Cantone promuove queste opportunità attraverso il Piano direttore cantonale e il Piano regolatore, dove il ruolo dei comuni diventa essenziale. Il Cantone sensibilizza su questo tema per attivare progetti di qualità e sostiene finanziariamente l'aggiornamento della pianificazione locale. E' questa un'occasione anche per promuovere modalità innovative di progettazione urbanistica e architettonica attraverso i cosiddetti «mandati di studio in parallelo» e i concorsi.

Ricordo, ad esempio, quelli dell'area della stazione di Lugano, di Castione-Arbedo e di Muralto e quelli in corso promossi dalla città di Bellinzona (Piazza Indipendenza e sedimi liberati dall'esistente impianto industriale FFS).

Le nuove opportunità sono state recepite anche da attori parapubblici e privati che hanno collocato le nuove sedi nelle immediate vicinanze della stazione. E' ad esempio il caso della SUPSI a Mendrisio e in prospettiva a Lugano.



[ILL. 3]

[ILL. 3] Comparto stazione Lugano nel 2019. (Foto: ARE)

Confederazione e Cantone, in stretta collaborazione con le Commissioni regionali dei trasporti e i comuni interessati, hanno pure portato avanti i cosiddetti «Programmi d'agglomerato», ossia pacchetti di misure coordinate per gestire meglio territorio e mobilità. Questi hanno generato anche una rilevante partecipazione finanziaria della Confederazione per la realizzazione dei nuovi nodi di interscambio e delle nuove fermate alle quali sono state affiancate misure per gli insediamenti e lo sviluppo urbanistico.

C: Com'è stata e com'è la collaborazione con la vicina Lombardia nello sviluppo delle strategie territoriali dei comparti delle stazioni lungo la rete TILO?

RG: Data la nostra collocazione geografica e socio-economica, con intensi rapporti commerciali e il quotidiano pendolarismo di quasi 70'000 persone, la collaborazione transfrontaliera è un aspetto essenziale per la gestione della mobilità.

La realizzazione del nuovo collegamento ferroviario con Varese/Malpensa è da questo punto di vista qualcosa di straordinario.

Ne ho vissuto l'intero percorso, dall'idea alla messa in esercizio, e per certi versi sono ancora stupito dal risultato. E' stato difficile far dialogare tanti attori e due mondi fisicamente molto vicini ma anche molto diversi. In definitiva la sfida è però stata vinta anche se non può essere considerata del tutto risolutiva. Altri bisogni e altri problemi restano scoperti per poter completare i servizi esistenti e promuoverne di nuovi. Penso in particolare alle linee autobus, agli impianti P+R, alla condivisione dell'automobile, alla piena integrazione tariffale. So che comunque sono in corso progetti in tal senso. Rispetto ad altre regioni svizzere che si affacciano sulla Francia e sulla Germania una differenza di fondo sta nelle nostre modeste dimensioni e nella nostra collocazione ai margini dell'agglomerato insubrico. Così le priorità non sempre coincidono sui due lati della frontiera.

ZUSAMMENFASSUNG

TILO: das Rückgrat der Tessiner Mobilität?

In diesem Interview erklärt Riccardo De Gottardi, ehemaliger Direktor der Abteilung für Raumentwicklung und Mobilität des Kantons Tessin, inwiefern das TILO-Eisenbahnnetz (Tessin-Lombardei) eine Voraussetzung für eine Entwicklung des öffentlichen Verkehrs und eine städtebauliche Aufwertung darstellt. Die Realisierung des grenzüberschreitenden Netzes erfolgte aber nicht ohne technische und politische Schwierigkeiten. Dank TILO konnte in den letzten fünfzehn Jahren im Tessin die Anzahl Bahnpassagiere verdoppelt werden. Die diesjährige Inbetriebnahme des Ceneri-Basistunnels wird zudem eine neue Ära eröffnen, in der das Bahnnetz zum Rückgrat des Tessiner ÖV wird. Die Investitionen in die Eisenbahninfrastruktur werden es ermöglichen, einen 15-Minuten-Takt auf allen Linien zu erreichen. Um die neue, leistungsfähige Bahninfrastruktur bestmöglich zu nutzen, sind weitere Massnahmen vorgesehen, die zum Beispiel die Parkraumbewirtschaftung und eine grössere Flexibilität bei Arbeitszeiten und Schulstundenplänen betreffen. Die Entwicklung des Eisenbahnsystems ist gleichzeitig auch eine Gelegenheit und Voraussetzung, um die Zersiedlung einzudämmen und die bahnhofsnahe Gebiete aufzuwerten und wiederzubeleben. Die gesamte Entwicklung und Umsetzung des TILO-Netzes erforderten eine enge Koordination und Zusammenarbeit mit der Region Lombardei. Auch wenn dies nicht immer einfach gewesen war, hat es letztlich sehr positive Ergebnisse gebracht.

RÉSUMÉ

TILO: la colonne vertébrale de la mobilité tessinoise?

Riccardo De Gottardi, ancien directeur de la division du développement territorial et de la mobilité du canton du Tessin, explique dans notre entretien comment le réseau ferroviaire TILO (Tessin-Lombardie), non sans difficultés techniques et politiques, peut être considéré comme une condition sine qua non au développement des transports publics et à un aménagement du territoire de qualité. Le réseau TILO a permis de doubler le nombre d'usagers au cours des quinze dernières années. Grâce à la mise en service du tunnel du Ceneri à la fin de cette année, une nouvelle phase s'ouvre. Ce réseau peut véritablement devenir la colonne vertébrale des transports publics du Tessin. À ce jour, de nombreuses gares ont été réalisées ou sont en projet, et la cadence sera davantage augmentée, le but étant d'avoir un train toutes les 15 minutes. L'organisation de la mobilité ferroviaire nécessite toutefois une réflexion et une action plus générales, qui englobent la gestion du stationnement et la flexibilité des horaires de travail et d'école. Le développement du réseau ferroviaire représente une opportunité pour contenir le mitage, pour développer et réaménager les zones autour des gares et pour redynamiser les friches industrielles. La mise en œuvre du TILO a nécessité une coordination et une collaboration étroites avec la Lombardie, ce qui n'a pas toujours été facile mais qui, finalement, a donné des résultats réjouissants.

Entwicklung der Metropolitanregion Basel über Projekte

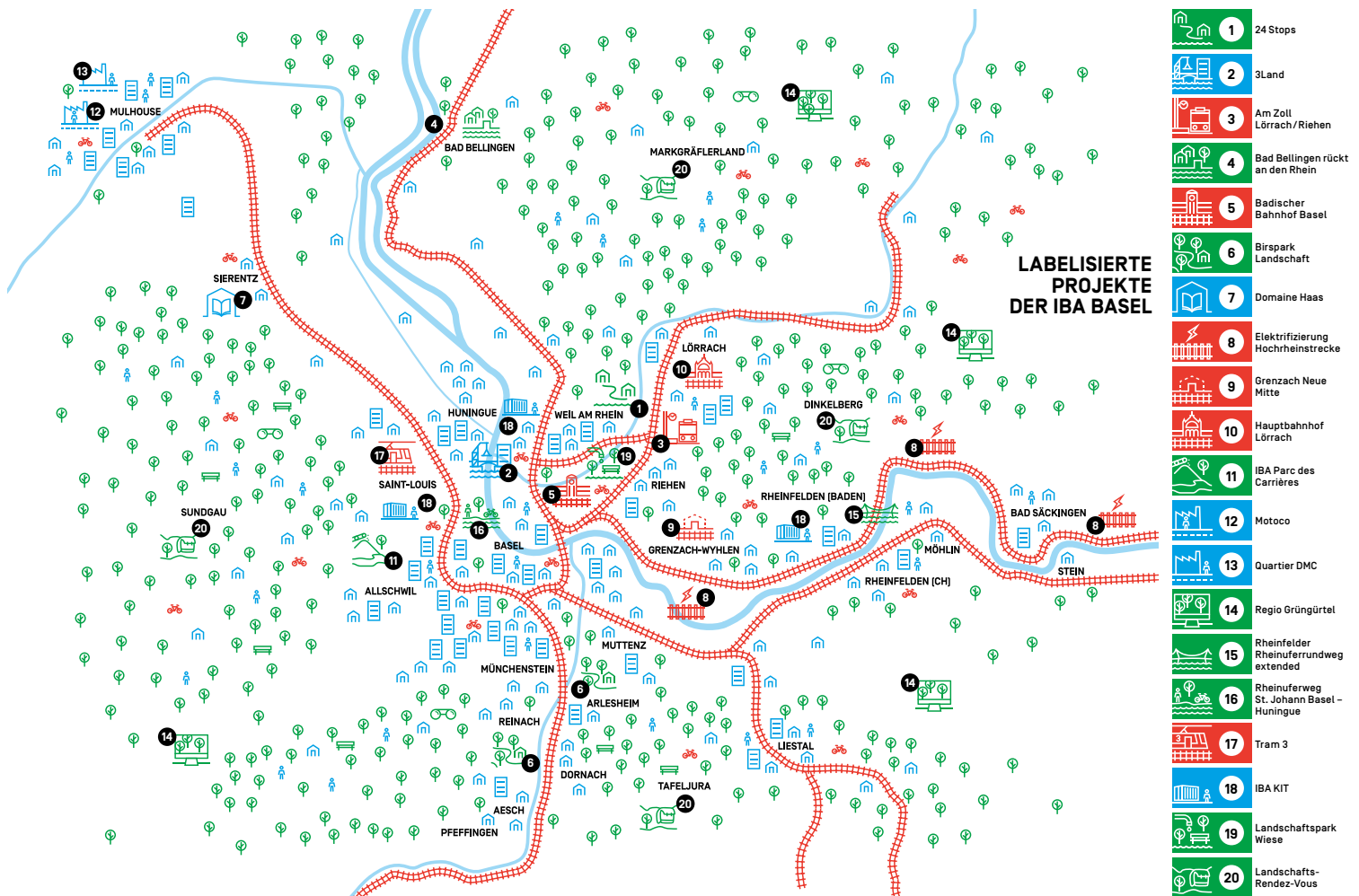
Learnings aus 10 Jahre IBA Basel

AGNES HELLER

Projektleiterin IBA Basel 2020.

ANNE-LAURE LEPAGE

Projektleiterin IBA Basel 2020.



[ABB.1] IBA Projektlandschaft mit 20 labelisierten Projekten. (Quelle: IBA Basel; CI Super0, La Chaux-de-Fonds, grafische Adaption: Stadtluft)

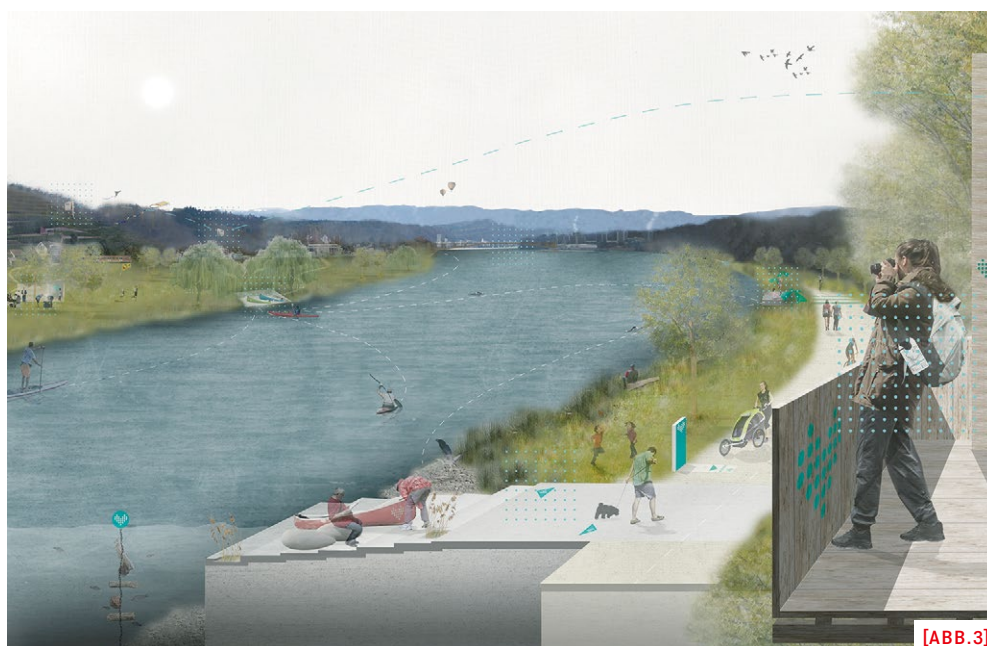
Unter dem Motto «Gemeinsam über Grenzen wachsen» hat die IBA in der trinationalen Agglomeration Basel einen offenen Lernprozess im Bereich grenzüberschreitende Raumplanung angestoßen und vorangetrieben. Um in einem stark politisch, institutionell, raumplanerisch und kulturell fragmentierten Raum gemeinsame neue Orte und Verbindungen (Liens et lieux partagés) über Grenzen zu entwickeln, wurden Handlungsfelder, Räume, Prozesse und Governance aktiv weiterentwickelt.

1 Von Handlungsfeldern zu Querschnittsthemen

Die IBA Basel ist ein auf zehn Jahre angelegter Prozess der Stadt- und Regionalentwicklung in der Metropolitanregion Basel. Gemäss ihrem Motto «Gemeinsam über Grenzen wachsen» fördert die IBA Basel die Umsetzung von modellhaften Projekten [ABB.1], die einen grenzüberschreitenden Nutzen für die Region entwickeln und zu einer nachhaltigen Steigerung der Lebensqualität sowie der touristischen und wirtschaftlichen Attraktivität beitragen. Die Bandbreite der IBA Projekte erstreckt sich von lokalen Impulsen über die Entwicklung von strategisch wichtigen Arealen (Projekt 3Land) bis hin zum gemeinsamen landschaftlichen Rahmen (IBA Rheinliebe) und einem attraktiven, multimodalen S-Bahn-Netz (IBA Aktive Bahnhöfe).



[ABB.2]



[ABB.3]

[ABB.2] Visualisierung neu gestaltete Basler Strasse im Bereich Bahnhof Stetten. (Quelle: YEW0 LANDSCAPES, Landschaftsarchitektur; Studio Vlay Streeruwitz, Städtebau; con.sens Verkehrsplanung)

[ABB.3] Visualisierung Rhein-Landschaftspark 2030. (Quelle: IBA Basel; rabe landschaften Hamburg)

Zusammen bilden sie die IBA Projektlandschaft, die sich in die drei Handlungsfelder «Landschaftsräume», «Stadträume» und «Zusammen leben» gliedert. Damit wird der Fokus auf drei elementare Agglomerationsthemen gesetzt und die strategischen grenzüberschreitenden Planungen des Trinationalen Eurodistrict Basel und des Schweizer Agglomerationsprogramms Basel werden konkretisiert. In der Projektentwicklung offenbarten sich gemeinsame Querschnittsthemen, welche für die grenzüberschreitende Stadt- und Raumplanung in einem Metropolitanraum besondere Relevanz entwickelt haben:

- Entwicklung einer gemeinsamen Planungskultur
- Stärkung des Zugehörigkeitsgefühls innerhalb des Metropolitanraums
- Kernstadt mit ihrer Region verbinden – Herausforderungen auf dem richtigen Massstab behandeln
- Förderung von Zusammenhalt, Attraktivität und Lebensqualität durch konkrete Projekte

Diese Querschnittsthemen sollen nachfolgend anhand der zwei Modellprojekte «IBA Rheinliebe» und «Am Zoll Lössach/Riehen» illustriert werden.

2 IBA Rheinliebe – Der Rhein, von einer natürlichen Grenze zu einem Verantwortungsraum

Lange Zeit wurde der Rhein als Barriere, natürliche Grenze und Raum betrachtet, dem die Menschen den Rücken zukehrten. Er war vorrangig ein Nutzwasser. Die Wahrnehmung als ein gemeinsamer Lebensraum wurde durch die Tatsache erschwert, dass der Fluss durch Industriezonen, Strasseninfrastrukturen oder dichte Uferzonen von den Wohngebieten getrennt war. Der Raum entlang des Rheins ist fragmentiert und für die Bevölkerung oft unzugänglich. Das gestärkte

STRUMENTO PIANIFICATORIO IBA

Le «Mostre internazionali dell'edilizia» (acronimo tedesco IBA, ndt) sono mostre di architettura e di urbanistica uniche nel loro genere, per le quali la Germania ha ottenuto un riconoscimento internazionale. Esse assumono una rilevanza speciale dello sviluppo urbano e regionale e rappresentano un emblema della cultura nazionale dell'edilizia e della pianificazione. Da oltre un secolo in questi laboratori ci si confronta con i temi d'attualità della progettazione e della costruzione, al centro del dibattito nazionale e internazionale. IBA è sinonimo di standard di pianificazione elevati.

L'IBA si reinventa costantemente, non seguendo alcuna tipologia o procedura standardizzata. Le prime edizioni dell'IBA hanno permesso di aprire nuovi orizzonti, soprattutto nel campo dell'architettura, da allora le Mostre internazionali dell'edilizia sono notevolmente cambiate, sia nella loro dimensione spaziale che nel loro significato sociale: le IBA sono diventate delle Mostre sulla cultura dell'edilizia che, oltre ad aspetti estetici e tecnologici, incorporano sempre più spesso le complesse questioni sociali, economiche ed ecologiche. Al contempo, sempre più autorità regionali e locali, da anni anche al di fuori dei confini della Germania, si servono del formato «IBA». [1]

L'IBA Basel è la prima IBA che ha portato questa dimensione oltre i confini nazionali e si è svolta dal 2010 al 2020 nella regione transfrontaliera trinationale tra Germania, Francia e Svizzera – la regione metropolitana di Basilea. Durante l'esposizione finale IBA Basel EXPO 2020, saranno presentati modi innovativi per creare nuovi ambienti di vita per la popolazione in un territorio transfrontaliero. I progetti potranno essere sperimentati, i processi e gli attori potranno essere consultati. Per maggiori informazioni si può visitare il sito www.ibaexpo.com.

PLANUNGSINSTRUMENT IBA

Internationale Bauausstellungen sind einmalige Architektur- und Städtebauausstellungen, mit denen Deutschland zu internationaler Anerkennung gelangt ist. Sie sind ein Sonderformat der Stadt- und Regionalentwicklung und Markenzeichen nationaler Bau- und Planungskultur. Seit mehr als einem Jahrhundert rücken diese Experimentierfelder die aktuellen Fragen des Planens und Bauens in den Fokus der nationalen und internationalen Diskussion. IBA stehen für einen hohen Anspruch.

IBA erfinden sich ständig neu, folgen keinem standardisierten Format oder Verfahren. Während die ersten IBA vor allem mit ihrer Architektur Neuland betreten, haben sich Internationale Bauausstellungen in ihrer räumlichen Dimension und gesellschaftlichen Bedeutung seither stark verändert: Heute sind IBA Baukultur-Ausstellungen, die neben ästhetischen und technologischen Aspekten zunehmend komplexe soziale, wirtschaftliche und ökologische Fragen in ihre Arbeit einbeziehen. Gleichzeitig nutzen immer mehr Länder und Kommunen, längst auch ausserhalb Deutschlands, das Format IBA. [1]

Die IBA Basel ist die erste IBA, die dieses Format über die Landesgrenzen getragen hat und im Zeitraum von 2010 bis 2020 im Dreiländereck von Deutschland, Frankreich und der Schweiz, der Metropolitanregion Basel, stattfindet. In einer Schlusspräsentation, der IBA Basel EXPO 2020, wird präsentiert, wie durch innovative Wege über Landesgrenzen hinweg neue Lebensräume für die Bevölkerung geschaffen werden. Die entstandenen Projekte werden erlebbar, Prozesse und Akteure sichtbar. Weitere Informationen unter www.ibaexpo.com.

L'INSTRUMENT DE PLANIFICATION IBA

Les Expositions internationales d'architecture (Internationale Bauausstellungen, IBA) sont des instruments uniques en leur genre permettant de concevoir des projets d'architecture et d'urbanisme, et qui ont valu à l'Allemagne, leur pays d'origine, une reconnaissance internationale. Elles représentent à la fois un format original de développement urbain et régional, et une marque de fabrique de la culture nationale de la construction et de la planification. Depuis plus d'un siècle, ces terrains d'expérimentation mettent les questions actuelles de planification et de construction au centre des discussions nationales et internationales, en assurant un niveau d'exigence élevé.

Les IBA ne cessent de se réinventer, elles ne suivent aucun format ni procédure standardisés. Si les premières IBA ont avant tout ouvert de nouveaux horizons par leur architecture, elles ont considérablement changé depuis, tant dans leur dimension spatiale que dans leur signification sociale: aujourd'hui, les IBA sont des expositions dédiées à la culture du bâti qui, au-delà des aspects esthétiques et technologiques, intègrent de plus en plus dans leur travail des questions complexes liées à la société, à l'économie et à l'écologie. En même temps, le format de l'IBA a été repris par un nombre croissant de pays et de communes en dehors de l'Allemagne. [1]

L'IBA Basel, la première à adopter ce concept par-delà les frontières nationales, se déroule de 2010 à 2020 dans la région métropolitaine de Bâle, partagée entre la Suisse, la France et l'Allemagne. Une exposition finale, IBA Basel EXPO 2020, présentera la démarche adoptée pour créer de nouveaux espaces de vie pour la population tout en s'affranchissant des frontières. Les projets y prendront corps, les processus et les acteurs deviendront visibles. Plus d'informations sur www.ibaexpo.com.

[1] Quellen/Sources/Fonte: <https://www.bmi.bund.de/DE/themen/bauen-wohnen/stadt-wohnen/stadtentwicklung/baukultur/bauausstellung/bauausstellung-node.html>
<https://www.internationale-bauausstellungen.de>

Bewusstsein für die Rolle der Landschaft in dichten städtischen Räumen und das gestiegene Umweltbewusstsein haben die Wahrnehmung des Flusses verändert, was zu zahlreichen Renaturierungsprojekten führte, die insbesondere ihre ökologischen und Erholungsfunktionen in den Vordergrund stellen. Wie kann der Fluss zum Rückgrat der Region werden, das heisst zu einem zusammenhängenden Freizeit- und Naturraum sowie zu einem Identifikationsstifter? Die IBA Rheinliebe ist die Antwort der trinationalen Region Basel auf diese Herausforderung.

Fundament der Projektgruppe «IBA Rheinliebe» bildet die Verbindung isolierter, aber ähnlicher Ideen von ursprünglich sechs Gemeinden zur Aufwertung des Rheinuferes und zur Verbesserung dessen Erreichbarkeit. Heute sind es zwanzig Gemeinden im Dreiländereck von Deutschland, Frankreich und der Schweiz, die sich in der Projektgruppe engagieren und mit dieser einmaligen Initiative eine umfassende Auseinandersetzung mit dem Flussraum des Rheins ermöglichen.

Zugehörigkeitsgefühl – Den Rhein für ein gemeinsames Projekt personifizieren

Der Massnahmenplan mit Leitlinien für die Entwicklung hat die Entstehung eines kohärenten Konzepts für einen Landschaftspark ermöglicht. Dieser entstand auf Basis einer Metaphorisierung des Rheins, der als «kultivierter Gentleman» beschrieben wird, der bewundert, verführt und vor allem Menschen über Grenzen hinweg verbinden will. Die «Verführer» sollen die Menschen enger mit dem Fluss verbinden. Die «Bewunderer» machen die besondere Rheinliebe-Landschaft mit ihren Hangsilhouetten, Tälern und Uferlandschaften sichtbar. Diese Metapher ging mit der Schöpfung des Namens «Rheinliebe» einher und wurde zur Grundlage des Kommunikations- und Erklärungsprozesses des Rheingebiets. Sie ermöglichte, die Wahrnehmung eines gemeinsamen Territoriums und die Bindung an einen trinationalen Landschaftsraum zu verstärken. Der identifikationsstiftenden Metapher folgten konkrete Massnahmenvorschläge. Weil der Rhein bewundert werden will, wird der Uferraum so gestaltet, dass kleine Hütten, Stelen, Schaukeln die lokale Landschaft rahmen und so das Bewundern möglich machen. Die verführerische Seite des Rheins wird durch den Zugang zum Wasser über Stege, Pontons, Treppen, Felsensteine, Kieselsteinstrände aufgewertet. Gemeinsame Beschilderungsmassnahmen sollen eine Verbindung herstellen und den Bewohnerinnen und Bewohnern die Orientierung entlang des Rheins erleichtern. Die Uferbereiche werden mit den Massnahmen aus dem Gestaltungshandbuch der IBA Rheinliebe einheitlich gestaltet, um den Rhein zu einem Treffpunkt für die Bewohnerinnen und Bewohner der trinationalen Region zu machen, die Verbindung zwischen den Ländern und Gemeinden zu stärken und den Rhein als Lebensraum erfahrbar zu machen.

Handeln im richtigen Massstab – Der Rhein-Landschaftspark 2030

Flüsse und die an die Ufer angrenzenden Landschaftsräume konzentrieren viele Funktionen, die für dichte urbane Räume essentiell sind, wie die Regulierung von Hochwasser und Stadtklima, der ökologische Wert und die Freizeitaktivitäten, die sie ermöglichen. Die Partner der Projektgruppe IBA Rheinliebe haben eine gemeinsame räumliche Vision des Landschaftsparks entwickelt. So wird der Rhein mit der IBA Rheinliebe zu einem zentralen Ort in der trinationalen Metropolregion Basel und wird von der wichtigen Lebensader der Region zum trinationalen Rhein-Landschaftspark. **[ABB. 3]**

3 Am Zoll Lörrach/Riehen – Vom Strassenraum zum Lebensraum

Durchgangsverkehr umspült die überdimensionierte Basler Strasse in Lörrach, gesäumt von quasi zufällig entstandenen Freiräumen und Bauten – dieses bekannte Bild deutscher Kleinstädte ist im Grenzraum zwischen Deutschland und der Schweiz noch verschärft durch die physische Zollabfertigung und administrative Hürden.

Das Projekt «Am Zoll Lörrach/Riehen» will diese Situation ändern. Mit einer offenen, auf Projektbausteinen basierenden Planungsstrategie werden die räumlichen Defizite auf drei Ebenen angepackt:

1. Die autogerecht geplante Ausfallschneise Basler Strasse soll hinsichtlich heutiger Mobilitätsansprüche umgestaltet werden.

2. Die umliegenden Quartiere, charakterisiert durch autotaugliche Frei- und ungenutzte Resträume, sollen dichter werden und näher an die Strasse rücken.

3. Die beiden Naherholungsgebiete Tüllinger Berg (D) und Maienbühl (CH) sollen besser an die Wohnquartiere um den Zoll angebunden werden. Bei trennenden Bahn- und Strassenstrassees sollen Querungsmöglichkeiten angeboten werden.

Lebensqualität – Verknüpfung über Grenzen, Hinwendung zum öffentlichen Raum, verdichtete und grüne Quartiere

Zur Konkretisierung dieser Strategie schrieb die Stadt Lörrach unter Mitwirkung der IBA Basel 2019 einen Planungswettbewerb aus. Nach dem Motto «Vom Strassenraum zu Lebensraum» schlägt das Siegerprojekt eine konsequente Hinwendung zum öffentlichen Raum und zum öffentlichen Verkehr vor. Entlang der Strasse werden hochwertige Aufenthaltsräume entstehen. Frei gewordene Resträume werden bebaut, um die Strasse in Zukunft besser zu fassen und eine für Fussgänger*innen und Velofahrende attraktive Verbindung zwischen Lörrach (D) und Riehen (CH) zu schaffen. **[ABB. 2]**

Ein weiterer Baustein des Projekts ist die städtebauliche Reparatur angrenzender Quartiere, die sich stärker zur Basler Strasse hin entwickeln. Heute freie Flächen in den Quartieren stehen zur Nachverdichtung sowie zur Errichtung von attraktiven Freiflächen zur Verfügung.

Heute behindern Bahnstrasse und Basler/Lörracher Strasse die fussläufigen Aktivitäten der Bewohnerinnen und Bewohner. Um die Quartiere beidseits der Verkehrsschneisen besser zu verbinden, ist eine neue Querungsmöglichkeit geplant. Diese soll in ihrer Verlängerung die Landschaftsräume Tüllinger Berg (DE) und Maienbühl (CH) verbinden. Somit haben die Bewohnerinnen und Bewohner die Möglichkeit, beidseits der Grenzen schnell Naherholungsräume zu erreichen.

Gemeinsame Planungskultur – ein von der Bevölkerung getragenes Projekt

Über das räumliche Zusammenweben hinaus entstanden während des zehnjährigen IBA-Prozesses zahlreiche neue Verbindungen zwischen den planenden Akteur*innen. So arbeitete die Gemeinde Riehen Hand in Hand mit der Stadt Lörrach zur Entwicklung einzelner Projektbausteine. Das Aufteilen des Projekts in Bausteine, eingebettet in eine gemeinsame Strategie, erlaubte es dabei, flexibel auf die unterschiedlichen Interessen und Ansprüche der Planungspartner, ihre zeitlichen wie finanziellen Voraussetzungen zu reagieren.

Hinsichtlich der Einbindung der Bevölkerung in den Planungsprozess betrat das Projekt Neuland. Die einzelnen Projektbausteine wurden bewusst aufgrund des Feedbacks der Bürger*innen und der betroffenen Stakeholder weiterentwi-

ckelt, um zu einem breit abgestützten und nachhaltigen Projekt zu gelangen. 2018 wurden die lokal-spezifischen Sichtweisen der Deutschen und Schweizer Bevölkerung auf den Grenzraum zwischen Riehen und Lössach auf einer «Schatzkarte» festgehalten. Und 2019 wurde die autogerechte Ausfallschneise durch einen roten Container und pinken Bodenbelag verschmälert. Die temporäre Installation regte die Bevölkerung dazu an, über die zukünftige Planung zu diskutieren. Der Einbezug der Bevölkerung erwies sich als fruchtbare Strategie. So entstand im Quartier um die Tramendhaltestelle auf Schweizer Seite aus einem temporären Barangebot ein neuer Quartiertreffpunkt, getragen von der lokalen Bevölkerung.

Auf Schweizer Seite wird, gemeinsam mit den Grundeigentümern und der Öffentlichkeit, ein Zukunftsbild als Basis für weitere Planungen des Stettenfelds skizziert. Auch auf Lössacher Seite sollen die geplante Nachverdichtung und Freiraumentwicklung zusammen mit den Eigentümern gelingen.

Das Projekt zielt darauf ab, das von Resträumen geprägte Grenzgebiet zusammenzuweben, um hochwertige Aufenthalts-, Bewegungs- und Lebensräume zu schaffen.

4 Learnings aus 10 Jahren IBA Basel

Die grenzüberschreitende Raumentwicklung hat in der Agglomeration Basel eine jahrzehntelange Tradition. Mit der IBA Basel wurde ein temporäres Format geschaffen, um die trinationale Planungskultur und das interkulturelle Verständnis innerhalb der bestehenden Strukturen und Institutionen zu

stärken sowie die räumliche Entwicklung mit konkreten Projekten voranzutreiben. Die oben geschilderten Querschnittsthemen und die anschliessend benannten Learnings haben auch Relevanz für andere grenzüberschreitende Regionen.

Learning 1 – Kein Business as usual

Grenzüberschreitenden räumlichen Herausforderungen kann nicht mit herkömmlichen Planungsinstrumenten und Strukturen begegnet werden, darum sind informelle und innovative Herangehensweisen wie zum Beispiel Projektgruppen für den Erfahrungsaustausch, Vereinsgründungen oder Kriterienkataloge zu fördern.

Learning 2 – Coalition Building durch Landschaft und Ökologie

Grenzlagen kämpfen mit räumlichen Defiziten und fehlenden Verbindungen. Die Themen Landschaft und Ökologie eignen sich besonders für grenzüberschreitendes Denken und Handeln, denn sie haben die Kraft, unterschiedliche Akteure um einen Tisch zu versammeln.

Learning 3 – Ressourcen intensiv

Wichtige Anreize für eine grenzüberschreitende koordinierte Planung sind personelle und finanzielle Ressourcen in Form von grenzüberschreitenden Planungsfonds, Anschubfinanzierungen oder Projektfördermitteln.

RÉSUMÉ

Région métropolitaine de Bâle – développement par projets, les leçons de 10 ans d'IBA Basel

L'IBA Basel est un processus de développement urbain et régional étalé sur dix ans dans la région métropolitaine de Bâle. Conformément à sa devise «Au-delà des frontières, ensemble», l'IBA Basel favorise la mise en œuvre de projets exemplaires présentant des avantages transfrontaliers pour la région. L'éventail de ces projets va des impulsions locales au développement de sites d'importance stratégique (concept urbain 3Land) en passant par la mise en place d'un espace paysager commun (IBA Rheinliebe) et d'un réseau de RER multimodal attractif (IBA Gares actives). À titre d'exemple représentatif, l'article présente les formes de collaboration et les instruments utilisés pour le développement de projets transfrontaliers et dresse un bilan des connaissances acquises. Celles-ci montrent que les structures et instruments de planification conventionnels se sont pas en mesure de répondre aux enjeux spatiaux transfrontaliers. Les questions liées au paysage et à l'écologie sont particulièrement aptes à servir de moteurs de la réflexion et de l'action transfrontalières, car elles ont le pouvoir de rassembler différents acteurs autour d'une même table. À condition, toutefois, que soient mises à disposition des ressources humaines et financières sous forme de fonds de planification transfrontaliers, de financements de départ ou de subsides d'encouragement.

RIASSUNTO

Progetti per lo sviluppo della regione metropolitana di Basilea – imparare dall'esperienza di IBA Basel

L'IBA Basel è un processo decennale di sviluppo urbano e regionale nella regione metropolitana di Basilea. In linea con il suo motto «Crescere insieme oltre i confini», l'IBA Basel promuove la realizzazione di progetti modello con valenza transfrontaliera. La gamma dei progetti IBA si estende dagli impulsi locali e dallo sviluppo di aree strategicamente importanti (progetto 3Land) a un quadro paesaggistico comune (IBA Rheinliebe) fino ad una rete ferroviaria suburbana multimodale attrattiva (IBA Active Railway Stations). In rappresentanza del gran numero di progetti IBA, l'articolo presenta quali sono le forme di cooperazione e quali gli strumenti che vengono utilizzati per lo sviluppo di progetti transfrontalieri, traendo una conclusione sulle conoscenze acquisite. Queste insegnano che le sfide territoriali transfrontaliere non possono essere affrontate con gli strumenti e le strutture di pianificazione convenzionali. Come catalizzatore dell'agire in ambito transfrontaliero si sono rivelate particolarmente adatte le questioni paesaggistiche ed ecologiche. Esse hanno il potere di riunire diversi attori intorno ad un unico tavolo. Il prerequisito per il successo rimane tuttavia la disponibilità di risorse umane e finanziarie sotto forma di fondi per la pianificazione transfrontaliera, di finanziamenti per l'avvio o per il finanziamento di progetti.

«Wir sind in einer privilegierten Situation, Grenzen überschreiten zu können»

MONICA LINDER-GUARNACCIA

Geschäftsführerin der IBA Basel.

Interview geführt von Silvan Aemisegger, COLLAGE.

COLLAGE (C): Die IBA Basel engagiert sich seit zehn Jahren dafür, dass die Stadt- und Regionalplanung nicht vor den territorialen und administrativen Grenzen Halt macht. Was ist Ihr Resümee? Hat sich die grenzüberschreitende Zusammenarbeit gemäss dem Motto der IBA Basel «Gemeinsam über Grenzen wachsen/Au-delà des frontières, ensemble» in der trinationalen Metropolregion Basel verändert?

MONICA LINDER-GUARNACCIA (MLG): Definitiv. Es ist schön zu sehen, wie in der täglichen Projektarbeit die interkulturelle Kompetenz Zuwachs erlebt hat. Dies zeigt sich zum Beispiel bei unseren Projektträgern, die sich mit den Planungs- und Bauprozessen befassen. Sie laden wie selbstverständlich die Nachbargemeinden zu Besprechungen ein, informieren frühzeitig und sind um Teilhabe bestrebt.

C: Das Thema Grenze ist in der Arbeit der IBA Basel, wie Sie darlegen, allgegenwärtig. Ist das IBA Motto «Gemeinsam über Grenzen wachsen» mit einem politischen Statement gleichzusetzen?

MLG: In einer Hinsicht schon. Wir haben in der Region Basel 230 Gemeindegrenzen, drei Landesgrenzen, unterschiedliche Kantons- und Landkreisgrenzen. Für die trinationale Bevölkerung ist die Agglomeration Basel ein gelebter funktionaler Raum. Politisch, institutionell, raumplanerisch und kulturell hingegen ist dieser Raum immer noch stark fragmentiert, in dem jede Kommune ihre eigene Verantwortung hat und obwohl sie stark voneinander abhängig sind, müssen sie sich nicht untereinander absprechen, keine Rücksicht aufeinander nehmen. Auch in ökonomischer und kultureller Hinsicht ist es eine heterogene Region. Einerseits haben wir eine Zentralisierung grosser, bekannter Firmen im Herzen von Basel, die – auch für Grenzgänger aus Deutschland und Frankreich – attraktive Arbeitgeber sind. Andererseits gibt es im Umland auch die ländlichen Räume, die gewissen strukturellen und gesellschaftlichen Herausforderungen gegenüberstehen. Und das Umland kompensiert zu einem gewissen Grad auch das Wachstum des Basler Zentrums.



[ABB.1] Monica Linder-Guarnaccia.
(Foto: IBA Basel, Martin Friedli)

Für mich ist unser Motto aber in erster Linie ein soziales Statement und Bekenntnis zur Interkulturalität. Der IBA-Prozess hat gezeigt, wie man in einer Region, trotz territorialer Grenzen, sich gemeinsam den Problematiken stellen kann und zu dritt, statt alleine, Bedürfnisse der Gesellschaft, wie beispielsweise grenzüberschreitende Wegeverbindungen, stillen kann. Die IBA Basel zeigt auf, wie man an

Grenzen wachsen und mit ihnen über sich hinauswachsen kann ohne an die eigene Grenze zu gelangen. Gemeinsam über Grenzen wachsen, bedeutet schliesslich eine Win-Win-Situation zu erarbeiten und umsetzen.

C: Die IBA Basel ist durch ihren Bottom-up-Prozess quasi eine «Graswurzelsbewegung». Wie sehr ist die IBA Basel inzwischen in der Metropolitanregion verwurzelt?

MLG: Der Bottom-up-Prozess war bei der Etablierung der IBA Basel bewusst gewählt. Die grenzüberschreitende Zusammenarbeit in der Region wurde ja nicht mit der IBA ins Leben gerufen, sondern blickt zurück auf eine lange Tradition. Doch es fehlte die ganz bewusste Fokussierung auf die raumplanerischen Herausforderungen einer Grenzregion. Obwohl das renommierte Instrument IBA weder in der Schweiz noch in Frankreich bekannt war, wurden beim Projektauftritt 130 Projektideen eingereicht. Ohne ein bereits bestehendes Bewusstsein für eine gemeinsam gelebte Region, wäre so eine Vielzahl an Ideen gar nicht möglich gewesen. Obwohl jede Idee einen wichtigen Beitrag zum gemeinsamen Wachsen leistet, eignet sich nicht jedes Projekt als Studienobjekt mit dem Ziel die administrativen Abläufe in den Verwaltungen grenzüberschreitend zu verändern, bzw. zu optimieren. Dass wir nach zehn Jahren gemeinsamer Arbeit 20 Modellprojekte haben, von denen wir lernen können und die Erkenntnisse und Verfahren in neue Projekte ableiten können, ist ein schönes Ergebnis und spricht für die professionelle Arbeit in den Verwaltungen.

Die Modellprojekte jedoch sind nur gerade Samenkörner. Wie die Ernte ausfällt wird sich erst in den Jahren nach der IBA Basel weisen.

C: Mit welchen Werkzeugen und Qualitätskriterien arbeitet die IBA Basel? Wie werden die IBA Projekte bewertet?

MLG: Bestandteil eines jeden IBA Prozesses ist es, die Modellhaftigkeit der jeweiligen Projekte sicherzustellen. Ich verweise in diesem Fall gern auf das Memorandum des IBA Expertenrats – dies wurde verfasst, um die Qualitätsmerkmale einer IBA zu gewährleisten. Jede IBA hat ihre ganz eigenen Herausforderungen und Ziele. Jede IBA steht dafür, über die Qualifizierung von Instrumenten und Formaten zu einer neuen Planungs- und Baukultur zu gelangen, die in der gelungenen Kooperation



[ABB. 2]

[ABB. 2] Blick auf das Dreiländereck in Basel. (Foto: Daniel Spehr)

und im Zusammenspiel von Prozess- und Ergebnisqualität erkennbar wird. Die IBA Basel hat daher folgende Kriterien zur Evaluierung und Bewertung der Projekte definiert: die grenzüberschreitende Dimension, soziale/ökologische und ökonomische Nachhaltigkeit, Modellcharakter, Gestaltungsqualität und nicht zuletzt, die Machbarkeit. Das wichtigste Kriterium ist für uns die «grenzüberschreitende Dimension/liens et lieux partagés». Das Kriterium setzt voraus, dass ein Projekt, das an einem Ort, in einer Kommune verankert ist, so entwickelt wird, dass es auch den umliegenden Kommunen und damit der Metropolitanregion einen Mehrwert bringt. Alle Projekte wurden einer Beurteilung auf Basis dieser Kriterien durch das IBA Kuratorium unterzogen. Ich möchte aber betonen, dass jede einzelne Projektidee für den IBA Prozess überaus wertvoll und wichtig war, egal ob das Projekt heute das Label innehat oder die Projektidee in einem anderen Kontext realisiert wurde.

C: Eines der 20 labelisierten IBA Projekte ist das Projekt 3Land. Auch wenn von dem Projekt in der Umsetzung noch nichts zu sehen ist – was zeichnet das 3Land aus?

MLG: Das 3Land ist ein zukunftsweisendes Pilotprojekt und in Europa das einzige städtebauliche Grossprojekt, das grenzüberschreitend angelegt ist. Dabei soll entlang des Rheins im Dreiländereck zwischen Basel (CH), Huningue (F) und Weil am Rhein (D) auf einem mehr als 400 Hektar grossen Gebiet ein länderübergreifender gemischt genutzter Stadtteil entste-

hen. Diese trinationale städtebauliche Entwicklung wird jedoch mehrere Jahre, wenn nicht Jahrzehnte in Anspruch nehmen. Das Projekt zeichnet einerseits seine übergeordnete Planungsarbeit über die Landesgrenzen hinweg aus; Brach- und Industrieflächen nachhaltig einer Umnutzung so zu unterziehen, dass sowohl Frei-, Wohn- und Gewerbeflächen entstehen. Auf Basis einer Planungsvereinbarung verpflichten sich die am Projekt beteiligten Gebietskörperschaften und Institutionen, wie sie die künftigen Planungsarbeiten weiterführen und konkretisieren können. Einzigartig ist auch, ein erstmals erstellter Kriterienkatalog, welcher eine klare Aussage zu Qualitäten in der Umsetzung von raumplanerische Entwicklungen im 3Land trifft. Schaut man die Baukultur in allen drei Ländern an, erkennt man schnell, dass jede Kultur einen anderen Zugang und ein anderes Verständnis von Qualität hat. Dass wir es geschafft haben einen solchen Diskurs zu führen und sogar ein gemeinsames Verständnis zu entwickeln stimmt mich sehr zuversichtlich für die weiteren langfristigen koordinierten städtebaulichen Entwicklungen auf dem Gebiet. Abgesehen davon ist auf dem Gebiet 3Land schon sehr viel los. Der Rheinpark in Weil am Rhein befindet sich in der Umsetzung, das Rheinufer auf Hüniger Seite wird bis im Sommer umgesetzt sein und die städtebaulichen Entwicklungen haben bereits begonnen. Auf der Basler Seite werden die Langsamverkehrswege im Sommer 2020 umgesetzt, man demnach kann gespannt bleiben.



[ABB.3]

[ABB.3] Rheinuferweg St. Johann
Basel–Huningue. (Foto: Daniel Spehr)

C: Welche Wirkungen hat die IBA Basel in diesem trinationalen Prozess erzeugt? Wie gibt die IBA diese gewonnenen Erkenntnisse weiter?

MLG: Gemeinsam mit dem Amt für Raumentwicklung ARE in Bern haben wir eine Wirkungsanalyse in Auftrag gegeben – diese wurde von der RWTH Aachen unter Federführung von Professor Dr. Agnes Förster erarbeitet. Es zeigt sich, dass die Innovationen der IBA in Prozessen, Kooperationen und Organisationen stecken und damit vielfach auf einer fachlichen und auch politischen Ebene liegen. IBA lässt sich als Sensibilisierungskampagne verstehen, die – insbesondere in den Verwaltungen – einen kulturellen Wandel angestoßen hat, die gemeinsame trinationale Region neu zu denken.

C: Wo sehen Sie die Herausforderungen für die Zukunft in der grenzüberschreitenden Planung? Auch im Kontext mit Klimawandel, Siedlungsdruck in den urbanen Räumen, Globalisierung und den damit einhergehenden Auswirkungen. Die Massnahmen zur Eindämmung des Corona Virus hat den IBA Ausnahmezustand auf Zeit unvorhergesehen auf eine Bewährungsprobe gestellt. War das auch ein Stresstest für die ganze Region?

MLG: Ich würde hier nicht von einem Stresstest sprechen. Diese Situation zeigt uns eigentlich sehr deutlich auf, wie sehr wir hier im Dreiländereck die «Freizügigkeit» gewohnt sind. Auch wenn die Schweiz eine EU-Aussengrenze zu Deutschland und Frankreich markiert, so ist die grenzüberschreitende Zusammenarbeit, auch durch die bilateralen Abkommen mit der EU, seit vielen Jahren gelebte Realität. Die staatlichen Landesgrenzen sind natürlich nach wie vor durch die entsprechenden Zoll-/ und Grenzübergänge markiert. Darüber hinaus gibt es natürlich zwischen den Ländern zahlreiche Wegverbindungen, die nur durch kleinere Hinweisschilder als Landesgrenze angezeigt sind. Natürlich wirkt eine im Zuge der Verordnungen errichtete Bauzaunbarrikade entlang eines grenzüberschreitenden Velo- und Fussgängerwegs irritierend für Pendler, die es gewohnt sind, diesen jeden Tag beschränkungsfrei zu nutzen. Dies gilt auch für Autofahrer – wengleich man per se immer mit einer Kontrolle an den Landesgrenzen rechnen muss. Es ist aber allen bewusst, dass dies eine notwendige und temporäre Massnahme ist und dies keineswegs eine Abschottung, sondern schlichtweg der Sicherheit aller dienlich ist.

Aber dieser Ausnahmezustand zeigt einmal mehr deutlich, dass wir hier in einer sehr privilegierten Situation sind und «Grenzen überschreiten» so im Alltag verankert ist, dass es kaum noch wahrgenommen wird.

Es zeigt aber auch, dass wir die administrativen Hürden mit Willen und Offenheit verändern können, wenn Not ist. Dies sollte uns für die Zukunft ein Beispiel sein, wie wir die Klimapolitik gemeinsam angehen. Beim Projekt 3Land war früh der Wunsch da, dieses Gebiet mit dem Anspruch der Kreislaufwirtschaft zu planen. Es ist immer noch möglich. Prozesse optimiert haben wir jetzt, nun freue ich mich auf reelle Umsetzungen.

C: 2020 ist das Ausstellungsjahr und somit der Höhepunkt der IBA Basel. Wie wird das Finale der IBA Basel gestaltet sein?

MLG: Wie für eine Internationale Bauausstellung üblich, werden wir unsere Arbeit in einer Schlusspräsentation – der IBA Basel EXPO – vorstellen. Unter dem Titel «Gemeinsam Grenzen überschreiten» zeigen wir, anhand von konkreten Projekten wie diese sich innerhalb des zehnjährigen IBA Planungsprozesses entwickelt haben und welchen Mehrwert sie für die trinationale Region beinhalten. Die Ausstellung soll auf dem Vitra Campus in Weil am Rhein (D) stattfinden – quasi im Herzen des Dreiländerecks. Aufgrund der aktuellen Regelungen zur Eindämmung der Corona-Pandemie hat der IBA Lenkungsausschuss die Verschiebung der Ausstellung auf das Frühjahr 2021 beschlossen. Die geplanten themenspezifischen Anlässe werden wir aufgrund der Entwicklungen um das Coronavirus anpassen müssen. Der geplante arbeitende Fachkongress wird leider nicht stattfinden können. Wir werden dies wichtige get-together von Grund auf neu konzipieren und organisieren müssen. Die grenzüberschreitende Regionalentwicklung ist und bleibt komplex und eine solche zusätzliche Situation zeigt sehr bildhaft, wie flexibel, bedacht und offen für Neues, wir bei solch grossen Herausforderung, wie die Region grenzüberschreitend zu entwickeln, agieren müssen.

C: Letzte Frage: wie geht es nach der IBA Basel weiter?

MLG: Die Erkenntnisse aus der Wirkungsanalyse liefern uns Input für die Erarbeitung der Agenda 2040 – einem Strategiepapier für die trinationale Region, welches Ambitionen der politischen Ebene für die Weiterentwicklung der Region formuliert und bereit ist anzugehen.

Die IBA Projekte haben Impulse gesetzt und eine Vielzahl von neuen Massnahmen, Projekte und Entwicklungen angestoßen.

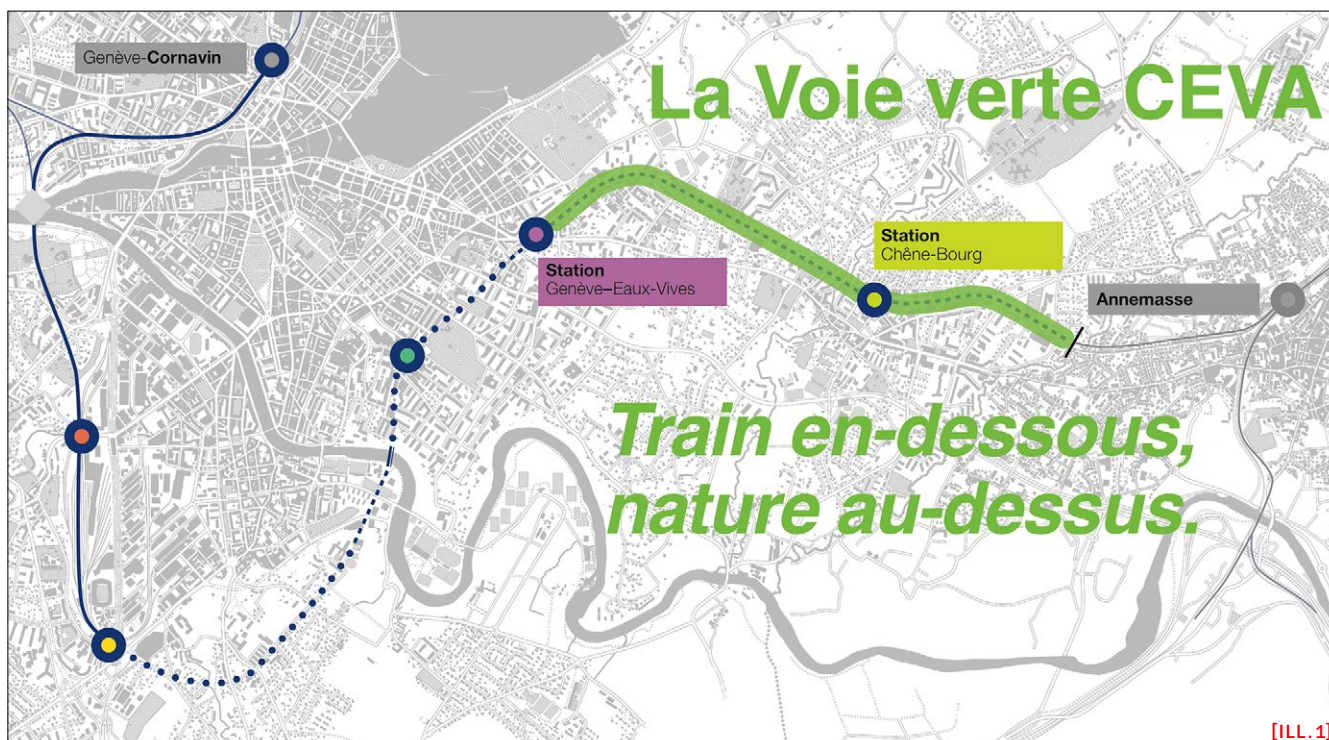
Es wird sich zeigen, wie nachhaltig unser Mentoring aus der Geschäftsstelle aus war. Ich bin zuversichtlich, dass die Wirkungen der IBA, wie bei jeder anderen IBA vor uns, nachhaltig und sichtbar erlebt werden in Zukunft. Wie jede andere IBA, war auch unsere, während des Prozesses kaum sichtbar, dafür sind die Wirkungen auf den Raum umso nachhaltiger.

La voie verte CEVA à Genève: retour d'expérience sur un projet de mobilité douce transfrontalier

DAMIEN DUCLOS

Chef de projet – Service des routes (SR) (Anciennement auprès de la voie verte CEVA), République et Canton de Genève.

Entretien réalisé par Dimitri Marincek, rédaction de COLLAGE.



Lorsque l'on évoque les frontières, la mobilité douce est rarement au cœur des débats. Le présent article s'intéresse à la voie verte, une liaison de mobilité douce transfrontalière qui traverse l'agglomération de Genève. Le premier tronçon («voie verte CEVA») a ouvert en 2018 et relie la gare des Eaux-vives à Annemasse en France, au-dessus de la tranchée couverte du Léman Express (anciennement CEVA). Damien Duclos, ancien chef de projet, nous explique le fonctionnement de la coopération transfrontalière, de la planification à la réalisation, ses limites, et les leçons à tirer de ce projet.

COLLAGE (C): Pourriez-vous présenter en quelques mots le concept de la voie verte?

DAMIEN DUCLOS (DD): Au départ, le projet ferroviaire CEVA était prévu en surface sur ce secteur. Suite à une pression politique, les études ont été modifiées et un budget complémentaire a été voté pour pouvoir enterrer ce tronçon. Ceci permettait de dégager en surface des espaces pour la compensation écologique. Au début, un simple cheminement était envisagé. Petit à petit, celui-ci a évolué en un espace partagé entre cyclistes et piétons. Une première image a émergé en 2012, avec les autorisations de construire, et en 2015 nous avons travaillé avec un bureau sur la conception de la voie verte. Depuis

2015, les communes traversées ont été impliquées dans les études, soit la ville de Genève, Cologny, Chêne-Bougeries, Chêne-Bourg et Thônex. Nous avons régulièrement des comités de pilotage qui réunissaient les exécutifs des communes traversées, auxquels on présentait les budgets, les images directrices et les tracés, ainsi que les principes de traversée routière.

C: Les acteurs côté français ont-ils été impliqués dans ce concept?

DD: Nous avons eu très peu d'échanges sur le principe de la voie verte. Au départ, en 2012, le côté français était peu impliqué, mais il a rapidement rattrapé le côté suisse en termes d'autorisations de construire, les procédures pouvant y être nettement plus rapides. Puisque le tronçon français était moins long que du côté suisse (800 m contre 3.5 km), les travaux ont commencé après et ont été terminés avant. Comme nous avons déjà les plans et autorisations lorsqu'ils se sont lancés, ils se sont adaptés à notre projet. Par la suite, nous avons eu beaucoup d'échanges pour coordonner l'infrastructure, pour que leur tranchée tombe bien en face de la nôtre. Le premier échange date de 2016. Les contrôles aux frontières ont été abordés lors d'une de nos rencontres. Les deux

[ILL. 1] Tracé de la voie verte CEVA au-dessus de la ligne ferroviaire. (Source: CEVA)



[ILL. 2]

[ILL. 2] L'exigence de perméabilité du sol a impliqué d'opter pour des revêtements différenciés côté Suisse. (Photos: Lucas Haldimann)

[ILL. 3+4] Une «philosophie» de gestion des intersections très différente: signalétique côté suisse (gauche), obstacles physiques côté français (droite).



services douaniers ont défini la procédure à respecter, avec l'installation d'un poste côté France, mais pas côté Suisse. Il a été estimé qu'il n'y avait pas besoin de créer un nouveau poste au niveau de la traversée du Foron (la rivière qui marque la frontière), où un simple panneau signale l'entrée sur le territoire helvétique.

Le principe de la voie verte était de développer la mobilité douce. Mais pour la réalisation en surface, rien n'était réellement défini.

C: Quelles ont été les différences entre le projet de voie verte des côtés français et suisse?

DD: Le principe de la voie verte était de développer la mobilité douce. Mais pour la réalisation en surface, rien n'était réellement défini. Côté suisse, la voie verte est un espace partagé entre piétons et cyclistes, alors que côté France, chacun a une voie spécifique pour se déplacer. Les réglementations différentes l'expliquent. Nous n'avions pas le même cahier des charges à la base. En Suisse, le cahier des charges du CEVA exigeait une compensation écologique qui impliquait de restituer les milieux écologiques d'avant la réalisation, replanter des arbres, des milieux secs et humides. Nous avons donc opté pour un revêtement en gravier pour la partie piétonne, afin de garder la perméabilité du sol [ILL. 2]. Le projet français n'avait pas les mêmes contraintes, bien qu'il comprenne des espaces verts. Un enrobé y a été réalisé sur toute la largeur des cheminements, aussi bien piétonniers que cyclistes, avec un grenailage en surface pour les différencier. La gestion des croisements avec les routes était également différente [ILL. 3+4]. Du côté français, des chicanes imposent aux cyclistes de poser pied à terre avant de franchir la route. Ces chicanes ont pour but d'empêcher les scooters d'emprunter la voie verte

et de ralentir les vélos aux carrefours. Côté suisse, le carrefour n'est signalé qu'à l'aide de potelets. Il s'agit plus d'une signalétique que d'un obstacle physique. On a fait le pari de moins contraindre, en espérant que les gens respectent les carrefours et les croisements.

C: Comment s'est passée la communication entre les côtés suisse et français lors des phases de planification et de réalisation?

DD: Nous étions en contact direct avec le bureau d'études chargé du projet côté français. Les informations transmises étaient relayées au comité de pilotage, de manière à pouvoir se positionner sur les options d'aménagement prises de part et d'autre. C'est en connaissance de cause que nous avons opté pour des aménagements différents. Au niveau de l'ouvrage, lors du raccord sur le pont du Foron, nous avons dû adapter notre projet au tracé déjà réalisé côté français, car il y avait une vingtaine de centimètres de décalage. On contrôlait régulièrement que leurs plans d'exécution soient à peu près conformes au projet que nous avons validé, notamment concernant les aménagements de surface. Nous avons un peu de latitude avec les aménagements à réaliser de part et d'autre.

C: Y avait-il une différence entre la coordination pour le projet ferroviaire et pour celui de la voie verte?

DD: Puisque les installations ferroviaires sont différentes de chaque côté de la frontière, par exemple l'intensité électrique pour la ligne et la signalétique, les échanges sur ce point ont été très nombreux. Pour la voie verte, il y avait moins de contraintes et donc moins besoin de coordonner.

Que ce soit sur un revêtement en enrobé ou sur du stabilisé, les piétons et les cyclistes peuvent toujours circuler.



[ILL. 3]



[ILL. 4]

C: La coordination a-t-elle porté sur l'ensemble du tronçon ou s'est-elle focalisée sur la zone de «raccordement»?

DD: Les échanges devaient porter sur l'ensemble du tronçon mais, dans les faits, on a surtout travaillé sur l'ouvrage autour du Foron, pour que le raccord du projet fonctionne.

C: Un projet comme la voie verte CEVA est-il plus compliqué à réaliser qu'un projet qui aurait été réalisé entièrement du côté Suisse?

DD: Oui, il y a besoin de davantage de coordination et de planification. Il s'agissait notamment de fixer des délais pour la livraison, côté français, des emprises et de l'ouvrage terminé, afin de pouvoir poursuivre notre ouvrage ensuite. Cela fonctionne comme deux projets distincts, mais contigus.

C: Quelles sont les difficultés à réaliser un projet transfrontalier tel que la voie verte?

DD: Il faut planifier l'exécution sur deux points en particulier. Tout d'abord, l'ouvrage en lui-même et la cohérence des plans pour permettre techniquement le raccord. Ensuite, il faut mettre en place une coordination de planification, c'est-à-dire «Qui intervient, à quel moment?». Cela fonctionne très bien, qu'il s'agisse d'un projet transfrontalier ou de deux projets du côté Suisse, car c'est simplement de la coordination de projets. Au final, l'exécution du projet n'est pas problématique en soi, qu'il s'agisse d'un projet transfrontalier ou non, dès lors que les autorisations sont données de part et d'autre. C'est le même type de coordination qu'entre deux maîtres d'ouvrage suisses, qui peuvent travailler en parallèle.

C: La coopération transfrontalière est-elle comparable à celle nécessaire entre plusieurs communes ou cantons suisses?

DD: Oui, cela fonctionne à peu près sur les mêmes principes: il s'agit d'échanger et de planifier ensemble. Une condition-clé est que la communication puisse se faire de manière libre et directe entre les chefs de projet, ainsi qu'avec les mandataires.

C: Aurait-il été possible de construire une voie verte sans le CEVA?

DD: C'est l'opportunité de la tranchée couverte du CEVA qui a fait naître la voie verte, en libérant les espaces nécessaires à sa réalisation. A cet emplacement, il y avait une voie de chemin de fer désaffectée. Cet emplacement avait donc l'avantage de créer une trace au milieu de l'urbanisation, même sans l'ouvrage du CEVA en-dessous.

C: Quel est l'avenir de la coopération transfrontalière dans le domaine de la mobilité douce?

DD: La mobilité douce va se développer de plus en plus. On veut réduire les déplacements transfrontaliers en transports individuels motorisés, il faut donc trouver des solutions du côté des transports en commun et de la mobilité douce. Je pense qu'il n'y a rien qui puisse bloquer ces développements. Un vélo qui roule en France ou en Suisse a besoin d'un maillage de mobilité douce, qui doit être développé de part et d'autre. Le franchissement de la frontière est une bonne chose, mais il est surtout important que, de chaque côté, un vrai réseau de mobilité douce existe pour que les gens puissent rejoindre ces axes forts facilement.

Un vélo qui roule en France ou en Suisse a besoin d'un maillage de mobilité douce, qui doit être développé de part et d'autre.

C: La manière dont le projet de voie verte a été mené vous semble-t-elle exemplaire à cet égard?

DD: La question du maillage a été très compliquée. Pour le tracé principal, cela a bien fonctionné car les emprises étaient réservées. Pour les pénétrantes dans les quartiers, nous avons rencontré beaucoup de réticence de la part des propriétaires

fonciers. Nous souhaitons ouvrir l'ensemble de la voie verte aux abords des écoles situées le long de celle-ci, mais nous avons dû grillager la majorité du tracé.

C: Après l'ouverture de la voie verte CEVA, il y a eu plusieurs critiques sur les choix d'aménagements (le revêtement, les gabarits). Comment les expliquez-vous?

DD: Les choix d'aménagements résultent d'un cahier des charges qui était assez contraint, notamment au niveau de la compensation écologique. C'est en jonglant avec ces différentes charges que l'on arrive à l'image actuelle. L'architecte paysagiste était très «ceinturé», il avait peu de marge de manœuvre.

Les choix d'aménagement résultent d'un cahier des charges qui était assez contraint, notamment au niveau de la compensation écologique.

C: Y a-t-il un lien entre la dimension transfrontalière de la voie verte et les critiques émises à son encontre?

DD: Cela pourrait être un peu lié. Puisque les aménagements sont différents côté français, cela donne l'occasion de comparer. Certaines critiques disaient que c'est mieux en France parce qu'il y a du gazon. Mais le cahier des charges et les contraintes n'étaient pas les mêmes: en Suisse par exemple, on était obligé de faire de la prairie maigre.

C: Auriez-vous souhaité avoir une meilleure vision du projet de voie verte développé du côté français?

DD: Il aurait été intéressant de se rapprocher et d'avoir une image directrice identique de part et d'autre de la frontière. Lorsqu'il s'agit de développer des emprises dans un nouvel espace, il me semble clair qu'il faudrait avoir une meilleure cohérence entre les projets français et suisses.

C: Cette plus grande cohérence entre projets serait-elle possible avec les régulations actuelles?

DD: Oui, comme ces projets transfrontaliers font partie du projet d'agglomération, il devrait y avoir une cohérence pour chacun d'eux. Les deux parties devraient logiquement s'en construire une image commune.

C: Quel enseignement tirez-vous de cette expérience de coopération transfrontalière?

DD: La coordination est possible et permet d'obtenir des projets cohérents de part et d'autre de la frontière. Toutefois, le contenu du cahier des charges – et en particulier les contraintes à prendre en compte – joue un rôle crucial dans la possibilité de développer une image commune.

ZUSAMMENFASSUNG

Die «Voie verte CEVA» in Genf: ein grenzüberschreitendes Langsamverkehrsprojekt

Das Thema grenzüberschreitende Mobilität assoziiert man eher selten mit dem Langsamverkehr. Die Voie Verte in der Genfer Agglomeration ist jedoch ein interessantes Beispiel dafür. Da die CEVA (Bahnstrecke Cornavin–Eaux-Vives–Annemasse) unter die Erde verlegt wurde, konnte auf der darüber entstandenen Fläche der erste Abschnitt realisiert werden: ein Weg für den Fuss- und Veloverkehr, der die Bahnhöfe Eaux-Vives in Genf und Annemasse in Frankreich verbindet. Im Interview schildert Projektleiter Damien Duclos die grenzüberschreitende Zusammenarbeit während der Planung und Realisierung der Voie Verte. Das Hauptproblem bestand in der Koordination der zwei beidseits der Grenze entwickelten Projekte. Technisch klappte das Zusammenfügen der beiden Bauwerke bestens, dank gutem Informationsfluss und gemeinsamem Zeitplan. Die Koordination der Leitbilder für die Voie Verte erwies sich hingegen als schwieriger. Unterschiedliche Pflichtenhefte, Reglementierungen und Gestaltungsgrundsätze wirkten sich auf die jeweiligen Projekte erschwerend aus. Die Anforderungen bezüglich ökologischer Kompensation führten gestalterisch zu gegensätzlichen Ausführungen, die zu diskutieren gaben. Das Projekt zeigt, dass es noch Fortschritte braucht, um bei grenzüberschreitenden Langsamverkehr-Projekten Einheitlichkeit übers Ganze zu erreichen. Ein gemeinsam erstelltes Pflichtenheft könnte dabei ein Schlüsselinstrument darstellen.

RIASSUNTO

Collaborazione transfrontaliera a beneficio della mobilità lenta

La mobilità lenta è raramente presa in considerazione quando si parla di mobilità transfrontaliera. Nell'agglomerato di Ginevra, tuttavia, la *voie verte* è un esempio interessante. La costruzione della galleria artificiale del CEVA [1] ha permesso di realizzarne il primo tratto: un percorso pedonale e ciclabile tra la stazione di Eaux-Vives a Ginevra e la stazione di Annemasse in Francia. In questa intervista, Damien Duclos, ex capo progetto, spiega come si è svolta la collaborazione transfrontaliera durante le fasi di pianificazione e realizzazione della *voie verte*. La sfida principale è stata quella di coordinare i due progetti sviluppati al di qua e al di là del confine franco-svizzero. La parte tecnica riguardante il congiungimento delle due opere è riuscita grazie al buon funzionamento dello scambio di informazioni e alla definizione di un programma lavori comune. Ciononostante, il coordinamento delle strategie per la *voie verte* si sta rivelando più difficile del previsto. Le differenze nei capitoli d'onere, nei regolamenti e nella concezione pesano sui rispettivi progetti. Le esigenze di compensazione ecologica conducono a delle concezioni contrastanti che sono oggetto di discussione. Questa infrastruttura dimostra che sono necessari ancora dei progressi per garantire coerenza nei progetti in favore della mobilità lenta transfrontaliera. Uno degli strumenti chiave per raggiungere questo obiettivo potrebbe essere la definizione di un capitolo d'onere comune.

[1] Linea ferroviaria transfrontaliera tra Ginevra e Annemasse (Cornavin–Eaux-Vives–Annemasse), ndt

Gartendenkmäler und Verdichtung nach Innen

MICHAELA GONZALEZ

Landschaftsarchitektin BSLA,
Umland GmbH, Zürich
michaela.gonzalez@umland.ch

BRIGITTE NYFFENEGGER

Landschaftsarchitektin SIA/BSLA,
Umland GmbH, Zürich
brigitte.nyffenegger@umland.ch

Historische Gärten, Parks und Freiräume im Siedlungsraum geraten mit der inneren Verdichtung stark unter Druck, stellen sie doch häufig innerorts die einzigen Baulandreserven dar. Mit einem sorgfältigen Vorgehen und einer gesamtheitlichen Herangehensweise in der Planung von solchen Entwicklungsarealen mit Gartendenkmälern können die Denkmäler in ihrer Qualität erhalten und im Falle einer Überbauung aufgewertet und eine besondere, hochwertige Freiraumqualität geschaffen werden.

Nutzungsplanung schafft Widersprüche

Heute liegt ein sehr grosser Teil der potentiell schützenswerten Gärten in der Bauzone in Privatbesitz. Bei zukünftigen Revisionen der Zonenpläne sollte die Möglichkeit, Gartendenkmäler umzuzonen, beziehungsweise sie nicht mehr aufzuzonen, in Betracht gezogen werden, um sie so vollständig oder in Teilen erhalten zu können. Voraussetzung dafür sind aktuelle Inventare, welche Gartendenkmäler beinhalten. Diese fehlen jedoch mehrheitlich und werden auch für eine Nutzungsplanungsrevision nicht in Auftrag gegeben. So wird in der Nutzungsplanung auf die Abwägung zwischen dem Erhalt des Denkmals und einer Verdichtung verzichtet und andere mögliche Strategien der Verdichtung, bei denen der Erhalt von Denkmälern ermöglicht werden könnte, nicht angedacht.

Der Entscheid zur Überbauung eines potentiellen Gartendenkmals in der Bauzone wird mit sehr grosser Wahrscheinlichkeit in den meisten Fällen Realität werden, da die Eigentümer die teure Liegenschaft nicht mehr halten können oder wollen und Aus- oder Rückzonungen häufig hohe Entschädigungen zugunsten der Besitzer generieren, was für viele Gemeinden finanziell oder auch politisch nicht möglich ist. In dieser leidigen Situation ist es umso wichtiger, Gartendenkmäler, welche heute in der Bauzone liegen, so zu überbauen oder in Teilen zu überbauen, dass ihre kulturhistorischen Qualitäten zumindest teilweise erhalten werden können.

Raum- und Gestaltqualität sind zwingend

Ist ein Verzicht nicht möglich und die Besitzer streben eine Überbauung an, stehen verschiedene Instrumentarien der Planung zur Verfügung, um die Anlagen weiterhin in ihrer ursprünglichen Eigenart und Qualität lesen zu können und trotzdem eine adäquate Ausnutzung zu schaffen. Das Ziel ist, qualitativ hochwertig einzugreifen. Ein qualitativ schlechter Eingriff erwirkt durch seine Banalität und fehlende Sorgfältigkeit eine direkte Abwertung des anliegenden Denkmal-Rests. In Abhängigkeit der Grösse der Liegenschaft können mittels eines qualitativen Verfahrens die Planungsprozesse fortlaufend verfeinert und so ein gutes Gleichgewicht zwischen dem Erhalt der Qualitäten des Gartendenkmals und einer Verdichtung gefunden werden. Eines dieser Instrumentarien ist die Testplanung oder Machbarkeitsstudie, eventuell gefolgt von einem Projektwettbewerb oder Studienauftrag. Das Verfahren dient dazu, die Anlage kennen zu lernen, verschiedene Lösungsansätze zu erhalten, die Möglichkeiten auszuloten und zum Schluss einen

qualitativ guten Weg zu definieren. Durch das Ausloten von verschiedenen Ansätzen, ist der Planungsprozess am Ende gut nachvollziehbar und begründbar. In der Regel wird die beste Lösung umgesetzt.

Verhältnismässigkeit erreichen

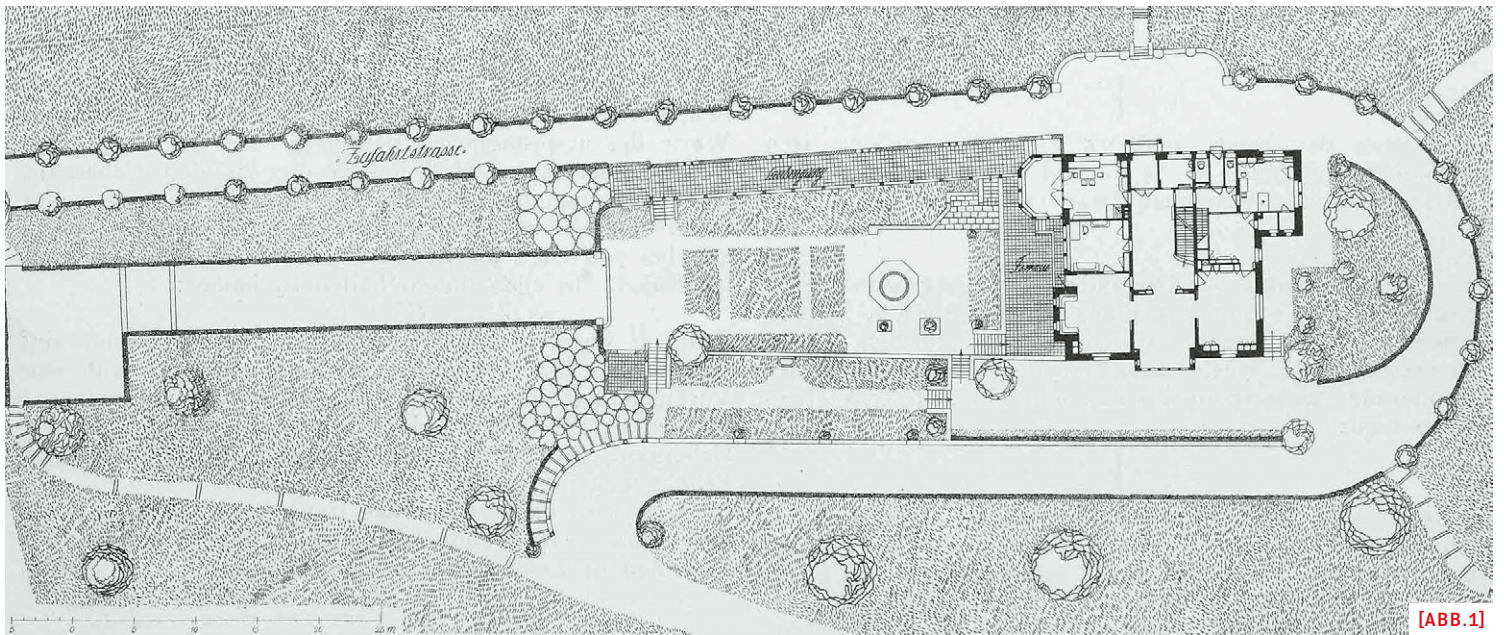
Dass Bereiche eines Gartendenkmals erhalten werden können, ist sehr häufig der Fall. Dass grosse Teile einer Anlage oder eine Anlage als Ganzes weiterhin gelesen werden kann, ist leider eher selten. Ein diesbezüglich positives Beispiel ist die Villa Grünenberg in Wädenswil, wo Villa und Park bereits 1979 im überkommunalen Inventar als Schutzobjekt von regionaler Bedeutung aufgenommen wurden. Auf dem Areal der ehemaligen Fabrikantenvilla befand sich ursprünglich ein Landschaftsgarten mit Arboretum im Südwesten und ein Terrassengarten im Architekturgartenstil des Gartenarchitekten Ernst Klingelfuss (1878–1938) südöstlich der Villa.

Auf Grundlage eines gartendenkmalpflegerischen Gutachtens und einer Bauungsstudie konnte mit der kantonalen Denkmalpflege ein verwaltungsrechtlicher Vertrag ausgearbeitet werden, der den Grad der Unterschutzstellung der Villa samt Nebenbauten und der Parkanlage festlegt. Für die Mindernutzung der Parzelle wurde dem Eigentümer ein Pauschalbetrag zugesichert. Ein im Anschluss durch Daniel Christoffel und Hager Partner in enger Zusammenarbeit mit der kantonalen Denkmalpflege ausgearbeiteter Gestaltungsplan definierte im nordwestlichen Teil des Grundstücks, dem Landschaftsgarten, ein Baufeld. Die übrige Parkanlage mit dem Architekturgarten konnte im Gegenzug erhalten werden. Wichtig war in diesem Prozess stets das Verhältnis des neuen Bauvolumens zur Gesamtanlage, die Stellung der Bauten, die Interpretation der Parkanlage, der Umfang von Neugestaltungen in der Parkanlage sowie ihre Integration in diese und der Umfang der Restaurierungen respektive der Rekonstruktionen im Park.

Im Anschluss an den Gestaltungsplan wurde ein Wettbewerb für eine neue Wohnüberbauung durchgeführt. Die Architekten Gigon/Guyer konnten mit der Setzung und der Form von drei Mehrfamilienhäusern allseitige Durch- und Ausblicke in den Park und auf den See erhalten. Die Landschaftsarchitekten Hager Partner AG schafften mit locker um die Neubauten angeordneten Bäumen und Baumgruppen, dem Wechsel von immergrünen und Blütensträuchern sowie einer in der Breite variierenden Wegführung eine Reminiszenz an den ehemaligen Landschaftsgarten. Der übrige Park konnte erhalten und umfassend renoviert resp. wieder instand gestellt werden. Die Planungen erfolgten dabei in enger Zusammenarbeit mit Landschaftsarchitekten und Behörden.

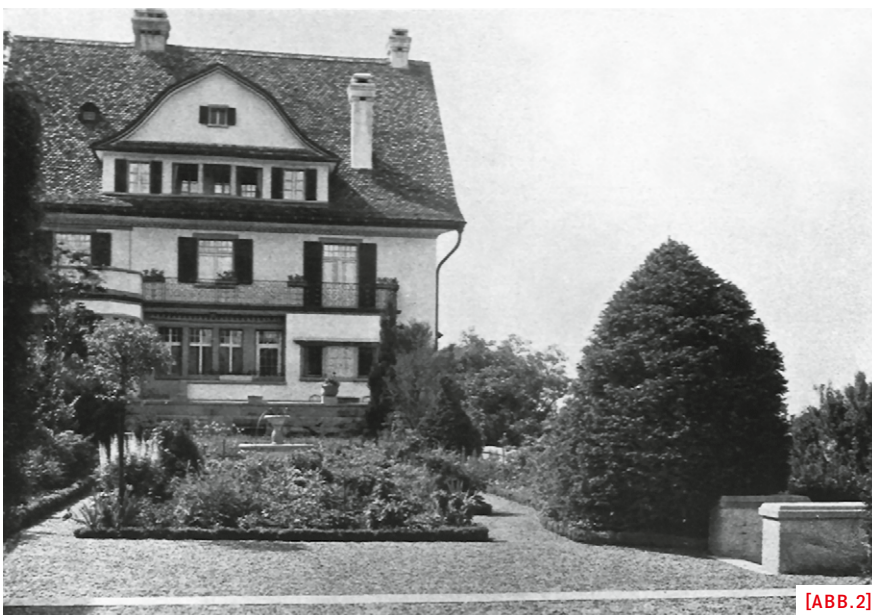
Historische Konzepte weiterentwickeln und neue Qualitäten bewirken

Um eine qualitativ hochwertige Verdichtung in einer Anlage erreichen zu können, muss diese als erstes erfasst und verstanden werden. Dies bedeutet, dass der Bestand erhoben und die Entstehung der ursprünglichen Anlage sowie auch allfällige



[ABB.1]

[ABB.1] Entwurf Villa Grüenberg von Ernst Klingelfuss um 1910. (Quelle: Schweizerische Bauzeitung, 1913, Band 61, Heft 25, S. 333)



[ABB.2]

[ABB.2] Villa Grüenberg mit Terrassengarten, 1916. (Foto: Das Werk 1916/5, S. 65)

[ABB.3] Ansicht der Villa von Südosten mit dem wieder hergestellten Architekturgarten, 2013. (Foto: KDP Fotoarchiv)



[ABB.3]

Überformungen aufgezeigt werden. Die Analyse sollte dahingehend geführt werden, dass die historischen Konzepte zu erkennen sind. Im Anschluss ist, wenn vorhanden, der Schutzwert auszuweisen. Das Lesen der ursprünglichen Konzepte sowie der Schutzwert dienen als Schlüssel für den weiterführenden Entwurf. Mit dem Aufnehmen der ursprünglichen konzeptionellen Ideen wird ermöglicht, neue Teile oder Nutzungen in den Bestand zu integrieren.

2017/2018 führte die Heimstätten-Genossenschaft Winterthur eine Testplanung für ihre Siedlung Grabenacker in Winterthur durch. Das Team Fahrländer Scherrer Jack/Umland/Res Keller ist bei seiner Planung nach diesem Prinzip vorgegangen. Der dabei festgestellte, ursprünglich konzeptionell und räumlich wesentliche Aspekt des «fliessenden Grüns» wurde aufgenommen und der Entwurf entsprechend ausformuliert. Die ursprüngliche, räumliche Durchlässigkeit soll im Bestand wiederhergestellt und um die Neubaugebiete realisiert werden. Neue Nutzungen

wie Mietergärten oder Möglichkeitsräume werden in dieses System integriert. Das Zentrum der Siedlung ist die Grabenackerstrasse und insbesondere der Bereich um die Mitte der Strasse. Das Konzept stärkt dieses Zentrum und wertet es auf. Eine die Siedlung prägende Introvertiertheit, welche durch eine dichte Bepflanzung in Richtung Ortszentrum im Süden und durch die Gebäudestellung mit den vorgelagerten Gärten am nördlichen Ende entstand, wird wieder aufgenommen. Gleichzeitig werden die räumlichen Qualitäten der Endpunkte für zusätzliche Gemeinschaftsflächen genutzt und hier neuer gemeinschaftlicher Raum ausgebildet.

Zusammenfassung und Ausblick

Qualität und Sorgfalt bei Neubauprojekten in Gartendenkmälern können diese schonen. Die Instandsetzung der ursprünglichen und schutzwürdigen Bereiche mit der Realisierung der Neubauten kann das Denkmal selbst stärken und ihm wieder Zukunft ermöglichen.



[ABB.4]

[ABB.4] Grabenackerstrasse, vermutlich vor 1950. (Foto: Bildarchiv Winterthur)

[ABB.5] Siedlung Grabanacker, Winterthur, Analyse der freiräumlichen Struktur. (Quelle: Umland)

[ABB.6] Siedlung Grabenacker, Situation Testplanung 2018. (Quelle: Team Fahrländer Scherrer Jack/Umland/Res Keller)



[ABB.5]



[ABB.6]

Eine Güterabwägung in der Nutzungsplanung zwischen Auf- und Einzonung und Gartendenkmälern erscheint aus fachlicher Sicht sinnvoll. Die heutige Gleichförmigkeit der Stadtstruktur aufgrund der durchgehend gleichen baulichen Dichten für ausgewählte Gebiete würde dadurch gemindert. Es könnten neue, hochwertige Siedlungsstrukturen geschaffen werden, die von einer städtebaulich-räumlichen Vielfalt und auch von der Geschichte des Ortes leben könnten.

SCHLOSSPARK WARTEGG BLIEB ERHALTEN

Ein gutes Beispiel für einen Verzicht einer Überbauung ist der Schlosspark Wartegg am Bodensee. Die heute noch weitgehend erhaltenen Teile des englischen Parks am Schloss liegen auf 9 Parzellen. Als die Besitzer einer Parzelle angingen, eine Wohnüberbauung auf dieser zu planen, wurde im Dezember 2008 die Stiftung Landschaftspark Wartegg Rorschacherberg gegründet. Mit Spendengeldern gelang es der Stiftung, die durch die Wohnüberbauung gefährdete Parzelle zu erwerben und im Grundbuch ein Bauverbot eintragen zu lassen. Eine weitere Parzelle des Areals wurde durch Private mittels Landtausch erworben und kann somit ebenfalls dauerhaft von einer Überbauung freigehalten werden.

Stadt Dietikon

Die Stadt Dietikon mit rund 27'000 Einwohnerinnen und Einwohnern befindet sich in einer dynamischen Phase, welche durch grössere Entwicklungsgebiete sowie den Bau der Limmattalbahn ausgelöst wurde.

Wir suchen zur Verstärkung unseres Teams im Stadtplanungsamt per sofort oder nach Vereinbarung eine/n

Verkehrs- und Infrastrukturplaner/in

Ihre Aufgaben

Entwicklung und Leitung von Projekten in den Bereichen Verkehrs- und Infrastrukturplanung
Koordination und Beaufsichtigung von Bauprojekten in der Ausführungsphase
Vertretung der städtischen Interessen gegenüber Dritten
Vorbereiten und Durchführen von Mitwirkungsverfahren und Bürgerbeteiligungen
Mitarbeit bei generellen Aufgaben des Stadtplanungsamtes wie Beschlüssen, Verfügungen, Stellungnahmen und politischen Vorstössen

Ihr Profil

Hochschulabschluss im Fachgebiet Ingenieurwesen/Planung oder gleichwertige Ausbildung mit entsprechender Berufserfahrung in den genannten Bereichen
Initiative und belastbare Persönlichkeit mit Flair für vernetztes Denken
Sprach- und Verhandlungsgeschick sowie Durchsetzungsvermögen
Strukturierte und selbstständige Arbeitsweise, hohes Verantwortungsbewusstsein
Gute PC-Anwenderkenntnisse, Kenntnisse von CAD-Programmen von Vorteil
Organisatorische und administrative Fähigkeiten
Mehrjährige Berufserfahrung in den genannten Bereichen erwünscht

Wir bieten

Einarbeitung durch die Amtsleitung
Interessantes und vielseitiges Arbeitsgebiet
Möglichkeit zur selbstständigen Arbeit
Einen modernen Arbeitsplatz im Zentrum von Dietikon
Gutes Arbeitsklima in einem kompetenten Team
Weiterbildungsmöglichkeiten

Bewerbung und Auskunft

Wir freuen uns auf Ihre Bewerbung, die Sie bitte mit Foto, Lebenslauf und Zeugniskopien an das Personalamt der Stadt Dietikon, Bremgartnerstrasse 22, 8953 Dietikon, richten.

Severin Lüthy, Leiter Stadtplanungsamt, Tel. 044 744 36 66, steht Ihnen für weitere Auskünfte gerne zur Verfügung. Mehr über die Stadt Dietikon erfahren Sie unter www.dietikon.ch.

Inserat



Universität
Zürich ^{UZH}

Information und Anmeldung
www.curem.uzh.ch

Weiterbildungen

Urban & Real Estate Management



Master of Advanced Studies in Real Estate (18 Monate)

Certificate of Advanced Studies in Urban Management (6 Monate)

Kompaktkurse (4–6 Tage):

- Urban Psychology
- Immobilienbewertung
- Portfolio- und Assetmanagement
- Digital Real Estate

CUREM – Bildung für die Immobilienwirtschaft

Center for Urban & Real Estate Management, Telefon 044 208 99 99 oder www.curem.uzh.ch

Nachrichten FSU/ Informations de la FSU/ Informazioni della FSU

VERANSTALTUNGEN / MANIFESTATIONS / MANIFESTAZIONI

Zentralkonferenz

Freitag, 13. November 2020
KKL Luzern

Conférence centrale

Vendredi 13 novembre 2020
KKL Lucerne

Conferenza nazionale

Venerdì 13 novembre 2020
Lucerna, KKL

MITGLIEDER / MEMBRES/SOCI

Mutationen / Changements / Modifiche

14.02.2020–20.04.2020

Eintritte / Adhésions / Adesioni

Ordentliche Mitglieder / Membres ordinaires /
Soci ordinari:

Fritsch Martin, Zürich
Grossenbacher Sarah, Luzern
Iseli Moritz, Bern
Joubaire Aurélie, Evian les Bains
Nasilli Serge, Neuchâtel
Reinhard David, Rapperswil-Jona
Steinmann David, Brugg
Vuilleumier Corina, St. Gallen

Studierende / Étudiant(e)s / Studenti:

Babst Christian, Stüsslingen
Bugmann Rahel, Jona
Puga Natascha, Oberhofen
Schönbächler Selina, Jona
Zani David, Horgen

Büromitglieder / Bureaux membres / Studi membri:

Actéon Urbanisme et aménagement
des territoires, Fleurier
MSV Architectes Urbanistes SARL,
Les Acacias-Genève

Wechsel / Changements de statut / Modifiche di affiliazione

Übertritt Studierende zu ordentlichem
Mitglied / De membre étudiant(e) à membre
ordinaire / Da socio studente a socio ordinario:
Rüthemann Karin, Zürich

Übertritt ordentliches Mitglied zu Studie-
renden / De membre ordinaire à membre
étudiant(e) / Da socio ordinario a socio
studente:
Pescatore Elio, Wien
Steckler Denis, Baar/Nendaz

Austritte / Départs / Dimissioni

Ordentliche Mitglieder / Membres ordinaires /
Soci ordinari:
Grimaître Frédéric, Montcherand
Lehmann Edy, Melano
Stangl Stefan, Pfäffikon SZ
Steinmann Beat, Brugg

Büromitglieder / Bureaux membres / Studi membri:

Adrian Strauss Raumplanung Entwicklung
Städtebau, Bern
Clerici Müller Architekten, St. Gallen
Lehmann-Visconti sarl, Melano
Orsi & Associati, Architetti e urbanisti,
Bellinzona

Todesfälle / Décès / Decesso

Ordentliche Mitglieder / Membres ordinaires /
Soci ordinari:
Demarta Flavio, Bellinzona

BEITRÄGE FSU INFO / DÉLAI RÉDACTIONNEL FSU INFO / CONTRIBUTI INFO FSU

Bitte senden Sie uns Ihre Beiträge per Mail bzw.
per Post. Für eine frühzeitige Voranmeldung
Ihres Beitrages sind wir dankbar (Termine siehe
Impressum). / Merci de nous envoyer vos com-
munications par e-mail ou par courrier et de
nous les annoncer à l'avance (échéances: voir
impressum). / Vi ringraziamo di inviarci le vostre
comunicazioni per e-mail o per posta e di avvi-
sarci in anticipo (termini: cfr. Impressum).

KONTAKT / CONTACT / CONTATTO

Fédération suisse des urbanistes
Fachverband Schweizer RaumplanerInnen
Federazione svizzera degli urbanisti
Federaziun svizra d'urbanists

Geschäftsstelle, Alexanderstrasse 38,
Postfach 216, 7001 Chur
Tel 044 283 40 40, Fax 044 283 40 41
info@f-s-u.ch, www.f-s-u.ch

COLLAGE

Zeitschrift für Raumentwicklung (erscheint 6 mal
pro Jahr) / Périodique du développement territorial
(paraît 6 fois par année) / Periodico di sviluppo
territoriale (esce 6 volte l'anno)

Herausgeber / Edité par / Edito da

FSU (Fachverband der Schweizer Raumplanerinnen
und Raumplaner / Fédération suisse des urbanistes /
Federazione svizzera degli urbanisti /
Federaziun Svizra d'Urbanists)

Inserateschluss, Versand / Délai d'insertion, envoi / Termine per gli annunci, spedizione

COLLAGE 4/20: 01.07.20, 20.08.20
COLLAGE 5/20: 02.09.20, 22.10.20
COLLAGE 6/20: 28.10.20, 17.12.20

Mitglieder Redaktion / Membres rédaction / Membri di redazione

Zentralkomitee: Silvan Aemisegger, Clelia Bertini,
Leyla Erol, Stefanie Ledergerber, Lidia Råber,
Isabelle Rihm, Susanne Schellenberger,
Dario Sciuchetti, Ladina Suter, Stephanie Tuggener;
Comité romand: Marta Alonso Provencio, Daniel
Baehler, Clémence Bulliard, Dimitri Jaunin, Virginie
Kauffmann, Thierry Maeder, Dimitri Marinček,
Catherine Seiler, Leah Tillemans; Comitato della
Svizzera italiana: Raffaella Arnaboldi, Giada Danesi,
Francesco Gilardi, Paolo Todesco, Aurelio Viganì

Produktion, Redaktion, Inserate / Production, rédaction, annonces / Produzione, redazione, inserzioni

Verlangen Sie unsere Inserattarife und Termine /
Demandez nos tarifs d'annonces et nos échéances /
Richieda le nostre tariffe per le inserzioni e le
scadenze: Stefanie Ledergerber, Kontextplan AG,
Gutenbergstrasse 6, 3011 Bern,
Tel. 031 544 22 53, redaktion-collage@f-s-u.ch
Gestaltung / Graphisme / Grafica: Hahn+Zimmermann;
Druck / Impression / Stampa: Stämpfli AG, Bern;
Übersetzungen / Traductions / Traduzioni:
Mario Giacchetta (D → F), Virginia Rabitsch (F → D),
Comitato della Svizzera italiana (D ↔ I, F ↔ I)

Abonnements / Abonnements / Abbonamenti

Mitglieder FSU / Membres FSU / Soci FSU:
gratis / gratuit / gratuito;
Abonnement ohne FSU-Mitgliedschaft (inkl. Porto) /
Abonnement individuel pour non-membres
(frais de port compris) / Abbonamento singolo per
i non-soci (spese di porto comprese): CHF 85.00;
Studenten / Étudiant(e)s / Studenti: CHF 40.00

Einzelheftbestellungen (exkl. Porto) /
Numéro séparé (frais de port non compris) /
Numero singolo (spese di porto non comprese):
1 Ex. CHF 16.00, 2–5 Ex. CHF 14.50;
6–10 Ex. CHF 12.50, 11–20 Ex. CHF 9.50

Kontakt für Abonnemente und Adressänderungen /
Contact pour abonnements et changements
d'adresse / Contatto per abbonamento e cambiamento
di indirizzo: Geschäftsstelle FSU, Esther Casanova,
Alexanderstrasse 38, Postfach 216, 7001 Chur,
Tel. 044 283 40 40, info@f-s-u.ch

Hinweise / Avertissements / Avvertenze

Für unverlangt eingereichtes Text- und Bildmaterial
wird keine Haftung übernommen. Artikel, Infor-
mationen sowie Beilagen können von der Meinung
des FSU abweichen. Nachdruck nur mit Zustimmung
der Autoren und Quellenangabe gestattet.
Alle Text- und Bildrechte bleiben vorbehalten. /
La rédaction dispose librement des textes et images
envoyés spontanément. Les articles et informations
publiés dans la revue ainsi que les encarts
ne reflètent pas forcément la position de la FSU.
Toute reproduction requiert l'autorisation de l'auteur
et la mention de la source. Tous les droits sont
réservés. / La redazione dispone liberamente di testi
e immagini pervenuti spontaneamente. Gli articoli
e le informazioni pubblicati nella rivista e gli allegati
non rispecchiano necessariamente la posizione
della FSU. Ogni riproduzione, anche parziale,
necessita l'autorizzazione dell'autore e l'indicazione
della fonte. Tutti i diritti sono riservati.

Titelblatt / Couverture / Foto di copertina

Wie selbstverständlich wir täglich Grenzen über-
winden, wird uns erst bewusst, wenn dies nicht
mehr möglich ist. Schliessung der «grünen Grenze»
zwischen Basel und Weil am Rhein im Rahmen der
Corona-Ausnahmesituation. (Foto: Silvan Aemisegger)

