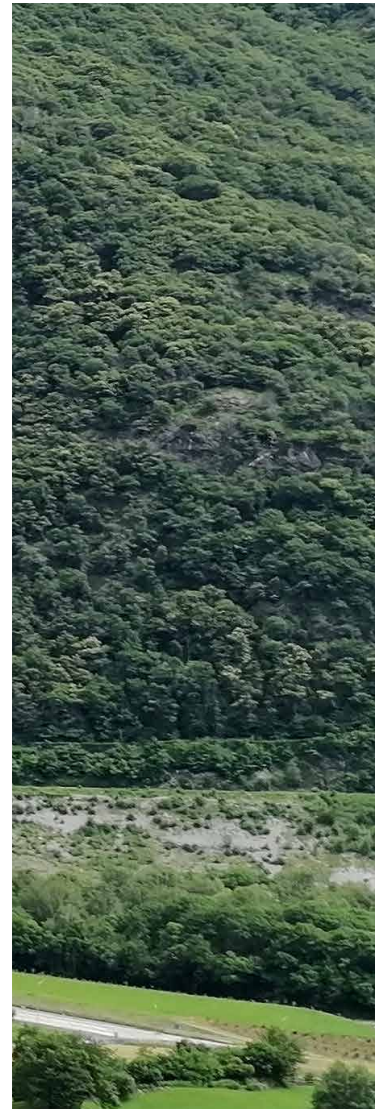
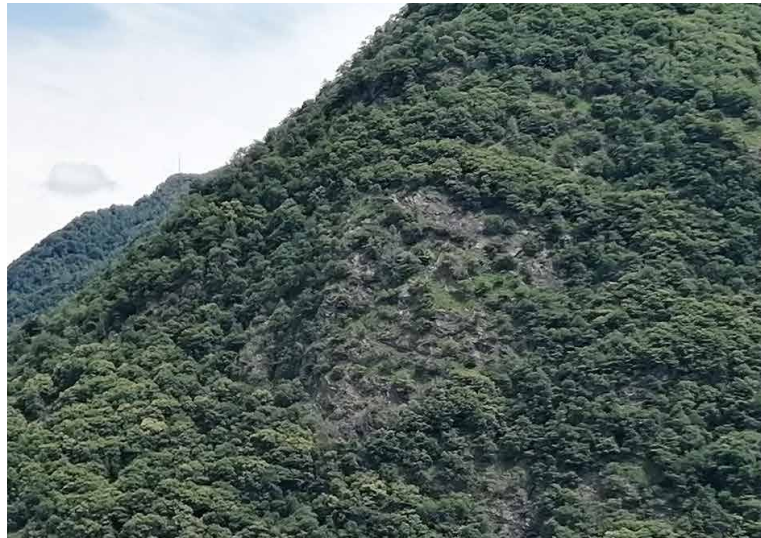


COLLAGE 4/20

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



TEMA

Metamorfosi fuori città
Metamorphose abseits der Städte
Métamorphoses hors des villes

FORUM

Arbeiten an Zürichs
Grenzen – das Modell
Agenda Wachstum+

Sommario/ Inhalt/ Sommaire

CARTE BLANCHE

- 4 **Voyage en territoire inconnu** (Corinne Desarzens)

TEMA

- 5 **Randregionen mit Zukunft**/Il futuro delle regioni periferiche/
Les périphéries ont un avenir/(Dominik Siegrist)
- 9 **Dai non luoghi alla città – la Valle del Vedeggio in
trasformazione**/Vom Nicht-Ort zur Stadt/De non-lieu à ville
(Fabio Giacomazzi, Francesco Gilardi)
- 14 **Chancen der Zeit erfolgreich genutzt – das Safiental vor
25 Jahren und heute**/La Safiental – fattori di successo per
uno sviluppo sostenibile/Le Safiental – facteurs de réussite
d'un développement durable (Hélène Sironi, Daniel Peter)
- 18 **Parc naturel régional Gruyère Pays-d'Enhaut – porteur de
dynamisme et de durabilité**/Parco naturale regionale Gruyère
Pays-d'Enhaut: dinamismo e sostenibilità/Naturpark Gruyère –
Pays-d'Enhaut: dynamisch und nachhaltig (Christelle Grangier)
- 21 **La Torino-Lione e la Valle di Susa – sfide territoriali di
un'opera infrastrutturale di valenza europea**/Die Achse
Turin-Lyon und das Susatal/L'axe Turin-Lyon et le Val de Suse
(Carlo Alberto Barbieri)
- 24 **Ramsau am Dachstein – Raumentwicklung auf dem Prüf-
stand**/Ramsau am Dachstein – quando lo sviluppo territoriale
è messo alla prova/Ramsau am Dachstein – le développement
territorial mis à l'épreuve (Hannes Hoffert-Hösl)

FORUM

- 28 **Arbeiten an Zürichs Grenzen – das Modell Agenda
Wachstum+** (Angelus Eisinger, Witali Späth)

INFO

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

VORSCHAU COLLAGE 5/20

«CO₂-neutrale Raumentwicklung» – Die nächste Ausgabe widmet sich der Diskussion um einen CO₂-neutralen Lebensstil und fokussiert auf Einzelpersonen und ihren Einfluss auf ihr Umfeld. Wir fragen nach den Herausforderungen für uns Planer*innen und beleuchten, wie die Reduktion von CO₂ in täglichen Lebensbereichen schon jetzt aussehen kann. Aktuelle Planungsansätze und realisierte Projekte laden zur kritischen Reflexion über die vermeintlichen und tatsächlichen Grenzen des heute Machbaren ein.

Editoriale

Metamorfosi fuori città

La pianificazione del territorio in Svizzera si focalizza, dall'inizio degli anni 2000, sulle aree centrali e suburbane, secondo la filosofia dello sviluppo centripeto degli insediamenti, portata avanti con successo anche grazie alla politica federale degli agglomerati. Dal 2007 la Confederazione sostiene i Programmi d'agglomerato, attribuendo un sostegno finanziario per la realizzazione di diverse opere infrastrutturali coordinate con lo sviluppo degli insediamenti.

Anche al di fuori degli agglomerati qualcosa si sta muovendo, eccome! Nei cosiddetti «spazi intermedi» (né città, né campagna), nelle aree attraversate dalle vie di comunicazione situate tra due grandi poli urbani, come pure nelle regioni geograficamente periferiche, stiamo assistendo ad una metamorfosi. Questo cambiamento è capace di trasformare questi territori: da aree marginali a nuovi luoghi privilegiati in cui vivere e lavorare. Non si tratta di piccole e remote porzioni di territorio ma di vaste aree che coprono, come ricorda il prof. Dominik Siegrist, oltre un terzo della superficie del paese. Questi spazi periferici hanno un ruolo importante nella costruzione dell'identità della Svizzera, nonostante l'immaginario di paese alpino e rurale sia viepiù rimesso in discussione. Per evitare di rimanere ai margini e assicurare la coesione territoriale del paese, queste regioni devono trovare il modo per re-inventarsi, valorizzando i loro potenziali.

In questo numero presentiamo una panoramica di esempi concreti di quello che sta succedendo in queste «regioni in transizione». Come aree periferiche presentiamo alcuni progetti virtuosi di rilancio in Safiental (GR) e, in Svizzera romanda, nella Gruyère (FR) e nel Pays-d'Enhaut (VD) riuniti in un Parco naturale regionale. Anche la località austriaca di Ramsau è un esempio da cui prendere spunto per uno sviluppo creativo.

Per i cosiddetti «spazi intermedi» ci siamo interrogati sul futuro della Valle del Vedeggio nel Canton Ticino, a cavallo tra i poli urbani di Lugano, Bellinzona e Locarno. Con l'apertura della galleria di base del Ceneri (operativa al 100% da aprile 2021), il Vedeggio corre il rischio di essere ridotto a un corridoio di transito. La tanto attesa «Città Ticino» diventerà automaticamente realtà grazie alla galleria di base? Il dubbio rimane.

Un altro esempio, politicamente controverso, è il collegamento ferroviario ad alta velocità (TAV) tra Torino e Lione, attraverso la Valle di Susa. Il fondovalle dev'essere riorganizzato per poter accogliere questa nuova infrastruttura. Come «digerire» il fatto, per una regione, di essere attraversata da importanti infrastrutture e non poterne direttamente beneficiare? Questi esempi mostrano che anche «fuori città» è in atto una metamorfosi essenziale per il funzionamento dell'intero sistema territoriale, dalla quale possiamo trarre ispirazione!



Francesco Gilardi, Stefanie Ledergerber, Aurelio Viganì

Metamorphose abseits der Städte

Seit Anfang der 2000er-Jahre konzentriert sich die Raumplanung in der Schweiz auf zentrale und suburbane Gebiete gemäss dem Prinzip der Innenentwicklung. Dazu hat die Agglomerationspolitik des Bundes erfolgreich beigetragen. Seit 2007 unterstützt der Bund mit den Agglomerationsprogrammen finanziell verschiedene auf die Siedlungsentwicklung abgestimmte Verkehrsinfrastrukturprojekte.

Auch ausserhalb der Agglomerationen bewegt sich etwas! In den so genannten «Zwischenräumen» (weder Stadt noch Land), in den von den Verbindungen zwischen zwei grossen städtischen Zentren durchquerten Gebieten, sowie in geographisch peripheren Regionen findet eine Metamorphose statt. Diese Gebiete wandeln sich von Randregionen in neue privilegierte Orte, in denen man leben und arbeiten kann. Dabei handelt es sich nicht um kleine, abgelegene Landstriche, sondern um grosse Gebiete, die, wie Professor Dominik Siegrist hervorhebt, mehr als ein Drittel der Landesfläche ausmachen und die Identität der Schweiz mitprägen, welche heute teilweise in Frage gestellt wird. Neue Methoden für die Entwicklung sind gefragt, damit diese Regionen nicht an den Rand gedrängt werden und eine harmonische Entwicklung des Landes erzielt werden kann.

Diese Ausgabe illustriert durch verschiedene Beispiele, was in diesen «Zwischenräumen» geschieht. Als Randgebiete stellen wir einige vorbildliche Revitalisierungsprojekte im Safiental (GR), in der Westschweiz in Gruyère (FR) sowie im Pays-d'Enhaut (VD) den regionalen Naturpark vor. Die österreichische Stadt Ramsau ist ein inspirierendes Beispiel von kreativer Entwicklung.

Für die so genannten «Zwischenräume» stellt sich jedoch die Frage nach der Zukunft des Vedeggiotal im Kanton Tessin, dass sich zwischen den urbanen Zentren Lugano, Bellinzona und Locarno erstreckt und heute auf einen Transitzkorridor reduziert ist. Ab April 2021 wird AlpTransit Ceneri zu 100% einsatzbereit sein: Was wird in dieser Übergangszone geschehen? Wird die «Stadt Tessin» automatisch Wirklichkeit werden? Zweifel bleiben.

Ein weiteres politisch umstrittenes Beispiel ist die Hochgeschwindigkeits-Eisenbahnverbindung (TAV) zwischen Turin und Lyon durch das Susatal. Um Platz für diese neue Infrastruktur zu schaffen, muss der Talboden neu organisiert werden. Wie kann eine Region die Tatsache akzeptieren, dass sie von einer wichtigen Infrastruktur durchzogen ist und nicht direkt davon profitieren kann? All diese Beispiele zeigen, dass sich auch «ausserhalb der Stadt» eine Metamorphose vollzieht, die für das Zusammenspiel der gesamten territorialen Zusammenhänge unerlässlich ist und von der wir uns inspirieren lassen können!

Métamorphoses hors des villes

Depuis le début des années 2000, l'aménagement du territoire en Suisse se focalise sur les zones centrales et suburbaines, selon la philosophie de l'urbanisation vers l'intérieur mise en œuvre avec succès grâce, entre autres, à la politique fédérale des agglomérations. Depuis 2007, la Confédération soutient les projets d'agglomération en subventionnant la réalisation de diverses infrastructures en harmonie avec l'urbanisation.

Mais les choses bougent aussi en dehors des agglomérations! Dans les espaces «intermédiaires» (ni ville ni campagne), dans les zones traversées par les voies de communication entre deux grands centres urbains, ainsi que dans les régions géographiquement périphériques, nous assistons à une métamorphose. Ce changement est capable de transformer ces territoires de zones marginales en de nouveaux lieux privilégiés où vivre et travailler. Il ne s'agit pas de petites portions de territoire reculées, mais de vastes zones qui couvrent, comme le souligne le professeur Dominik Siegrist, plus d'un tiers de la superficie du pays et qui, surtout, ont façonné une certaine identité de la Suisse. Cette même identité est aujourd'hui partiellement remise en question. De nouvelles méthodes de développement sont nécessaires pour éviter de rester sur la touche et assurer la cohésion territoriale du pays.

Ce numéro propose un aperçu de cas concrets de ce qui se passe dans ces «régions en transition». Parmi les «régions périphériques», nous présentons quelques projets de revitalisation exemplaires dans le Safiental (GR) et, pour la Suisse romande, dans le parc naturel régional qui réunit la Gruyère (FR) et le Pays-d'Enhaut (VD). La localité autrichienne de Ramsau constitue également un exemple de développement créatif.

Parmi les «espaces intermédiaires», nous nous penchons sur l'avenir du val Vedeggio, dans le canton du Tessin, à cheval entre les centres urbains de Lugano, Bellinzone et Locarno. Dès avril 2021, le tunnel de base du Ceneri sera opérationnel à 100%: le val Vedeggio va-t-il devenir un corridor de transit? La «Città Ticino» deviendra-t-elle automatiquement réalité, grâce au tunnel de base? Le doute demeure.

Un autre exemple politiquement controversé est la liaison ferroviaire à grande vitesse entre Turin et Lyon à travers le val de Susa, au Piémont. Le fond de la vallée doit être réorganisé pour accueillir cette nouvelle infrastructure. Comment une région peut-elle «digérer» le fait d'être traversée par d'importantes infrastructures sans en bénéficier directement? Ces exemples montrent que même «hors de la ville», il se produit une métamorphose dans le développement de l'urbanisation, essentielle au fonctionnement de tout le système territorial et dont nous pouvons nous inspirer!

Voyage en territoire inconnu

CORINNE DESARZENS

Née à Sète de parents suisses, Corinne Desarzens est l'auteur de romans, nouvelles et récits de voyages, dont *Carnet madécasse*, *Sirènes d'Engadine*, *Un roi* et *La lune bouge lentement* mais elle traverse la ville. Sa phrase préférée? «Ne garde rien pour une occasion spéciale, chaque jour que tu vis est une occasion spéciale.»

À un film de David Lynch, voilà à quoi ressemblaient les moindres sentiers forestiers barrés par des blocs en ciment, à la frontière franco-suisse, en cette étrange année 2020. La Suisse a 572 kilomètres de frontière avec la France, 740 avec l'Italie. Les douanes étaient fermées, tout comme l'Arbézie, cette mythique auberge de La Cure où l'on dort la tête en Suisse et les pieds en France. Là-haut, 309 bornes, couvrant plus de 500 ans d'histoire romaine, burgonde, savoyarde, bernoise puis helvète, jalonnent la frontière terrestre entre le canton de Vaud et la France. Blasonnées du lion et de l'ours sous les Bernois dont le territoire, en 1650, bordait la Franche-Comté espagnole avant qu'elle devienne française sous Louis XIV et s'orner de trois lys. Celles de 1798, à l'acronyme de RHUI, rappellent la brève adhésion de Vaud à la République Helvétique Une et Indivisible. Bien des traités – celui des Dappes, en 1862, quand Napoléon III cherche à s'approprier le très stratégique col de la Faucille – et des échanges de territoires en modifient le tracé.

On peut les toucher, ces bornes, sous toutes leurs faces, s'orienter, enjamber les magnifiques serpents de pierre sèche, conjuguer la nature à l'histoire. S'émerveiller, aussi, de la présence d'un animal emblématique qui estive sur l'un ou l'autre des côtés, en oubliant ce qui a déjà été dit jusqu'à ce schéma transversal, chez le boucher, qui détaille les morceaux de son corps à la manière des quartiers d'une ville, en reprenant tout par le début, par les organes vivants: la vache. Elle, un vaste territoire avec des zones frontière. Six cents kilos d'énigme.

Si David Lynch collait son oreille à la panse d'une vache qui rumine, il entendrait un bruit d'orage. Une mer, un tangage, une force terrible que la bête doit apprivoiser par le rythme de la répartition dans ses différents estomacs. Une mer tiède et dangereuse livrée à une fermentation intense, à dompter sous peine d'exploser en gaz méthane. Car chaque jour, la vache danse sur le rebord du volcan.

Un voyage, que cette visite du dedans. L'occasion d'explorer un territoire inconnu, aux enclaves insoupçonnées. À 30 ou 50 centimètres du cou, sur la ligne du dos d'où irradie la chaleur déjà perçue par la main, se situe le tourbillon, là où c'est un peu plus froid, frontière entre l'avant, qui commande le rythme cardiaque et la respiration et l'arrière, royaume de la lactation et de l'intestin.

Les sabots et les cornes délimitent chez la vache une frontière encore plus saisissante, assurant l'autonomie de son univers intérieur. Organes de communication et non des armes, les cornes délimitent une zone invisible de quatre mètres. Par les sabots qui poussent au bord de la couronne, la vache se tient en réalité sur les ongles de ses mains. À l'extérieur de sa peau, la formation permanente de corne lui permet de réguler ses contacts avec le monde extérieur. Les cornes, à condition qu'elle puisse les garder bien sûr, agrandissent la distance tout en permettant de s'en servir comme outils, en témoignage réciproque d'une confiance inouïe: il arrive à la vache de nettoyer l'œil de sa voisine en le grattant, au millimètre près, sans la blesser, de la pointe de sa corne.

Quant à son pis, d'innombrables alvéoles sont parcourues par un formidable réseau de canaux lactiques, aux nervures d'aspect végétal et estampées en relief. Sa surface intérieure? Immense, aussi étendue qu'un terrain de football.

Carte blanche. Blanc comme lait plutôt qu'hôpital, en ces temps verrouillés, en ces soirs très bleus. Pâturages comme tapis persan. Six cents kilos pour s'envoler.



[ILL. 1] Corinne Desarzens.
(Photo: Arris Han)

Randregionen mit Zukunft

DOMINIK SIEGRIST

Professor für naturnahen Tourismus und Pärke an der HSR Hochschule für Technik Rapperswil.

«Randregionen» leben mit der dauernden Herausforderung, ökonomisch, gesellschaftlich und ökologisch mit ihrem Umfeld Schritt halten zu können. Werden sie sich auch in der Zukunft etablieren und bestehen können? Welchen Wert bilden sie für ihre Region oder sogar für das ganze Land? Welche Erfolgsfaktoren lassen die Randregionen aufblühen?

In den europäischen Staaten werden die Randregionen unterschiedlich definiert. Zur Bestimmung werden sozioökonomische, geographische und politisch-administrative Kriterien verwendet.^[1] In der Schweiz kommt eine Raumgliederung zur Anwendung, die neben den städtischen und den periurbanen Gemeindetypen die Typen «Ländliche Zentrumsgemeinde», «Ländlich zentrale gelegene Gemeinde» und «Ländlich periphere Gemeinde» umfasst. Diese drei ländlichen Gemeindetypen sind

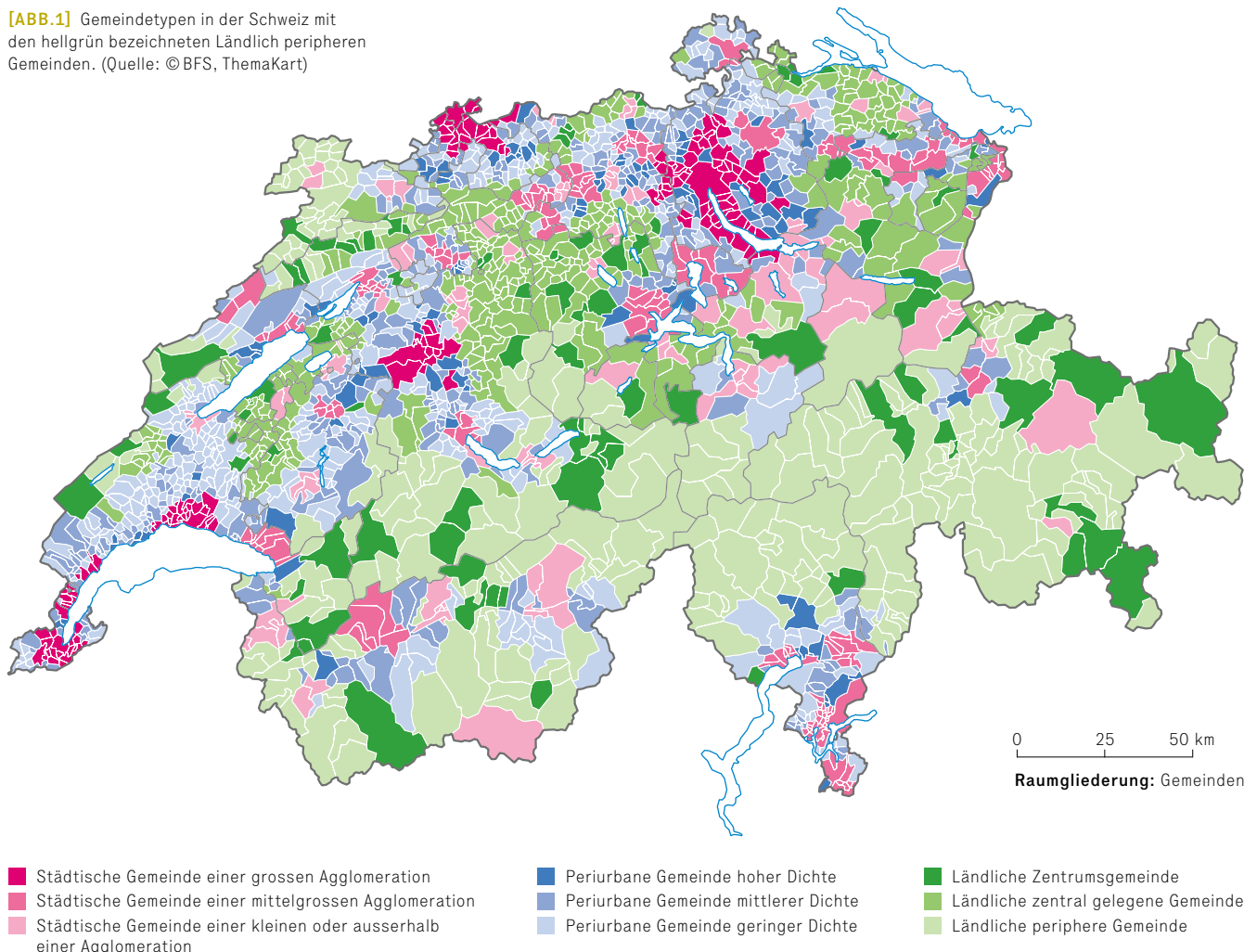
besonders stark von der Zentrum-Peripherie-Problematik betroffen. Der letzte Typ, die «Ländlich peripheren Gemeinden», bilden die Randregionen im engeren Sinne. In **[ABB.1]** wird ersichtlich, dass diese (in hellgrün dargestellt) ausschliesslich in den Gebirgskantonen der Alpen und des Jurabogens liegen, während es im Mittelland keine Randregionen gibt.^[2]

In der Schweiz gehören 263 bzw. 12 Prozent der Gemeinden mit lediglich 3 Prozent der schweizerischen Gesamtbevölkerung zum ländlich peripheren Gemeindetyp. Diese Gemeinden umfassen jedoch über ein Drittel der Landesfläche. Dabei verzeichnet die Arealstatistik deutlich über die Hälfte

^[1] Bätzing, W. (2020). *Landleben. Geschichte und Zukunft einer gefährdeten Lebensform*. Beck, München.

^[2] BFS Aktuell 21 (2017). *Nachhaltige Entwicklung, regionale und internationale Disparitäten*. Bundesamt für Statistik, Neuchâtel.

[ABB.1] Gemeindetypen in der Schweiz mit den hellgrün bezeichneten Ländlich peripheren Gemeinden. (Quelle: © BFS, ThemaKart)



unproduktive Flächen sowie viel Wald und Sömmerungsgebiete. Diese Gemeinden besitzen grossräumige Natur- und Kulturlandschaften von grosser Schönheit und hoher Biodiversität. Wirtschaftlich sind der einkommensschwächere primäre und der sekundäre Sektor (Industrie/Baugewerbe) gegenüber dem Rest der Schweiz deutlich stärker vertreten.^[3]

Die Randregionen sind dünn besiedelt. Deren bevölkerungsschwachen Gemeinden sind auf die Zentrumsgemeinden ausgerichtet. Sie sind vom demografischen Wandel geprägt, das Bevölkerungswachstum stagniert oder geht zurück, die älteren Generationen sind deutlich übervertreten. Ein auffälliges Phänomen ist der «Brain Drain», die Abwanderung von jungen und qualifizierten Arbeitskräften. Zudem fahren viele Arbeitnehmende als Tages- oder Wochenpendler*innen in die grösseren Zentren. Die wichtigsten Branchen neben der Land- und Forstwirtschaft sind der Tourismus, das Baugewerbe, die Energiewirtschaft und der Service Public. Das sind Branchen, denen die verschärften wirtschaftlichen Rahmenbedingungen im In- und Ausland besonders stark zusetzen: der Strukturwandel der Landwirtschaft, der harte Franken dem Tourismus, das Zweitwohnungsgesetz dem Baugewerbe und die tiefen Strompreise der Energiewirtschaft. Als Ursachen für die geringere Wettbewerbsfähigkeit der Randregionen gelten dabei der ungünstige Branchenmix, die geringe Innovationskraft, das fehlende Humankapital, der schwache Arbeitsmarkt, das fehlende Einzugsgebiet und die schlechte Erreichbarkeit.^[4]

An dieser Stelle ist auch der Klimawandel als eine wachsende Problematik zu erwähnen, die uns alle, aber die Randregionen in besonderem Masse betrifft. Klimafolgen, wie zunehmende Sommertrockenheit, grösseres Hochwasserrisiko, Stürme, abnehmende Hangstabilität, häufigere Massenbewegungen und die steigende Schneegrenze stellen die Gebirgskantone und den Bund mehr und mehr vor existentielle Herausforderungen.^[5]

Viele Politiken und Strategien

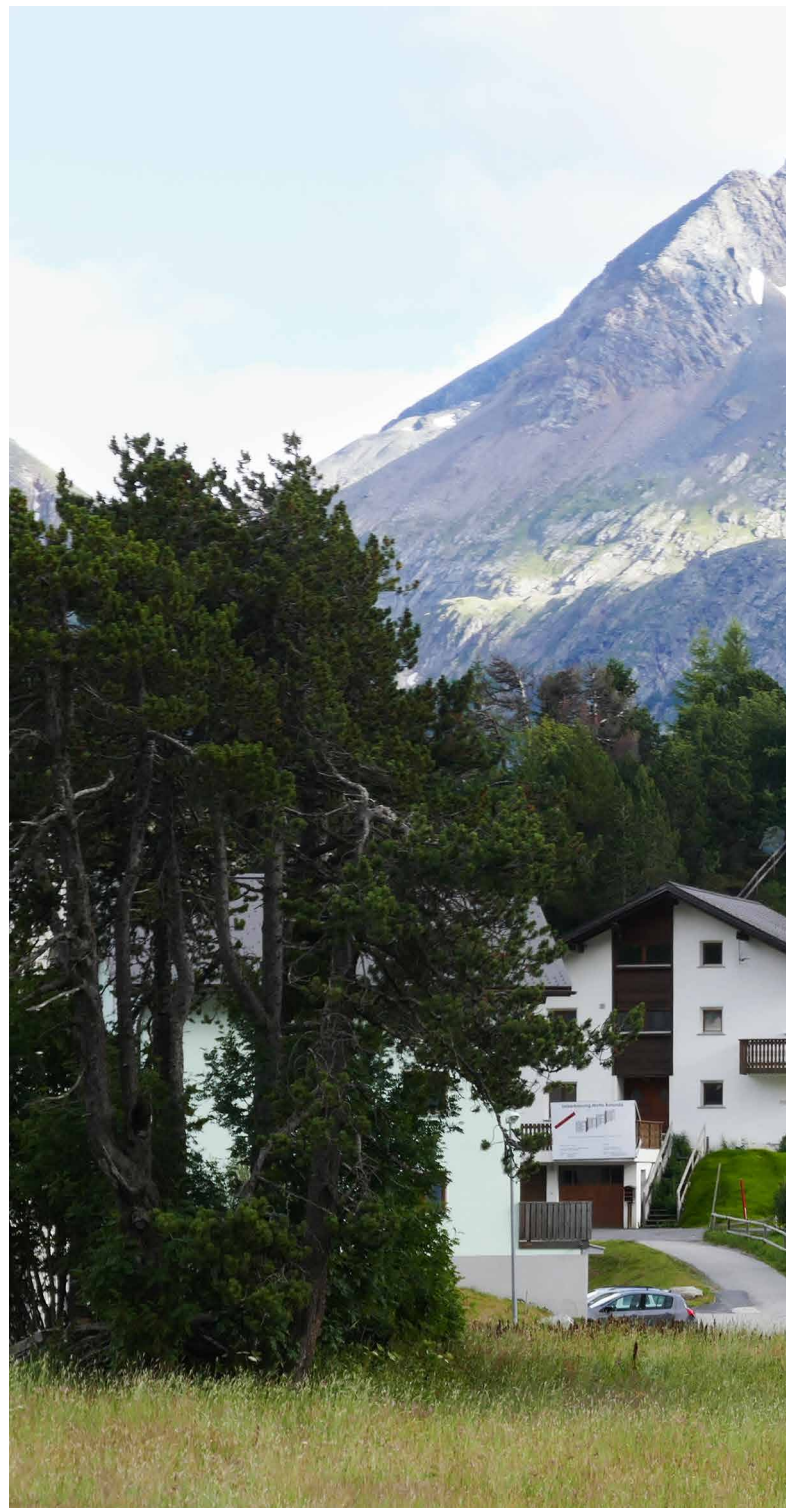
Die Randregionen befinden sich in vielfältigen Austauschbeziehungen mit den bevölkerungsreichen Wirtschaftszentren des Mittellandes, etwa durch Wertschöpfungsketten, politische und kulturelle Verbindungen oder Touristenströme. Profitieren einerseits die Randregionen finanziell von den Zentren, ist andererseits auch das Berggebiet für die gesamte Schweiz nach wie vor von grosser Bedeutung. So verdankt sie ihre hohe Lebens- und Standortattraktivität nicht zuletzt auch der landschaftlichen Schönheit und dem hohen Freizeitwert der Bergregionen.

Deshalb ist es naheliegend, dass die Politik für die Berggebiete in der Schweiz einen hohen Stellenwert besitzt. Artikel 50 der Bundesverfassung nimmt den Bund in die Pflicht, neben den Städten und Agglomerationen auch auf die besondere Situation der Berggebiete Rücksicht zu nehmen. Die Raumplanungspolitik versucht mit dem Raumkonzept Schweiz die sektoriellen Ansätze im Sinne einer koordinierten Raumentwicklung zusammenzuführen. Diese wird durch eine kohärente Landschaftspolitik ergänzt. Die meisten Sektoralpolitiken verfügen über eigene Ansätze für das Berggebiet. Stärker

^[3] BFS (2016). *Arealstatistik*. Bundesamt für Statistik, Neuchâtel; BFS (2020). *Regionalporträts 2020: Gemeinden – Kennzahlen*. Bundesamt für Statistik, Neuchâtel.

^[4] Müller-Jentsch, D. (2017). *Strukturwandel im Schweizer Berggebiet*. Avenir Suisse, Zürich.

^[5] CH2018 (2018), *CH2018 – Climate Scenarios for Switzerland, Technical Report*, National Centre for Climate Services, Zurich.



wirtschaftsorientiert ausgerichtet sind u.a. die Politik für die ländlichen Räume und Berggebiete, die Regional- und Raumordnungspolitik, die Tourismuspolitik, die Energiepolitik und die Agrarpolitik des Bundes; eher umwelt- und kulturorientiert wirken u.a. die Landschaftspolitik, die Biodiversitätspolitik und die Kulturpolitik des Bundes. Dieser differenzierte Politikansatz des Bundes für das Berggebiet dürfte eine wesentliche Ursache dafür sein, dass in der Schweiz bis heute gesellschaftlich lebendige, landschaftlich und kulturell attraktive Randregionen existieren, trotz aller damit verbundenen Probleme und Herausforderungen.

Auf den Stärken aufbauen

Es wurde und wird viel über die Zukunft der Randregionen diskutiert, gerade auch im Rahmen der Forschung: Seit den 1970er-Jahren im Rahmen des MAB-Programms der UNESCO,



[ABB.2]

seit 1991 im Rahmen der Alpenkonvention oder in den letzten zwanzig Jahren mit dem Nationalen Forschungsprogramm «Landschaften und Lebensräume der Alpen» (NFP 48). Dabei wird auch die berechnete Frage gestellt, ob begrifflich belastete Bezeichnungen wie «Randregionen» oder «potenzialarme Räume» angemessen sind, angesichts der hohen landschaftlichen, ökologischen und kulturellen Potenziale dieser Räume. Und gerade in der Diskussion über die Zukunft der Randgebiete kommen immer wieder höchst unterschiedliche Perspektiven zum Ausdruck. Diese reichen etwa von der Forderung nach neuen grossen Infrastrukturen (wie bspw. vor einigen Jahren die «Porta Alpina» in Graubünden) bis hin zum Unterlassen von Investitionen in peripheren Alpentälern und zum Zulassen von Wildnis. Insgesamt geht aber der Trend immer mehr in Richtung Umwelt und Nachhaltigkeit. Die Annahme der Alpeninitiative (1994) und der Zweitwohnungsinitiative (2012), aber auch die

zahlreichen Spendenzuflüsse an Organisationen wie die Schweizer Berghilfe sowie die Popularität der neuen Regionalen Naturpärke beweisen, dass in der Schweizer Bevölkerung eine sanfte Berggebietenentwicklung und der Schutz der Berglandschaften eine hohe Zustimmung geniessen.

Die Vorschläge von Avenir Suisse fokussieren nach Meinung vieler zu einseitig auf die Wirtschaft. Dennoch ist der Ansatz richtig, bei den Stärken der Randregionen anzusetzen, mit ihren hohen Natur-, Kultur- und Landschaftswerten. Es macht wenig Sinn, auf neue Grossinfrastrukturen und Massentourismus zu setzen. Vielmehr sollten eine den jeweiligen regionalen Verhältnissen angepasste Bergwirtschaft, ein natur- und kulturnaher Tourismus sowie die Gesundheitsförderung im Vordergrund stehen. Dabei werden Netzwerke und

[ABB.2] In Maloja, ursprünglich eine Alp der Gemeinde Stampa, dehnt sich die Engadiner Zweitwohnungslandschaft bis ins oberste Bergell aus. (Foto: Dominik Siegrist)

die Digitalisierung wichtiger und es kommen neue Akteurinnen und Akteure ins Spiel, so Zweitwohnungsbesitzer*innen, Rückkehrer*innen, Kulturschaffende und innovative grüne Unternehmer*innen.

Wohin führt die Metamorphose der Randregionen?

Ein von mehreren Alpenschutzorganisationen wie der CIPRA und der Alpen-Initiative mitgetragenes Projekt dokumentierte den Wandel und die Metamorphose der europäischen Alpenregionen (siehe unten). Dabei kristallisierten sich fünf Postulate heraus. Diese konzentrieren sich gezielt auf die Förderung von gesellschaftlichen und kulturellen Innovationen, die Unterstützung einer ökologischen und biodiversitätsfreundlichen Landwirtschaft, die Stärkung der sanften Mobilität, den haushälterischen Umgang mit der begrenzten Ressource Landschaft und den Fokus auf einen griffigen Klimaschutz. Diesen Postulaten kommt in besonderem Mass auch für die Randregionen in der Schweiz eine hohe Relevanz zu.^[6]

Trotz allen unterschiedlichen Positionen, ob im Berggebiet oder in den städtischen Zentren, ob ökologisch oder wirtschaftsorientiert, ob politisch links oder rechts: Es konnte sich in der Schweiz über lange Zeit ein breit abgestützter Konsens halten. Danach sind die Randgebiete ein wichtiger Teil des schweizerischen Selbstverständnisses; dementsprechend sollen sie an der allgemeinen Wohlfahrt teilhaben. In den letzten Jahren mehren sich jedoch die Anzeichen, dass dieser Konsens bröckelt und die einzelnen Partialinteressen stärker in den Fokus rücken und Überhand zu nehmen drohen. Das ist eine gefährliche Entwicklung. Denn für eine kohärente Raum- und Gesellschaftsentwicklung unseres Landes ist die Solidarität zwischen Zentren und Peripherien weiterhin sehr wichtig. Die Metamorphose der Berggebiete in Richtung einer umwelt- und klimaverträglichen Raumentwicklung wird mithelfen, den schweizweiten Konsens bezüglich der Randregionen wieder zu stärken.

ZUSATZINFORMATION

1800 Kilometer, 119 Tage und zwei Paar Wanderschuhe – Alpenforscher Dominik Siegrist wanderte im Sommer 2017 mit Freunden von Wien nach Nizza. Whatsalp, so der Name des Projekts, war aber deutlich mehr als eine Weitwanderung. Mit logistischer Unterstützung des Vereins Alpen-Initiative, der CIPRA und weiteren Partnern ging es bei der Reise darum, den Zustand der Alpen zu erkunden. Siegrist und seine Mitwandernden sprachen mit Alpenbewohnern, sie diskutierten mit Umweltaktivisten, trafen Tourismusmanager und befragten Forscherkollegen. Immer wieder ging es um die zentralen Fragen: Müssen Natur und Tourismus Gegensätze sein? Wie lässt sich die Degradierung des Alpenraums u.a. durch Verkehr, Zersiedlung und Klimawandel aufhalten? Haben junge Menschen noch eine Zukunft in ihrer Heimat? «Alpenwanderer» ist Ausdruck einer grossen Liebe, ein stilles Manifest für den Lebens- und Naturraum Alpen. Dominik Siegrist ist Geograf und Landschaftsplaner an der HSR Hochschule für Technik Rapperswil, war 1992 Kerngruppenmitglied des alpenpolitischen Vernetzungsprojekts TransALPedes, von 2004 bis 2014 Präsident der Internationalen Alpenschutzkommission CIPRA und 2017 Mitinitiant der thematischen Alpenwanderung whatsalp.

[6] Siegrist, D. (2019). *Alpenwanderer. Eine dokumentarische Fussreise von Wien nach Nizza*. Bern, Haupt Verlag. ISBN 978-3-258-08122-9; 29 Franken

RIASSUNTO

Il futuro delle regioni periferiche

In Svizzera 263 comuni (il 12%, in cui risiede solo il 3% della popolazione) appartengono alla categoria di comuni «rurali e periferici». Queste cosiddette regioni periferiche coprono oltre un terzo della superficie del paese. In buona parte deboli sotto il profilo economico e scarsamente popolate, le regioni periferiche sono esposte a crescenti cambiamenti demografici, innescati dallo stretto legame con gli agglomerati. Questa stretta relazione conduce anche ad una forte dipendenza economica e finanziaria.

In verità, questa interdipendenza è solo superficialmente unilaterale: l'intero Paese infatti trae beneficio, sotto molti aspetti, da questa stretta relazione. La Svizzera deve la sua grande attrattiva come luogo d'insediamento e di residenza non da ultimo alla bellezza del paesaggio e all'alto valore ricreativo offerto dalle montagne. Negli ultimi anni ci sono stati segnali sempre più evidenti secondo cui la coesione tra i centri e le periferie si sta sgretolando e che gli interessi locali stanno diventando sempre più espliciti. Si tratta di uno sviluppo pericoloso, poiché la solidarietà con le regioni periferiche è essenziale per mantenere uno sviluppo territoriale e sociale del nostro Paese coerente ed equilibrato. La metamorfosi auspicata verso uno sviluppo del territorio rispettoso dell'ambiente e del clima può contribuire a rafforzare, in tutta la Svizzera, il consenso a favore delle regioni periferiche.

RÉSUMÉ

Les périphéries ont un avenir

En Suisse, 263 communes, soit 12% du total, sont classées comme communes rurales périphériques selon la typologie de la Confédération. Elles recouvrent plus du tiers de la superficie du pays, mais n'hébergent que 3% de ses habitants. Pour la plupart structurellement fragiles sur le plan économique et caractérisées par une faible densité de population, elles font face à un changement démographique croissant dû aux liens étroits qui les unissent avec les agglomérations. Une relation qui se traduit également par une forte dépendance économique et financière.

Or, cette dépendance n'est unilatérale qu'en apparence, la relation profitant à bien des égards à la Suisse tout entière. Notre pays doit notamment sa forte attractivité en tant que lieu de vie et place économique à la beauté de ses paysages et à la grande valeur récréative des régions de montagne. Ces dernières années, des signes se multiplient qui annoncent un effritement de la cohésion entre les centres et les périphéries et une focalisation sur les intérêts particuliers. Cette évolution est dangereuse, car la solidarité avec les régions périphériques reste d'une importance capitale pour le développement territorial et social cohérent de notre pays. Viser une métamorphose en accord avec un développement territorial respectueux de l'environnement et du climat, c'est donc aussi contribuer à renforcer le consensus national en faveur des régions périphériques.

Dai non luoghi alla città

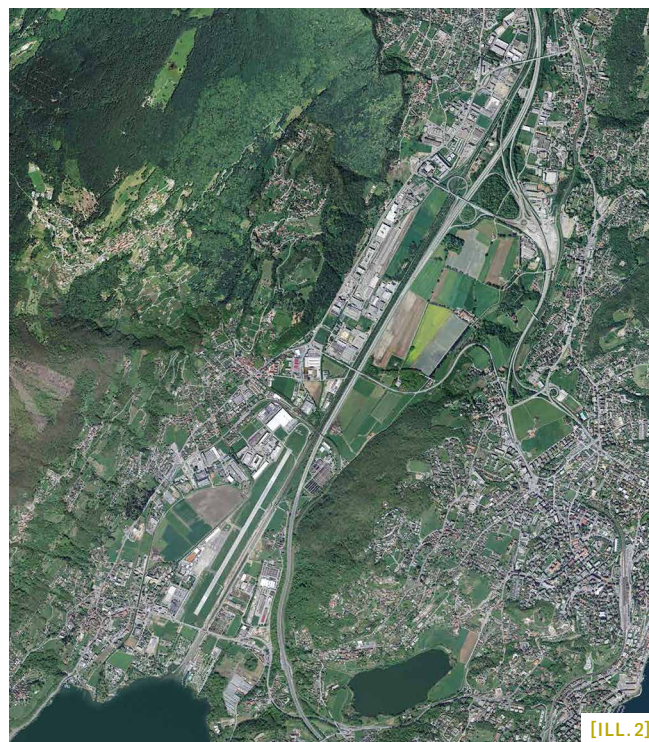
La Valle del Vedeggio in trasformazione

FABIO GIACOMAZZI

Architetto ETHZ SIA OTIA FSU,
pianificatore ORL ETHZ REG A,
Dr. Sc. techn., Manno.

FRANCESCO GILARDI

Geografo UNIL, pianificatore
MAS ETHZ, Muralto.



[ILL. 1+2] Il Basso Vedeggio nel 1971 e nel 2009.
(Fonte: Accademia di architettura di Mendrisio)

Da aprile 2021 la galleria di base del Ceneri sarà in esercizio al 100%. Si sente spesso dire che, quando vi sarà questa galleria, avremo la «Città Ticino»! Certo, quest'infrastruttura, che permetterà di collegare fra loro in pochi minuti di treno i centri di Lugano, Bellinzona e Locarno e i principali luoghi dei corridoi insediativi situati sul Piano del Vedeggio e sul Piano di Magadino (accompagnata da un generale grande salto di qualità per il sistema dei trasporti pubblici del Cantone Ticino, linee su gomma comprese), è la premessa è la premessa indispensabile per integrare i corridoi insediativi fra Lugano, Bellinzona e Locarno in un sistema territoriale urbano organico. Che questo permetta di trasformare automaticamente un guazzabuglio territoriale in una città vera, è ancora tutto da vedere.

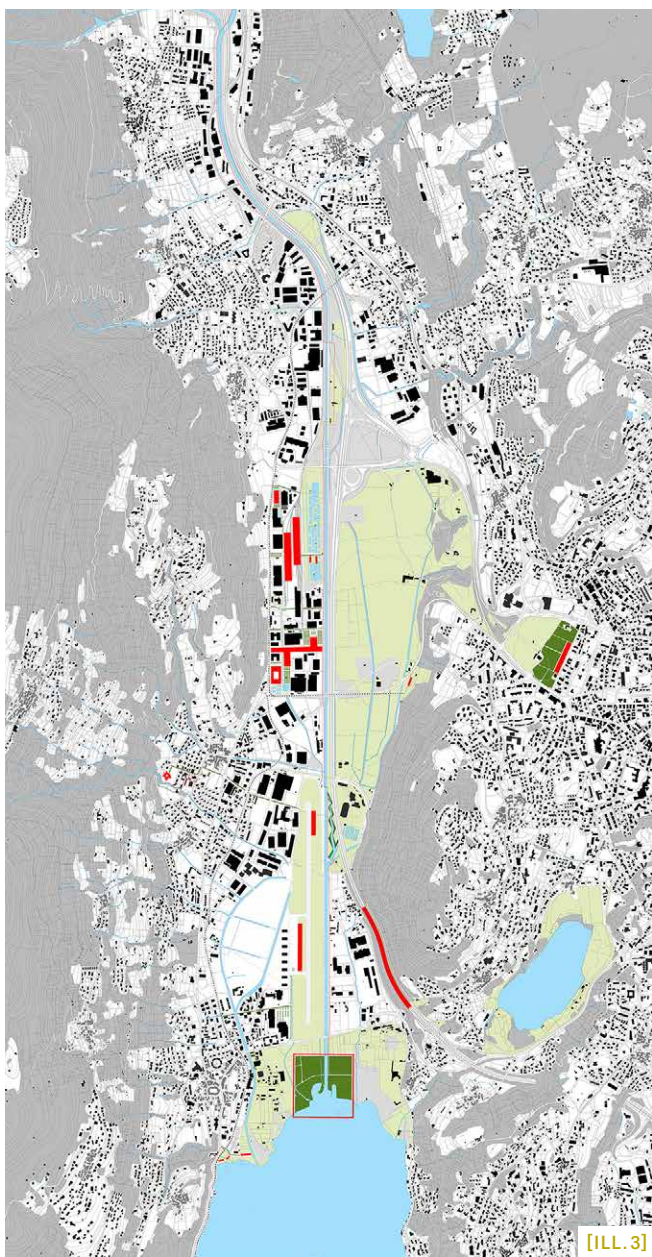
Per creare una città – anche se non di tipo tradizionale come quelle formatesi tra la metà dell'Ottocento e i primi del Novecento – approfittando della dinamica indotta dal nuovo sistema di trasporto pubblico, occorre, oltre a nuovi strumenti di pianificazione, una diversa politica di gestione del territorio. È vero che il Piano direttore cantonale, che ha coniato il termine «Città Ticino», preconizza in diverse sue schede il concetto di «sviluppo centripeto di qualità» e indica vari criteri e misure riguardanti lo sviluppo e la contenibilità dei PR, i poli di sviluppo

economico, i grandi generatori di traffico, lo svago di prossimità e la qualità dello spazio costruito. Il modello territoriale (scheda R1) è più che altro descrittivo e si limita a indicare genericamente spazi funzionali e gerarchie urbane.

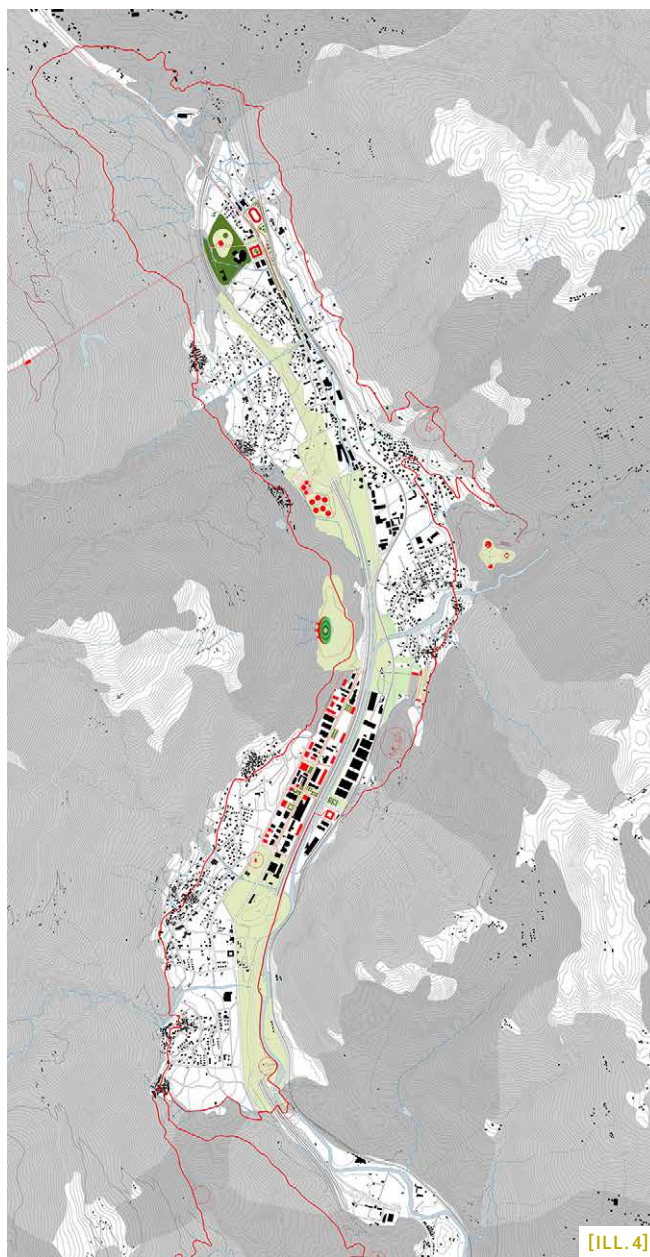
La Valle del Vedeggio – come buona parte del fondovalle cantonale – che si estende tra il Monte Ceneri e la porta Nord di Lugano, è un coacervo di vecchi nuclei rurali urbanizzati e spesso banalizzati, attornati da distese di casette monofamiliari con palazzine sparse, capannoni artigianali e industriali, depositi, impianti di trasformazione elettrica, centri scolastici esiliati nella terra di nessuno, fabbriche, centri commerciali, stazioni di servizio, centri di giardinaggio, campi di calcio del football club locale e quant'altro.

Il problema

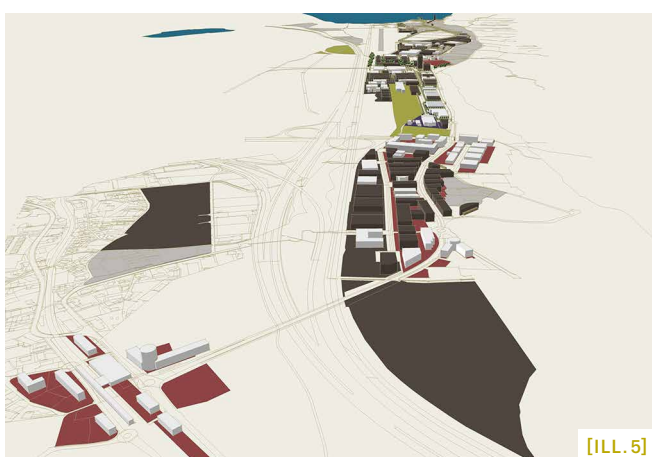
Quel che manca sempre ancora è un progetto di sviluppo urbano appropriato ad una realtà territoriale come quella che caratterizza i corridoi di sviluppo insediativo periferico fra i centri urbani lungo i principali assi stradali e ferroviari, che possa concretamente orientare le pianificazioni dei diversi livelli e settori e i singoli progetti pubblici e privati ad obiettivi di caratterizzazione e qualità urbana.



[ILL. 3]



[ILL. 4]



[ILL. 5]



[ILL. 6]

[ILL. 3+4] Planimetria del territorio di studio: Basso e Alto Vedeggio. (Fonte: Accademia di architettura di Mendrisio)

[ILL. 5] Modello Nuovo Polo Vedeggio (NVP). (Fonte: urbass fgm, Manno)

[ILL. 6] Visualizzazione della sezione con la copertura dell'autostrada A2, ricucendo la cesura tra Rivera e Bironico. (Fonte: Progetto Alto Vedeggio (PAV), arch. Marco Giussani)

Occorre dare concretezza alle visioni ad ampio raggio (piani d'indirizzo, piani comprensoriali, masterplan, concetti territoriali, scenari dei Programmi d'agglomerato), che in parte già sono stati elaborati e avviati. I nodi da affrontare sono molteplici e spaziano dal ruolo e senso che devono avere gli antichi villaggi rurali e borghi all'interno del nuovo tessuto urbano dell'agglomerato, alla trasformazione degli assi stradali principali (le strade cantonali) in «boulevards» di questa nuova città, dall'attenzione agli spazi pubblici all'interno degli abitati alla valorizzazione delle aree agricole residue quali aree di svago e polmoni verdi di prossimità, dalla progettazione di nuovi quartieri urbani nelle aree dismesse alla riqualifica delle zone industriali e dei quartieri di palazzi sorti in modo disordinato durante il «boom» edilizio di qualche decennio fa.

Nelle figure 1 e 2 illustriamo l'evoluzione territoriale del Basso Vedeggio, tra il golfo di Agno e Lamone. Nella prima fotografia aerea, del 1971, si può ancora riconoscere il passato agricolo della zona, in cui si distinguono bene i nuclei tradizionali dei villaggi pedemontani. Esiste già l'autostrada A2. Nella seconda immagine, del 2009, si osserva lo sviluppo insediativo dei decenni a cavallo tra la fine del XX e l'inizio del XXI secolo. Primeggiano le case unifamiliari e gli edifici artigianali-industriali sul fondovalle e la diminuzione dei terreni agricoli. Spicca lo svincolo autostradale di Lugano-Nord, infrastruttura ingombrante, incidendo il territorio nel mezzo.

Nuove infrastrutture di trasporto e sviluppi futuri

Oltre ad AlpTransit Monte Ceneri, sono in progetto due importanti opere viarie, la circonvallazione Agno-Bioggio (possibile avvio dei lavori nel 2022), che permetterà di risanare l'asse viario cantonale di attraversamento delle località, e il semisvincolo di Sigirino (possibile avvio dei lavori nel 2023) che alleggerirà il carico di traffico sulle strade confluenti verso lo svincolo Lugano-Nord.

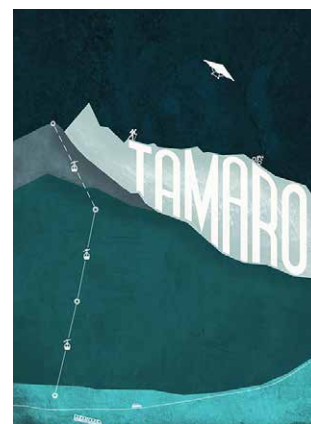
Il pezzo forte della pianificazione dei trasporti nel Basso Vedeggio rimane tuttavia la rete tram-treno del Luganese, la cui tappa prioritaria, all'orizzonte 2027, prevede di completare la linea esistente da Bioggio a Ponte Tresa con la messa in esercizio di una nuova tratta quasi interamente in galleria Bioggio – stazione FFS – Lugano Centro, e di una diramazione, tra Bioggio e Manno Suglio.

Strumenti pianificatori

Nella Valle del Vedeggio non sono mancate, negli ultimi 15 anni, proposte interessanti per una pianificazione diversa. I Comuni di Agno, Bioggio e Manno hanno istituito una commissione permanente «Sviluppo Vedeggio ABM» e sostenuto la pianificazione del Nuovo Polo Vedeggio (2007) progetto modello di sviluppo sostenibile della Confederazione, cf. COLLAGE 4/09. Il concetto, consolidato dai tre Municipi del Basso Vedeggio nel 2012, è inteso a stabilire le tipologie e funzioni delle zone insediative, la struttura della rete viaria, lo sviluppo della rete ML e l'inserimento armonioso del futuro collegamento tram-treno. I Municipi di Bedano, Lamone, Mezzovico-Vira, Monteceneri e Torricella-Taverne, attorno a un tavolo comune denominato Commissione Vedeggio Valley (CVV), hanno avviato anch'essi una pianificazione per il futuro del Medio-Alto Vedeggio.

Il Vedeggio domani

Il Progetto Alto Vedeggio (PAV), una proposta a mediolungo termine promossa da un gruppo spontaneo e sviluppata dall'architetto Marco Giussani. Il progetto, presentato per la prima volta pubblicamente nel marzo 2016, propone di coprire tre tratti dell'autostrada A2, compresi tra la galleria autostradale



[ILL. 7+8] Manifesti tematici degli studenti dell'Atelier Arnaboldi. (Fonte: Accademia di architettura di Mendrisio)

del Monte Ceneri a nord (Rivera) e il Dosso di Taverne a sud. Il progetto ambisce a restituire spazio verde alla popolazione per l'agricoltura e il tempo libero. Il materiale per la copertura è costituito dagli scarti inerti generati dai cantieri del Canton Ticino, che ammontano ad 1 mio di m³, senza considerare le grandi opere infrastrutturali. Da un problema nasce un'opportunità. La copertura parziale dell'autostrada, oltre a permettere di sanare una cicatrice profonda nel territorio e di attenuare puntualmente l'inquinamento fonico, consente di ridisegnare il territorio del fondovalle, rendendo oltre 200'000mq di superficie fruibile alla popolazione e all'agricoltura. Grazie alla copertura parziale dell'autostrada si innesca un meccanismo di riqualifica urbanistica del territorio, recuperando spazi finora inutilizzati o inutilizzabili a causa dell'autostrada.

Il Vedeggio in Accademia

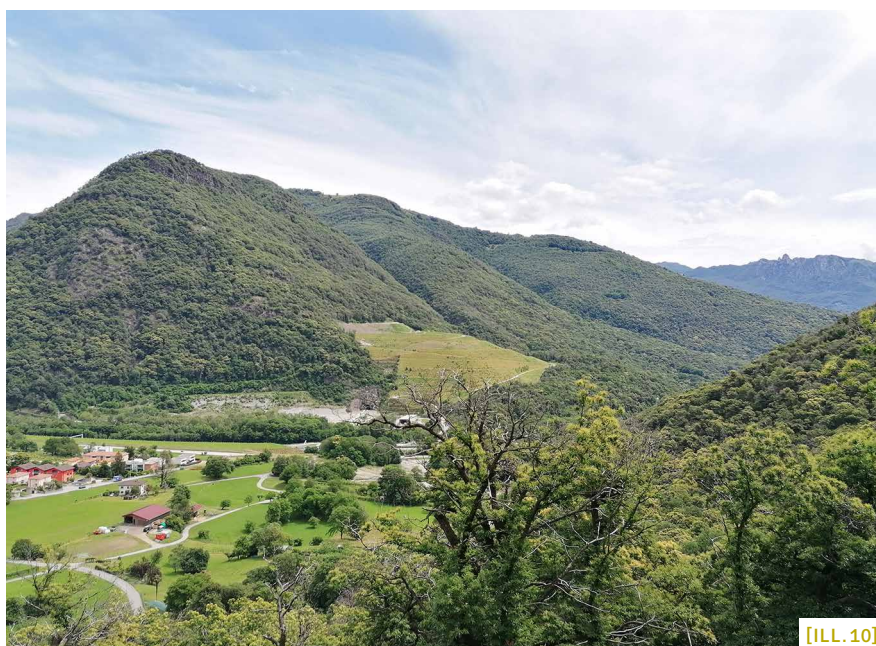
Nel corso dell'anno accademico 2018–2019, l'Atelier dell'Accademia di architettura di Mendrisio (AAM) diretto dall'architetto Michele Arnaboldi, ha proposto agli studenti dell'ultimo anno di Bachelor e di Master dell'AAM di occuparsi della Valle del Vedeggio, suddividendo il territorio in Basso Vedeggio (dal golfo di Agno a Taverne) e in Alto Vedeggio (da Taverne al Monte Ceneri). Gli studenti hanno proposto progetti per il ridisegno urbano e paesaggistico, riportando alla luce le caratteristiche dei luoghi. Lo scopo è quello di produrre una visione dell'intera Valle del Vedeggio.

Nel semestre autunnale l'Atelier ha studiato il Basso Vedeggio, un territorio alle porte della città di Lugano, un territorio ricco di aziende, infrastrutture, abitazioni, e superfici agricole. In questo territorio sono previste due opere infrastrutturali maggiori: il tram-treno e la circonvallazione stradale Agno-Bioggio. I progetti degli studenti spaziano dalla copertura dell'autostrada per attenuare l'importante effetto cesura dovuto alle vie di comunicazione, proponendo una ricucitura del territorio «smart» in combinazione con pannelli solari, al riordino degli insediamenti e delle infrastrutture per lo stazionamento dei veicoli, la diversificazione delle funzioni presenti, allo sviluppo di collegamenti attrattivi per la mobilità pedonale e ciclabile e, addirittura, la ricostituzione dei bagni termali che esistevano un tempo a Bioggio. Il fiume Vedeggio, nel mezzo, riqualificato e reso accessibile, offre possibilità di «respiro» per lo svago di prossimità.

Nel semestre primaverile gli studenti si sono cimentati con il territorio compreso tra il Dosso di Taverne e il Monte Ceneri, seguendo il percorso del fiume e dell'autostrada, proponendo una continuità con il lavoro realizzato dall'Atelier per il Basso Vedeggio.



[ILL. 9]



[ILL. 10]

[ILL. 9] Silos di idrocarburi a Rivera: è prevista la loro eliminazione. (Foto: Francesco Gilardi)

[ILL. 10] Deposito di materiali inerti generati dalla galleria di base del Ceneri nei pressi di Sigirino. (Foto: Francesco Gilardi)

L'Alto Vedeggio offre grandi potenzialità e i progetti sviluppati insistono sulla riscoperta e la valorizzazione del carattere e della storia dei luoghi. Tra i progetti sviluppati spiccano la riqualifica del comparto della stazione di Rivera-Bironico, in ottica della prossima riorganizzazione dell'offerta di trasporto pubblico dal 13 dicembre 2020, con la graduale messa in servizio della galleria di base AlpTransit del Monte Ceneri; la riconversione dei silos di idrocarburi presenti a Rivera (che saranno smantellati a partire dal 2021) in spazi espositivi tecnologici per videoarte e affini, la realizzazione di un crematorio in mezzo alla natura, un giardino panoramico attrezzato con attività annesse sulla piana in cima alla discarica Petasio, un consorzio agrario per riscoprire le origini agricole e pastorizie della Valle, un nuovo polo culturale vicino alla stazione e la riqualifica urbanistica della zona industriale di Mezzovico.

[ILL. 11] L'Alto Vedeggio: luogo di vita e di lavoro per molte persone ma anche un territorio attraversato dall'autostrada nord-sud (A2) e da altre vie di comunicazione: idee e progetti innovativi per reinventare questo territorio non mancano. (Foto: Francesco Gilardi)

Conclusioni

Per attuare tutto ciò occorre che l'ente pubblico, in particolare il Comune, svesta il ruolo di semplice regolamentatore per assumere un ruolo più attivo di promozione e di coordinazione, proponendosi come interlocutore proattivo verso i privati. Bisogna essere consapevoli che, se si vuole oggi trasformare il guazzabuglio insediativo prodottosi negli ultimi decenni in città, occorre anche metterci molti mezzi finanziari, oltre che capacità politica e risorse operative.

ZUSAMMENFASSUNG

Vom Nicht-Ort zur Stadt

Wir hören oft, dass bei Inbetriebnahme des Ceneri-Basistunnels, die «Città Ticino» entstehen wird. Ob diese Infrastruktur ausreicht, um das Gebiet zwischen den Polen Lugano, Bellinzona und Locarno automatisch in eine richtige Stadt umzuwandeln, muss sich erst noch zeigen. Die peripheren Siedlungskorridore der Tessiner Talsohle sind heute die Summe alter urbanisierter ländlicher Kerne, umgeben von kleinen Häusern, Gebäuden, Schuppen und öffentlichen Strukturen, die willkürlich verstreut sind.

Der kantonale Richtplan legt die allgemeinen Grundsätze fest. In einigen Regionen, darunter das Vedeggiotal, wurden mehrere Projekte von lokaler Bedeutung entwickelt. Die Agglomerationsprogramme enthalten einige qualitativ hochwertige Massnahmen zur Innenentwicklung. Es fehlt jedoch noch immer eine Entwicklungsvorstellung, die die peripheren Siedlungsentwicklungskorridore zwischen den städtischen Zentren entlang der Autobahn- und Eisenbahnachsen charakterisieren könnte.

Seit einigen Jahren gibt es in Vedeggio interkommunale Planungsausschüsse zur Abstimmung von Verkehrsinfrastruktur- (wie z. B. die Strassenbahn ab 2027) und Siedlungsentwicklung. Eine innovative Idee für den Alto Vedeggio ist die teilweise Autobahnabdeckung durch die Rückgewinnung von Inertstoffen. Kürzlich befassten sich die Studenten der Akademie für Architektur in Mendrisio mit dem Vedeggiotal. Daraus resultierten originelle Visionen, die als Anhaltspunkte für eine innovative Entwicklung der Region dienen können. Dazu ist eine Vision erforderlich, die das gesamte Tal einschliesst. Die Gemeinden müssen dabei in der Stadtplanung aktiver werden.



[ILL. 11]

RÉSUMÉ

De non-lieu à ville

On entend souvent dire que lorsqu'on aura le tunnel de base du Ceneri, on aura la «Città Ticino»! Reste à voir si cette infrastructure sera suffisante pour aménager le territoire compris entre les pôles de Lugano, Bellinzone et Locarno et le transformer en une vraie ville.

Les couloirs de développement périphériques des fonds de vallée tessinois se présentent aujourd'hui comme la somme d'anciens noyaux ruraux urbanisés, entourés d'habitat pavillonnaire, de bâtiments, d'industries ou encore d'infrastructures publiques dispersées.

Le Plan directeur cantonal fixe les principes généraux. Dans certaines régions – dont le val Vedeggio, qui s'étend du Monte Ceneri jusqu'aux portes de Lugano – plusieurs projets de territoire intercommunaux ont été lancés. Les projets d'agglomération contiennent quelques mesures d'urbanisation vers l'intérieur. Ce qui manque, toutefois, c'est un projet de développement adapté aux «corridors» d'urbanisation entre les centres urbains, le long des principaux axes routiers et ferroviaires.

Le val Vedeggio dispose depuis quelques années de commissions intercommunales d'aménagement du territoire, dont l'objectif est d'harmoniser la relation entre les infrastructures de transport (p. ex. le tram-train dès 2027) et l'urbanisation. Une idée innovante pour l'Alto Vedeggio (partie nord de la vallée) est de couvrir partiellement l'autoroute en récupérant des matériaux inertes. Récemment, les étudiants de l'Académie d'architecture de Mendrisio se sont penchés sur le val Vedeggio et ont proposé des visions originales susceptibles de servir de point de départ pour un développement exemplaire du territoire. Pour y parvenir, l'aménagement du val Vedeggio doit disposer d'une vision qui englobe la totalité du territoire, et les communes doivent être plus actives dans la planification de l'urbanisation.

Chancen der Zeit erfolgreich genutzt

Das Safiental vor 25 Jahren und heute

HÉLÈNE SIRONI

Geographin, Dr. phil. nat.,
Umwelt, Bildung, Transformation

DANIEL PETER

Geograph, Dipl. phil. nat., Kanton
Luzern, Raum und Wirtschaft

Das Safiental, ein Bündner Bergtal, zweigt auf der Höhe des Flimser Bergsturzes gegen Süden ab. Auf einer Fläche fast so gross wie der Kanton Zug lebten in den 1990er-Jahren weniger als 900 Einwohner. Schwindende Hofzahlen, eine hohe Arbeitsbelastung in der Berglandwirtschaft, wenig Einkommen und Abwanderung belasteten das Tal. Aufgrund seiner Unzugänglichkeit war ein Wegpendeln nicht möglich. Tourismus-Einnahmen gab es kaum. Am Leben erhalten wurde das Safiental durch die harte Arbeit der Bergbäuerinnen und -bauern, die Zuschüsse an die Berglandwirtschaft und die Wasserzinsen der Zevreila Werke an das Gemeinwesen.

Wiedersehen mit dem Safiental

«Ein Tal am Limit», so beschrieben wir, Autor und Autorin dieses Artikels, vor 25 Jahren den Zustand des Safientals, nachdem wir während eines Jahres dort gelebt und geforscht hatten. Fazit unserer Arbeit war, dass das Tal auf eine breitere wirtschaftliche Basis zu stellen sei. Dieses könne nur weiterexistieren, wenn es sein endogenes Potential im Kontext aller übergeordneten Entwicklungen besser nutzen würde. Dazu gehöre beispielsweise die Förderung von landwirtschaftsnahem Gewerbe oder die Holznutzung. Auch ein sanfter Tourismus sei anzustossen. Wir forderten zudem eine integrale Agrarpolitik, welche auf eine gezielte, einzelbetriebliche Unterstützung hinauslaufen sollte und gleichzeitig vernetzt ist. Dies, weil eine weitere Abnahme der Bevölkerung zum Zusammenbruch des gesamten Systems führen würde [1].

25 Jahre später haben wir das Tal wieder besucht, um zu sehen, wo dieses heute steht. Wurde das «endogene Potential» erkannt und in Wert gesetzt? Diesen und anderen Fragen sind wir nachgegangen.

Ein Tal rückt zusammen und öffnet sich

Es ist Dezember 2018. Wir besuchen einen Turnerabend in Valendas. Bier, Wein und Most stehen auf den blumenbestückten Tischen in der grossen Turnhalle. Gespannt erwarten alle die Vorstellung. Was folgt, ist kein verstaubter Turnerabend, sondern eine moderne, fetzige Show. Das halbe Tal hat sich an diesem kalten Winterabend in einer grossen Turnhalle zusammengefunden. Auch viele Thalkircher*innen sind anwesend. So etwas hätten wir anfangs der 1990er-Jahre nicht erleben können. 50 Minuten Fahrt durch tiefverschneite Tobel haben die hinteren Talbewohner*innen auf sich genommen, was erst durch den Ausbau der Strasse möglich geworden ist. Galerien und Tunnel schützen heute die Strasse vor Steinschlag

und Lawinen, welche früher das Tal regelmässig für einige Zeit von der Aussenwelt abgeschnitten haben. Heute geht die Zusammenarbeit über die eigentlichen Talgrenzen hinaus: Tourismusprojekte wie beispielsweise der Walserweg, welcher in 3 Etappen von Versam bis nach Thalkirch führt, generieren nicht nur Wertschöpfung – sie haben auch die Leute näher zusammengebracht und vernetzt. Auch die Fusion der Gemeinden Valendas, Versam, Tenna und Safien 2013 zur Gemeinde Safiental hat dazu beigetragen. So sind wirtschaftliche und kulturelle Aktivitäten entstanden. Valendas mit seinem national bedeutenden historischen Dorfkern hat sich sehr positiv entwickelt. Inzwischen sind einige der eindrücklichen, unter Denkmalschutz stehenden Patrizierhäuser aufwändig und sorgfältig restauriert worden. Ein kleines Museum und ein Kulturpfad laden zu einem informativen und attraktiven Rundgang ein, wo vor einigen Jahren Szenen des Gotthard Filmes gedreht wurden. Wer bei schönem Wetter im Café Mäntig Halt macht, beobachtet vielleicht Kinder, welche mit kleinen Traktoren um die Wette fahren, während die Eltern sich austauschen und entspannen können. Unter schattenspendenden Obstbäumen treffen sich ältere Leute zu einem Jass. Das liebevoll gestaltete Café bringt Touristen und Einheimische zusammen. Es ist Ausdruck einer lebendigen, modernen Kultur mit hoher Lebensqualität.

Sanfte touristische Entwicklung hält Einzug

Zum wiederholten Male besuchen wir Tenna. Die von der Sonne dunkel gefärbten Walserhäuser und die vielen verstreuten Ställe zieren die grünen steilen Wiesen. Eine schlanke Kirche ragt in den Himmel. Die hohen Berge vervollständigen die pittoreske Szenerie. Auch hier ist die Zeit nicht stehen geblieben. Über den ersten solarbetriebenen Skilift der Welt, welcher sich den Hang hinaufschlängelt, hat sogar die japanische Presse berichtet. Kunsthandwerker*innen sind nach Tenna gezogen; Ställe wurden ausgebaut und an Feriengäste über ein Web-Portal vermietet. Das Hotel Alpenblick, touristischer Ankerpunkt von Tenna, soll saniert und neu positioniert werden. Gefördert und getragen wird das Projekt vom lokalen Verein Tennaplus, welcher vor ca. 5 Jahren aufgrund einer privaten Initiative gegründet wurde, damit das Hotel Alpenblick nicht in fremde Hände gerät. Erneuerbare Ressourcen, lokale Materialien und nachhaltige Gastronomie sind integraler Bestandteil des Projektes. Weitere Projektbeteiligte wie der Naturpark Beverin oder etwa die Zürcher Hochschule für angewandte Wissenschaften (ZHAW) unterstützen das Projekt mit Knowhow.

Gestärkte Berglandwirtschaft

Majestätisch wirkt die Talschaft Camana. Auf 1400–2000 m ü. M. wird eine Berglandwirtschaft betrieben, welche von Gras- und Viehwirtschaft lebt. Der Blick auf die unmittelbar

[1] Vgl. Geographica Helvetica 3/1993:
<https://www.geogr-helv.net/48/135/1993/gh-48-135-1993.pdf>



[ABB.1]



[ABB.2]

[ABB.1] Agrotourismus in Thalkirch vor imposanter Bergkulisse. (Foto: Ursina Waldburger-Reber)

[ABB.2] Café Mäntig, Valendas – ein Begegnungsort eingangs des Safientals. (Foto: Nina Buchli)



[ABB.3]

[ABB.3] Aufwändiger Ausbau der Talstrasse im Safiental. (Foto: Adrian Steiner)

gegenüberliegende steile Talseite hat etwas Beengendes an sich. Gleichzeitig eröffnen sich grandiose Ausblicke auf das Verdus- und Bruschgorn. Unzählige Male beschritten wir einst die Wege zwischen den Bauernhöfen und zum Alpzaun hinauf, wo sich die Alpgebäude – früher zumeist Einzelsennerien – wie an einer Perlenkette aufgereiht dem Hang entlang ducken. Auf den ersten Blick ist ersichtlich, dass hier grosse Veränderungen passiert sind. Die Zufahrtswege zu den Höfen und zu den Alpen sind neu gebaut. Praktisch alle Höfe haben moderne Ställe und die Hälfte der Betriebe sind mit einem Biolabel versehen. Dank der Melioration, welche 25 Jahre benötigte, ist die Landwirtschaft in der Flächenbewirtschaftung viel effizienter geworden. Die Einkommenssituation hat sich deutlich verbessert und trotz hoher Mechanisierung und dem Bau zentraler Ställe ist der Verschuldungsgrad erstaunlich gering. Während im letzten Jahrhundert ein grosser Rückgang bezüglich der Höfe zu verzeichnen war, sind heute die Zahlen mit 70 Betrieben im Tal stabil. Bei einigen ist inzwischen die Hofübergabe erfolgt. Junge, gut ausgebildete Bauern und Bäuerinnen betreiben eine moderne Landwirtschaft. Und – sie sind vernetzter: Von der sozialen Isolation, welche wir früher festgestellt hatten, ist heute weniger zu spüren.

Natur- und Kulturlandschaft in Wert gesetzt

Der Weiler Thalkirch bildet den Talabschluss. Einem Amphitheater gleich umgeben hohe Berge und Pässe den sich öffnenden Talkessel. Spätestens hier taucht man vollends in die Stille ein – Entschleunigung ist angesagt. Die massive,

weisse Kirche prägt zusammen mit den Walserhäusern eine einmalige Kultur- und Naturlandschaft. Wiederhergestellte Schindeldächer, Stiegelzäune und Trockenmauern oder Biotope wie Feuchtgebiete sind wesentliche Elemente, welche die besondere Landschaftsqualität ausmachen. Diese bildet die Basis für einen sanften, nachhaltigen Tourismus. Alle zwei Jahre prägen Kunstobjekte der Art-Safiental die Landschaft. Neben Schneeschuhgängern, Eiskletterern und Wandernden besuchen nun auch kunstinteressierte Personen das Tal. Eine alpine Lodge, ein kleines Hoflädeli, Privatunterkünfte – das alles hat es so vor 25 Jahren noch nicht gegeben und ist sichtbarer Ausdruck einer gewissen Dynamik. 2018 hat die Gemeinde der Finanzierung einer neuen Zufahrtsstrasse von der Alp Falätscha zur Grossalp zugestimmt. Landschaftliche Aspekte wurden abgeklärt und berücksichtigt – trotzdem bleiben solche Eingriffe in diesem Raum heikel. Der Widerstand gegen das Projekt ist Ausdruck davon. Künftig wird es noch wichtiger sein, die besondere Landschaftsqualität zu bewahren und gleichzeitig Projekte zu fördern, welche den Lebens- und Wirtschaftsraum weiterentwickeln.

Viele Chancen wurden gepackt

Unser Fazit vor 25 Jahren war, dass dieses Tal auf eine breitere wirtschaftliche Basis gestellt werden müsse. Dank der Offenheit und dem Pragmatismus der Safier Bevölkerung neuen Ideen gegenüber, ist dies erfreulicherweise zumindest teilweise gelungen. Inzwischen wurde das endogene Potential des Tales gefördert, wobei Schweiz Tourismus mit dem Projekt



«Enjoy Switzerland», Safiental Tourismus und dem Naturpark Beverin wichtige Impulse lieferten und wertvolle Projektarbeit geleistet haben. Einige landwirtschaftsnahe Arbeitsplätze wurden in den letzten Jahren geschaffen, z. B. in der Metzgerei in Safien-Platz, der Sägerei in Tenna oder im Alp- und Agrotourismus. Durch den Agrotourismus wird auch die Bindung der Besuchenden zu diesem einzigartigen Tal gefördert. Abseits vom harten Tourismus werden Möglichkeiten zu Entschleunigung, Geselligkeit und viele Aktivitäten im Bereich sanftem Berg- und Wandertourismus angeboten.

Was bringt die Zukunft?

Viele Herausforderungen hat das Tal angenommen und bewältigt. Weitere stehen bevor. Aufgrund sich ändernder agrarpolitischer Rahmenbedingungen steigt der Druck wieder auf die Bäuer*innen, zur Einkommenssicherung mehr Fläche zu be-

wirtschaften. Hält die Mechanisierung nicht Schritt, führt dies zu mehr Arbeitsbelastung, was sich negativ auf die Nachfolgesituation und somit auf die Bevölkerungszahlen auswirkt. Damit bleibt die Aufrechterhaltung des Gemeinwesens bei fortschreitendem landwirtschaftlichem Strukturwandel gefährdet. Das Projekt zur regionalen Entwicklung Safiental (PRE) kann hier mit dem Initiieren von neuen Arbeitsplätzen entgegenwirken. 2020 starten mehrere Teilprojekte, welche die Landwirtschaft und angegliederte Branchen wie Tourismus, Handwerk und Gewerbe stärken und im Tal mehr Wertschöpfung generieren sollen. Getragen werden die Projekte von der Gemeinde Safiental und dem Naturpark Beverin. Finanzierung und Unterstützung haben ihren Ursprung in der Landwirtschaftsgesetzgebung, womit auch Bund und Kantone eine wichtige Rolle spielen.

Im Tourismus ist die Entwicklung der Gästezahlen erfreulich. Besuchende haben aber nur wenige Möglichkeiten



[ABB.4]

[ABB.4] Blick Richtung Norden auf Camana mit Walserhöfen und einstigen Einzelsennereien. (Foto: Safiental Tourismus)

Geld auszugeben. Insbesondere in der hinteren Talhälfte genügen Verpflegungs- und Übernachtungsmöglichkeiten den heutigen Ansprüchen nicht mehr. Da ist Potential vorhanden, welches es zu realisieren gilt. Eine weitere Professionalisierung in der Direktvermarktung und im Agrotourismus wird sich ökonomisch auszahlen und die Bindung der Gäste zum Safiental stärken. Eine große Herausforderung stellt die Erhaltung und Entwicklung der Landschaftsqualität dar, die für einen sanften Tourismus einen hohen Stellenwert hat.

Das Safiental ist nie stehen geblieben. Es hat mit erfolgreichen Initiativen und spannenden Projekten einen Weg eingeschlagen, den es weiter zu verfolgen gilt. Wir sind gespannt, wie sich dieses Tal in einigen Jahrzehnten präsentieren wird.

RIASSUNTO

La Safiental – fattori di successo per uno sviluppo sostenibile

Agli inizi degli anni Novanta, la Safiental (GR) si trovava in una situazione al limite della catastrofe. Aziende agricole in calo, elevato carico di lavoro nell'agricoltura di montagna, bassi redditi ed emigrazione. A causa della sua ubicazione isolata, il pendolarismo non era una possibilità e il turismo non produceva praticamente nessun introito. Così Daniel Peter e Hélène Sironi, allora studenti laureandi, descrivevano la situazione nella Safiental, al termine di una lunga permanenza sul posto. La valle doveva porsi su basi economiche diversificate e il potenziale endogeno di tutti gli sviluppi di ordine superiore doveva essere meglio sfruttato.

25 anni dopo i due sono ritornati in Safiental per osservare in che stato la valle si trova oggi. Conclusione: vi è stato uno sviluppo rallegrante ed esemplare. A ciò hanno contribuito miglioramenti e diversificazione in ambito agricolo fra cui l'agriturismo, l'ampliamento della strada della valle e le aggregazioni dei comuni. Il progetto «Enjoy Switzerland» ha fornito importanti contributi allo sviluppo del turismo responsabile; i «Progetti di sviluppo regionale» (PSR), sostenuti dal comune di Safiental e dal Parco naturale Beverin promuovono, tra l'altro, le aziende legate all'agricoltura. La conservazione del paesaggio è essenziale per un turismo responsabile e sostenibile. Anche per questo motivo, i progetti futuri devono concentrarsi maggiormente sulla conservazione del paesaggio.

RÉSUMÉ

Le Safiental – facteurs de réussite d'un développement durable

Accablé par le déclin du nombre d'exploitations paysannes, la rudesse du travail agricole en montagne, la faiblesse des revenus et l'exode de sa population, le Safiental (GR) avait, au début des années 1990, atteint ses limites. Son isolement rendait les déplacements pendulaires impossibles, et les recettes liées au tourisme étaient quasi inexistantes. Tel était le tableau brossé par Daniel Peter et Hélène Sironi à l'issue d'un long travail de recherche sur le terrain. Conclusion de leur étude: la vallée devait élargir sa base économique et mieux exploiter son potentiel interne en tenant compte des développements d'ordre supérieur.

Vingt-cinq ans plus tard, les deux chercheurs sont retournés dans le Safiental pour voir où la vallée en est aujourd'hui. Leur constat: l'évolution est réjouissante et exemplaire. Y ont contribué une modernisation et une diversification de l'agriculture, notamment dans l'agritourisme, le prolongement de la route desservant la vallée ou encore la fusion des anciennes communes. Le projet «Enjoy Switzerland» a largement contribué à l'émergence d'un tourisme doux; les projets de développement régional (PDR), portés par la commune de Safiental et le parc naturel de Beverin, favorisent entre autres les activités para-agricoles. Un défi majeur à prendre en compte lors des futurs projets est la préservation du paysage, qui est un facteur essentiel pour le développement d'un tourisme doux et durable.

Parc naturel régional Gruyère Pays-d'Enhaut

Porteur de dynamisme et de durabilité

CHRISTELLE GRANGIER

Cheffe de projet, Parc naturel régional Gruyère Pays-d'Enhaut.

Le Parc naturel régional Gruyère Pays-d'Enhaut figure, aux côtés d'associations de communes ou de promotion économique, comme l'un des protagonistes importants dans cette région périphérique. Les projets qu'il porte insufflent un dynamisme guidé par les principes du développement durable. Plateforme de concertation, le Parc contribue aussi à maintenir un équilibre entre les différents acteurs du territoire.

Un Parc à vivre, un Parc à partager, devise du Parc naturel régional Gruyère Pays-d'Enhaut, illustre l'équilibre que le Parc cherche à maintenir. Son territoire est composé d'une quantité de microcosmes sociologiques, souvent à l'échelle même du village. Les diverses origines de ses habitant-e-s brisent l'image figée d'une société agricole traditionnelle pour s'approcher de celle du patchwork urbain. Cette diversité locale constitue à la fois une richesse et un défi, principalement en termes de cohésion sociale et de liens au territoire.

L'identité territoriale crée l'attachement

Le Parc se met en premier lieu au service de la population. La préservation des ressources naturelles, culturelles et patrimoniales qu'il promeut activement alimente le volet *Un Parc à vivre*, déclenchant l'identification des habitant-e-s, natif-ve-s ou nouvellement arrivé-e-s, et motivant leur engagement citoyen. La petite augmentation démographique constatée dans le périmètre du Parc ces dix dernières années confirme que le maintien d'un cadre de vie remarquable dans une nature préservée participe, sur le long terme, à l'attractivité résidentielle de la région. L'accessibilité numérique et le réseau de transports publics garantissent une connectivité correcte aux résident-e-s et pendulaires, sans toutefois leur permettre de s'affranchir de la voiture individuelle, si commode dans les régions à faible densité de population.

S'ouvrir aux autres pour faire vivre l'économie régionale

Parallèlement, le Parc comme espace à *partager* suggère l'ouverture et l'accueil. Le tourisme durable, basé sur l'expérience et la découverte du paysage, de la nature et du patrimoine, fonctionne comme plateforme de partage entre, d'un côté, les actrices et acteurs locaux et, de l'autre, les touristes. Les activités séculaires toujours bien vivantes font naître des produits typiques, participant ainsi à l'économie régionale. Berceau d'une civilisation fromagère de laquelle

sont nés le Gruyère AOP, L'Étivaz AOP et le Vacherin Fribourgeois AOP, le Parc met en valeur les spécificités culturelles de la région. Il alimente la valeur fédératrice de ses tradi-

tions vivantes – visible notamment lors des Désalpes – sans toutefois tomber dans la *folklorisation* ou le passéisme. Ces traditions évoluent, sont adaptées ou réinventées de manière à renouveler sans cesse l'intérêt touristique de la région.

Le Parc naturel régional Gruyère Pays-d'Enhaut jongle avec les différents acteurs de son territoire, ce dans la maille plus fine des missions édictées par la Confédération [1]. Exploitation durable des ressources locales (eaux, forêts, terres agricoles et alpestres, énergies renouvelables), préservation et valorisation du patrimoine naturel et paysager (biotopes, faune et flore, paysages ruraux et naturels) et sensibilisation du public sont autant de tâches que le Parc ne peut mener sans un esprit collaboratif poussé.

Ces missions en apparence cohérentes peuvent se renforcer l'une l'autre mais, dans la pratique, elles se confrontent parfois à des antagonismes ou des évolutions divergentes, faisant du Parc le garant de leur harmonie. Il accompagne par exemple les agriculteurs pour satisfaire aux exigences environnementales, notamment en ce qui concerne la préservation et la promotion de la biodiversité. Des frottements sont aussi perceptibles entre tourisme et agriculture, avec les problématiques des chiens de protection sur les alpages, des troupeaux de vaches allaitantes, de l'utilisation des chemins de montagne par les VTT ou des comportements parfois irrespectueux d'usagers toujours plus nombreux.

Développer oui, mais avec ménagement

L'analyse d'un questionnaire conduit auprès des partenaires et clients du Parc lors de ses 10 ans d'existence [2] souligne les oppositions. Certains sondés estiment par exemple que le Parc propose trop de tourisme et que cela nuit à la nature, alors que d'autres souhaiteraient que fleurissent plus d'offres touristiques. La vision du Parc témoigne de la recherche constante d'un équilibre subtil: le tourisme doit être géré de manière à suivre les intérêts du développement économique de la région tout en restant attentif au bien-être social, à la mobilité, à la protection de la nature et aux autres acteurs du territoire (agriculteurs par exemple). A ce titre, une carte de sensibilité a été établie afin de minimiser l'impact des flux touristiques sur les milieux naturels. Sur cette base, une charte volontaire *Respecter nos espèces sensibles et nos zones protégées* a été signée par l'ensemble des offices du tourisme et près d'une vingtaine d'accompagnateurs en montagne.

Certains projets régionaux – ou politiques nationales – entraînent un foisonnement d'idées propice à l'invention de nouvelles manières de penser le territoire et la durabilité. A titre d'exemple, le changement de gouvernance qu'implique le projet ambitieux de la fusion des 25 communes du district fribourgeois de la Gruyère (dont 8 font partie du Parc) interroge

[1] Ordonnance sur les parcs, 7 novembre 2007.

[2] Évaluation de la Charte du Parc naturel régional Gruyère Pays-d'Enhaut, avril 2020.



[ILL. 1]

[ILL. 1] Dans la vallée de l'Intyamon (FR), l'économie résidentielle et les revenus des activités agricoles et touristiques sont des moteurs. (Source: Parc naturel régional Gruyère Pays-d'Enhaut)



[ILL. 2]

et force à la recherche de solutions. A l'échelle nationale, la *Lex Weber* et la révision de la loi sur l'aménagement du territoire (LAT) ont posé un nouveau cadre à la mission des parcs naturels, mettant un coup d'arrêt à la consommation de zones à bâtir, à l'époque souvent perçue comme facteur de développement des régions de montagne.

Expérimental et participatif

Le Parc permet aussi de bousculer les cadres établis, mais toujours dans l'optique de balance. La notion de frontières cantonales, par exemple, perd son effet limitant. Avec son périmètre chevauchant trois cantons, le Parc Gruyère Pays-d'Enhaut expérimente que la collaboration devient plus stimulante et innovante lorsque l'on conduit des projets au-delà du confort étroit des frontières politico-administratives usuelles. D'essence participative, le Parc organise différentes formes de rencontres (journées du Parc, états généraux, assemblée générale, conseil, forums, commissions et groupes de projet), créant une émulation entre acteurs d'horizons divers. Des plateformes d'échanges ont ainsi vu le jour entre agriculteurs ou associations touristiques et organes de protection de la nature. Dans un autre contexte, un projet d'entreprises partenaires dans le domaine du bois a permis de rapprocher tous les acteurs de la filière, de l'exploitation forestière à la menuiserie. Cette valorisation de la production locale a été couronnée par l'engagement de 15 communes en faveur du bois suisse, tant pour la construction que pour l'énergie.

Ces rencontres créent un terreau fertile en nouvelles idées et en projets communs, dans les domaines de l'économie locale, de la mobilité, de l'énergie ou de la nature. Elles alimentent aussi le regard qu'habitants, autorités et entreprises portent sur leurs propres relations à leur territoire, à la nature et aux transformations nécessaires qu'elles induisent.

INFORMATIONS COMPLÉMENTAIRES

Le territoire du Parc naturel régional Gruyère Pays-d'Enhaut s'étend sur une surface de 630 km² entre les cantons de Vaud, Fribourg et Berne, aux portes de Montreux, Gstaad et Bulle. Les quelque 16'000 habitant-e-s que compte le Parc – soit 25 au km² – se répartissent sur 17 communes. Labellisé *Parc d'importance nationale* par la Confédération en 2011, le Parc naturel régional Gruyère Pays-d'Enhaut se caractérise par une nature préservée, des paysages remarquables et imprégnés par une économie alpestre encore très active.

CONTACT

www.gruyerepaysdenhaut.ch, info@gruyerepaysdenhaut.ch



[ILL. 3]

[ILL. 2] La gare de Montbovon (FR), nœud ferroviaire régional assurant les liaisons entre les Chemins de fer Montreux–Oberland bernois (MOB), depuis Zweisimmen et Montreux, et les Transports publics fribourgeois (TPF), sur la ligne menant à Bulle et Palézieux.

[ILL. 3] L'agrandissement de l'école primaire de Charmey (FR) été réalisée avec du bois de la commune respectant les valeurs promues par le Parc et le Label Bois suisse. (Sources: Parc naturel régional Gruyère Pays-d'Enhaut)

RIASSUNTO

Parco naturale regionale Gruyère Pays-d'Enhaut – dinamismo e sostenibilità

Il Parco naturale regionale Gruyère Pays-d'Enhaut, come gli altri 18 parchi svizzeri, è un laboratorio in cui si sperimenta la sostenibilità. L'articolo illustra le tensioni che il Parco deve gestire: tra la natura e l'economia regionale, tra la valorizzazione del patrimonio e le sfide del XXI secolo, tra il rispetto per le istituzioni fondatrici (i comuni) e la ricerca di nuove procedure di consultazione. In tal senso, il Parco infonde dinamismo nella regione e garantisce l'equilibrio caratteristico dello sviluppo sostenibile. Il suo territorio, che si estende su tre cantoni, incoraggia il Parco a guardare oltre i confini politici, investendo molto nella partecipazione. Il Parco organizza diversi incontri, terreno fertile per scambi e nuove idee.

ZUSAMMENFASSUNG

Naturpark Gruyère – Pays-d'Enhaut: dynamisch und nachhaltig

Der regionale Naturpark Gruyère Pays-d'Enhaut ist wie die 18 anderen Schweizer Naturparks ein Versuchslabor für Nachhaltigkeit. Der Artikel zeigt die Spannungsfelder auf, zwischen denen der Park sich behaupten muss: Natur und regionale Wirtschaft, Aufwertung des Kultur- und Naturerbes und Herausforderungen des 21. Jahrhunderts, Berücksichtigung der Gründungsinstitutionen (Gemeinden) und Suche nach neuen Kooperationen. In dieser Rolle verleiht er der Region echte Dynamik und ist Garant für ein Gleichgewicht im Sinne der nachhaltigen Entwicklung. Sein Gebiet erstreckt sich über drei Kantone, was eine Zusammenarbeit jenseits politischer und administrativer Grenzen erfordert. Ausserdem setzt der Park auf Partizipation und organisiert vielfältige Anlässe, die den Austausch und neue Ideen fördern.

La Torino–Lione e la Valle di Susa

Sfide territoriali di un'opera infrastrutturale di valenza europea

CARLO ALBERTO BARBIERI

Architetto urbanista, già professore di urbanistica del Politecnico di Torino. Membro in qualità di esperto dell'Osservatorio per la Nuova Linea Torino–Lione dal 2006 al 2019. Presidente Istituto Nazionale di Urbanistica-INU Sezione Piemonte e Valle d'Aosta.

Una linea per merci e passeggeri che si estende per circa 270km, di cui il 70% in Francia e il 30% in Italia. La parte fondamentale è la sezione transfrontaliera che, 150 anni dopo l'inaugurazione del tunnel del Frejus, trasforma l'attuale «linea di montagna» in una «linea di pianura» grazie alla realizzazione del tunnel di base del Moncenisio. L'89% della sezione transfrontaliera è in galleria, mentre la maggior parte degli impianti in superficie sono collocati su aree già urbanizzate (consumo di suolo libero quasi a saldo zero).

A che punto è oggi il progetto dell'Opera?

TELT (*Tunnel EurAlpin Lyon–Turin*), il soggetto pubblico individuato dai governi di Italia e Francia per gestire la realizzazione della sezione transfrontaliera della Nuova Linea Alta Capacità/Alta Velocità Torino–Lione (acronimo NLTL AC/AV, comprendente i 57 km del tunnel di base di cui 45 in territorio francese e 12.5 in territorio italiano che collegano le progettate stazioni internazionali di *Saint-Jean-de-Maurienne* e di *Susa*), ha replicato alla Relazione della Corte dei Conti Europea del 16.6.2020: Torino Lione costosa, nel tempo avrebbe subito un incremento dei costi dell'85% e la realizzazione della cosiddetta «TAV» sarebbe in ritardo di 15 anni e non sarà pronta entro il 2030 come da crono programma. Ma si tratta di una valutazione troppo aggregata e riferita ad un arco temporale che va eccessivamente indietro nel tempo!

L'11.2.2020 Francia e Italia hanno sottoscritto con INEA (l'Agenzia esecutiva per l'innovazione e le reti che gestisce i programmi di infrastruttura e di ricerca dell'Ue) l'aggiornamento del piano predisposto da TELT per la costruzione della NLTL AC/AV che prevede la messa in servizio nel 2030, nonché l'aggiornamento del programma realizzativo dell'opera, spostando il termine della prima tranche del finanziamento comunitario al 31.12.2022. Si tratta del rinnovato impegno che Italia e Francia hanno ribadito come imprescindibile per lo sviluppo efficiente e sostenibile dei trasporti, per liberare da migliaia di camion le Alpi nord occidentali e migliorare l'ambiente [1], sottolineando, nel vertice bilaterale di fine febbraio, l'importanza dell'ultimazione della sezione transfrontaliera della linea Torino–Lione: un impegno che i due Paesi, presentando il nuovo planning dell'opera, hanno chiesto all'Europa di portare il suo cofinanziamento al 55%.

Su richiesta degli Stati, il costo finale della tratta transfrontaliera è stato certificato da un soggetto terzo (Tractebel/Tuc rail), che ha analizzato il Progetto definitivo approvato nel 2015. Le conclusioni del Rapporto prevedono un costo dell'infrastruttura di 8.3 miliardi di euro in valore 2012. Questo costo è stato convalidato dagli Stati e oggi risulta pienamente confermato.

Un progetto che non trova solo sostenitori: quali metodologie per il superamento delle opposizioni dell'opera in Valle di Susa

La realizzazione della Torino–Lione ha dovuto superare un numero considerevole di ostacoli fra cui soprattutto i ripetuti tentativi degli oppositori (quasi esclusivamente lato Italia e prevalentemente della Valle di Susa, conosciuti come «No TAV») di ostacolare il progetto e l'avanzamento dei lavori, i ritardi di oltre un anno (da metà 2018 a metà 2019) dovuto alle criticità politiche del primo Governo Conte – Lega e 5 Stelle e, da febbraio 2020, l'emergenza pandemica Covid-19; difficoltà nello sviluppo operativo del progetto che hanno imposto numerose pause e ridefinizioni delle scadenze. [ILL. 1–4]

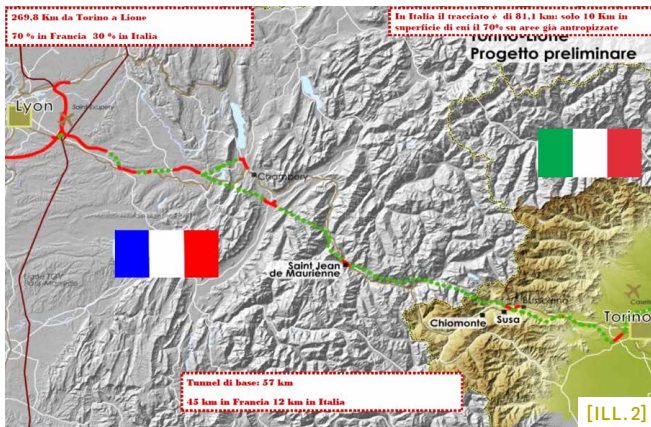
Le definizioni delle scelte strutturali di lungo periodo delle principali infrastrutture per l'Italia e per i territori interessati da esse, in un quadro di respiro europeo, devono essere motivate in modo convincente dal punto di vista geo-politico, della sostenibilità ambientale, dei costi e dei benefici stimabili. Se viene meno questa iniziale e necessaria forte cornice di riferimento, ogni infrastruttura diventa un caso a sé che deve impropriamente trovare all'interno del suo progetto, le ragioni della sua stessa esistenza, le motivazioni e le relative convenienze.

Al di là del caso eclatante della NLTL AC/AV, l'insufficienza delle motivazioni poste a base delle opzioni, delle scelte e delle decisioni assunte è stata (e in parte lo è ancora) una particolare debolezza del sistema italiano, con la conseguenza dell'insorgere delle opposizioni alla realizzazione delle nuove infrastrutture (ed al conseguente intermittente «posizionamento» delle stesse forze politiche a favore o meno dell'opera e dunque a sostegno-alimentazione o governo di tali opposizioni). Occorre pertanto non solo che l'Italia si sappia ordinariamente dotare di un più esplicito e solido quadro di obiettivi e programmi strategici di lungo periodo, ma è essenziale che esso sia collegato con un'attività di pianificazione territoriale e programmazione economica di tipo strutturale e strategica e non solo ad atti, politiche e progetti settoriali. Il caso della Torino–Lione è illuminante da questo punto di vista perché la mancata esplicitazione iniziale della sua valenza strategica a scala continentale (europea) ha favorito una lettura troppo localistica e settoriale con una conseguente valutazione parziale di tutti i suoi caratteri e contenuti. Quando si comincia a delineare l'identità di una grande opera (finalità, tracciato,

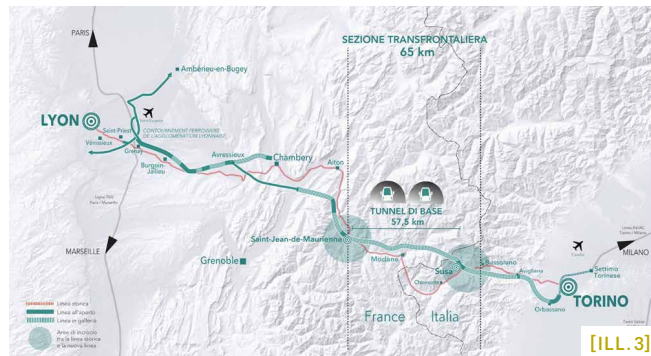
[1] Si prevede un trasferimento modale di circa 1 milione di veicoli pesanti dalla strada alla ferrovia. Oggi oltre 3.5 milioni di mezzi pesanti congestionano ed inquinano i valichi alpini autostradali delle Alpi occidentali (Fréjus, Monte Bianco), il valico costiero di Ventimiglia, la tangenziale di Torino e la sua conurbazione.



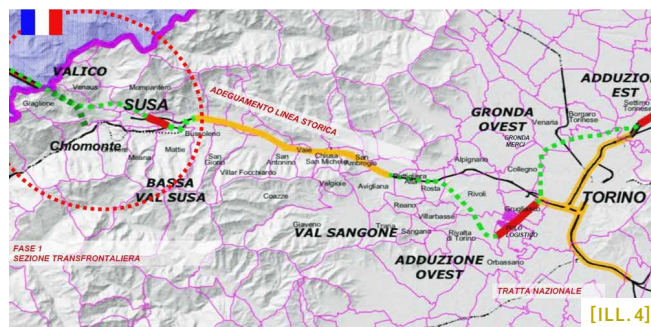
[ILL. 1]



[ILL. 2]



[ILL. 3]



[ILL. 4]

[ILL. 1] La Nuova Linea AC/AV Torino-Lione.

[ILL. 2] La Torino-Lione e la sezione transfrontaliera.

[ILL. 3] Il «fasaggio» del progetto.

[ILL. 4] Adeguamento parziale della linea storica e un nuovo polo logistico. (Fonte 1-5: Osservatorio per l'Asse ferroviario Torino-Lione)

caratteristiche, ordine di grandezza di costi, ecc.), non può non configurarsi già il rapporto con i territori interessati e conseguentemente le potenziali diverse conflittualità con le comunità locali e gli interessi consolidati.

La mancante fase strategica iniziale, avrebbe dovuto invece essere presentata e vissuta come una reale fase «costituente» dell'opera in cui progressivamente prendono forma le ragioni, le critiche, le opzioni e le opposizioni, gli esiti attesi. Questa fase di confronto aperto non c'è stata e comunque non doveva e non poteva essere direttamente lasciata alla gestione del *Promotore dell'Opera*: così è stato nella prima fase nella quale si sono determinate le basi del conflitto poi esploso nel 2006, ma doveva essere posta in capo ad un soggetto con connotati di maggiore terzietà rispetto al progetto del proponente: non vi sono ragioni perché tale soggetto non dovesse e debba essere l'*Istituzione democratica* corrispondente alla scala territoriale o d'area vasta dell'opera (lo Stato e la Regione, la Città metropolitana o la Provincia).

Nel caso della Torino-Lione la effettiva ed approfondita ricognizione delle posizioni in campo è avvenuta sostanzialmente *ex post*, a valle di una conflittualità del territorio bassovalsusino, che era ormai cresciuta fino a deflagrare nel 2006 e proseguire a lungo.

Quale territorializzazione della Torino-Lione? Il ruolo centrale dell'Osservatorio Torino-Lione

L'esperienza dell'Osservatorio tecnico partecipato TO-LY, istituito dalla Presidenza del Consiglio di Ministri dal 2006 al 2019, insegna anche che non può valere un modello che affidi la complessa e delicata relazione fra «opera» e «territorio» esclusivamente alla fase del progetto preliminare ed alla fase finale della sua approvazione: il rapporto tra le esigenze dell'infrastruttura, del territorio e delle sue Comunità locali, deve essere un'interazione continua che permei, precocemente e poi con continuità, il lungo iter progettuale, in

cui primeggia il ruolo della comunicazione. In questo caso le modifiche e specifiche progettuali che sono state elaborate dall'Osservatorio Torino-Lione e l'intera sua attività di partecipata *governance della progettazione* e *territorializzazione* dell'Opera, costituiscono probabilmente l'esperienza più avanzata riscontrabile ad oggi in Italia (l'Osservatorio, oltre a ad una discussione tecnica di 10 alternative di tracciato per la revisione della progettazione preliminare, ha anche redatto 15 Quaderni che ben rappresentano le risultanze dei lavori).

Altrettanto necessario è valutare ed internalizzare nel processo di progettazione il tema dell'esistente sistema infrastrutturale rispetto al nuovo che si prevede e si progetta di realizzare, dando maggior attenzione ed importanza alle fasi di transizione in relazione allo sviluppo del progetto e delle opere. In quest'ottica un risultato significativo dell'Osservatorio è stato lo studio del «fasaggio dell'opera», che ha determinato il cosiddetto condiviso *Progetto Low Cost* che è stato messo a punto con il Progetto definitivo e ha permesso l'inizio della realizzazione della I Fase della TO-LY (la «Tratta internazionale comune» ed il «Nodo di Torino», per la sua entrata in esercizio nel 2030). Il fasaggio è stato validato a livello internazionale dal nuovo Trattato Internazionale Italia-Francia.

Per quanto riguarda il rapporto con il territorio, proprio la necessità di perseguire non già il concetto e il paradigma di «danni-compensazioni», bensì il tema del riconoscimento o ricerca del «valore aggiunto per i territori», è stata una costante del lavoro dell'Osservatorio TO-LY per la territorializzazione dell'Opera.

L'Osservatorio ha sostenuto e poi si è avvalso del Piano Strategico del territorio della Valle di Susa e dell'Area torinese interessato dalla TO-LY, condotto dalla Provincia di Torino e costruito con il coinvolgimento dei Sindaci di tutti i Comuni interessati. Successivamente ha dato vita, insieme alle Istituzioni territoriali ed agli attori del mondo imprenditoriale e del lavoro, al *Programma Smart Susa Valley*, volto a passa-

re dalle compensazioni a un Progetto di territorio. Lo scopo del *programma SSV* è dunque quello di superare la logica delle compensazioni come finanziamento per opere di carattere locale e non connesse tra loro, per identificare una strategia territoriale di Valle che trovi nella realizzazione della NLTL il volano per l'avvio di processi di sviluppo sostenibile e integrato. L'Osservatorio ha, infine, attingendo dall'esperienza francese della *Démarche Grand Chantier*, sviluppato suggerimenti utili ed operabili anche per il contesto italiano.[2]

Quali prospettive per la TO–LY

L'attuale amministrazione «5 Stelle» della Città ha dichiarato il suo dissenso politico alla TO–LY, nonostante il forte consenso invece manifestato dalla cittadinanza, dalla società civile e dai comuni metropolitani. Ciononostante, Torino e la sua area metropolitana non possono limitarsi a diventare un – sia pur importante – «capolinea» occidentale della Pianura padana e del sistema ferroviario dell'alta velocità italiana, ma devono invece pienamente avvalersi dello scenario di porsi come «cerniera» e snodo della rete TEN-UE delle persone, delle merci e della logistica, della «metro d'Europa», del Corridoio mediterraneo ovest est (la NLTL) e dell'asse nord–sud (che lo incrocia a Novara) dei «Due mari» (Genova–Novara–Sempione–Lötschberg–Rotterdam).

ZUSAMMENFASSUNG

Die Achse Turin–Lyon und das Susatal

Am 11.2.2020 unterzeichneten Frankreich und Italien die aktualisierte Planung für den Bau der neuen Hochleistungs- und Hochgeschwindigkeitsstrecke (NLTL AC/AV), die die Inbetriebnahme im Jahr 2030 bestätigt. Das Ende der ersten Tranche der EU-Finanzierung (auf 55% erhöht) wurde ausserdem auf den 31.12.2022 verschoben. Es handelt sich um ein erneuertes Engagement für eine effiziente und nachhaltige Entwicklung des Verkehrs. Das Projekt befreit die nordwestlichen Alpen von Tausenden von Lastwagen und senkt die Umweltbelastung.

Die Umsetzung des Projekts Turin–Lyon musste zahlreiche Hindernisse überwinden. In erster Linie vor allem die wiederholten Versuche von Gegnern (fast ausschliesslich auf italienischer Seite und hauptsächlich im Susatal), den Fortgang der Arbeiten zu stören. Weitere Verzögerungen von über einem Jahr sind aufgrund der politischen Kritiken der ersten Regierung Conte's sowie durch den Notstands Covid-19 entstanden. Bis heute wurden 30km des Tunnels realisiert (18.5% der für die Gesamtarbeiten geplanten 162km unterirdisch).

Aus den ersten Projektphasen ist die auf europäischer Ebene strategische Bedeutung der Verbindung Turin–Lyon nicht ausreichend herausgekommen, was eine allzu lokale und sektorielle Auslegung begünstigte.

Betreffend des Verhältnisses von Infrastruktur und Territorium ist es notwendig, die Logik und das Paradigma des «Schadensausgleichs» zu unterbrechen und stattdessen die Anerkennung oder die Suche nach einem «Mehrwert für das Territorium» anzustreben. Dieser Paradigmawechsel stellt den Kern der Arbeit des Technischen Observatoriums TO–LY dar und bildet die Grundlage für das resultierende Programm *Smart Susa Valley*.



[ILL. 5]

MAGGIORI INFORMAZIONI

www.telt-sas.com

<http://www.osservatorionuovalineatorinolione.it/> in particolare il Documento: «L'Osservatorio per l'Asse Ferroviario Torino–Lione 12 dicembre 2006–22 gennaio 2020.

Storia, evoluzione, attività e risultati raggiunti della prima esperienza di «progettazione partecipata» in Italia»

http://presidenza.governo.it/osservatorio_torino_lione

[2] La Legge 4/2011 della Regione Piemonte interviene a favore dei territori interessati dalla realizzazione di grandi infrastrutture, con la finalità di limitarne gli impatti e renderla vantaggiosa per le collettività territoriali, operando per armonizzare le opere di mitigazione e compensazione del progetto con quelle di accompagnamento). È in corso l'attuazione sulla TO–LY in Valle di Susa; ciò costituisce un concreto esempio dello sforzo concorde, promosso ed elaborato dall'Osservatorio e sviluppato con gli Enti territoriali.

RÉSUMÉ

L'axe Turin–Lyon et le Val de Suse

En février 2020, la France et l'Italie ont formalisé l'actualisation du programme de réalisation de la nouvelle liaison ferroviaire transalpine Lyon–Turin, confirmant ainsi sa mise en service en 2030 et prolongeant jusqu'au 31.12.2022 le délai d'utilisation de la première tranche de subventions allouées par l'UE (portées à 55%). Ce faisant, les parties ont renouvelé leur engagement à développer durablement et efficacement les infrastructures de transport, à délester les Alpes occidentales de milliers de camions et à améliorer l'environnement.

La réalisation du projet Lyon–Turin s'est heurtée à de nombreux obstacles dont, notamment, des vagues de contestation (presque exclusivement du côté italien et principalement dans le Val de Suse) contre le projet et l'avancement des travaux, sans compter un retard de plus d'un an dû aux aléas politiques du premier gouvernement Conte et, depuis le début de 2020, l'épidémie de Covid-19. À ce jour, 30km de tunnels ont été creusés (18.5% des 162km d'ouvrages souterrains prévus pour l'ensemble des travaux).

L'importance stratégique de l'axe ferroviaire Lyon–Turin à l'échelle européenne n'a pas été suffisamment explicitée au début. Cela a favorisé une interprétation très locale et sectorielle du projet et, par conséquent, une évaluation partielle de ses caractéristiques et de son contenu.

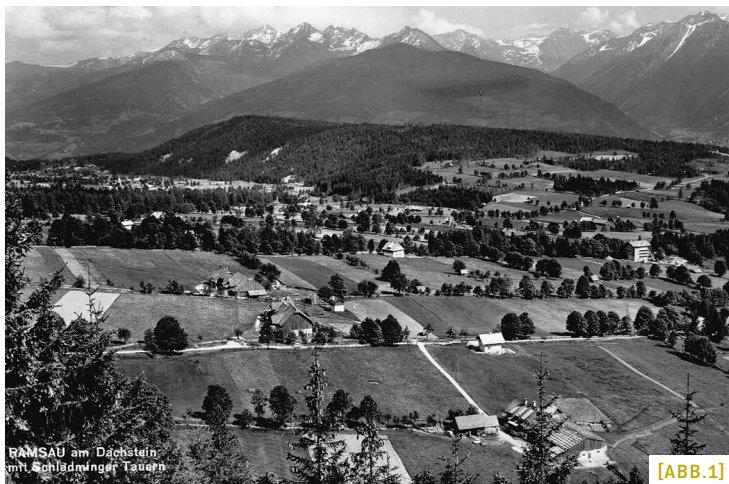
S'agissant du lien entre l'ouvrage et le territoire, l'Observatoire technique pour le Lyon–Turin s'est attaché de façon cohérente à poursuivre non pas l'approche de la «compensation des dommages», mais plutôt la reconnaissance de la «valeur ajoutée pour les territoires». Ses travaux ont débouché sur le programme commun *Smart Susa Valley*.

Ramsau am Dachstein

Raumentwicklung auf dem Prüfstand

HANNES HOFFERT-HÖSL

Kulturgeograph und Geschäftsführer der georaum GmbH / Dozent an der Universität Wien und Hochschule Weihenstephan / Arbeiten im Bereich Analyse und Beschreibung von Mensch-Umwelt-Beziehungen und Landschaftsentwicklungen.



[ABB.1+2] Auf den ersten Blick dominieren in Ramsau a. D. uralte Raumstrukturen (im Bild der Ortsteil Schildlehen 1930 und 2019). Es ist die Frage wie lange dieses Ensemble noch Bestand haben darf. (Quellen: Sammlung Museum Zeitroas, georaum GmbH)

Ramsau am Dachstein ist eine etwa 75 km² grosse Gemeinde in der Steiermark (Österreich), an der Grenze zu den Ländern Salzburg und Oberösterreich. In Österreich ist die Gemeinde als eines der zwei Zentren für den nordischen Skisport populär und hat mit der international bekannten Skiarena von Schladming und dem aufgrund des frühen Salzbergbaus historisch bedeutenden Ort Hallstatt prominente Nachbarn. Ramsau liegt am Fusse der beeindruckenden, knapp 1000 m hohen Südwände des Dachsteins, einem UNESCO Weltkulturerbe, und war sehr früh im Fokus verschiedenster Forschungsrichtungen und Heimat zahlreicher Bergsteigerlegenden.

Die womöglich spezielle Entwicklung der Gemeinde heute hat ihren Ursprung in der Vergangenheit, daher zuerst ein Blick zurück. Es sind verschiedene morphologisch-geologische Einheiten, die zusammen eine vielfach gegliederte, abwechslungsreiche Landschaft bilden, die nach allen Seiten markant abgegrenzt ist. Im Norden steht, schützt und wacht das Massiv des Dachsteins, nach Süden wird die Ramsau von einem rund 300 Meter hohen Abfall zum Ennstal getrennt und auch nach Osten und Westen sind mühsame Übergänge zu überwinden. Die Ramsau selbst eignete sich auf ihren flach geneigten Hängen und einigermaßen gründigen Boden sehr zeitig für landwirtschaftliche Zwecke und es entstand die kennzeichnende Form einer Streusiedlung. Der Besitz der Häuser lag in der Regel direkt um die Bauernhöfe herum. Dieser speziellen Entstehungsgeschichte ist es geschuldet, dass man nicht nach Ramsau am Dachstein kommt, sondern in die Ramsau, oder auf die Ramsau. Und die versteckte Lage ist vermutlich auch Grund dafür, dass Ramsau den höchsten Anteil (75%) an protestantischer Bevölkerung in Österreich hat. Auch die Almwirtschaft war schon in frühen Zeiten von grosser Bedeutung. Man kann also davon ausgehen, dass wir im 13. Jahrhundert eine Raumsituation vorfanden, die bis in die jüngste Vergangenheit Bestand haben sollte. Bis vor 70 Jahren hatte die Gemeinde allerdings keinen klassischen Ortskern. Die katholische Kirche aus dem 12. Jahrhundert liegt im Ortsteil Kulm, dort öffnete das erste Gasthaus, auch die Post war bis vor kurzem nahe der Kirche angesiedelt, kleine, verwinkelte Ortsgassen fehlen dort jedoch. Mit der Einweihung der evangelischen Kirche 1895 im heutigen Ortsteil Ramsau-Ort entwickelte sich langsam ein Zentrum. Ein Gemeindehaus wurde errichtet, das Ortszentrum neugestaltet, Bank, Tankstelle, Kaufhaus, neues Schulgebäude, Handel, und Hallenbad folgten. Ein richtiges Zentrum, wie man es aus anderen Alpensiedlungen kennt, gibt es dennoch nicht, jedoch öffnen in letzter Zeit interessante Lokale und Geschäfte. Vor allem aber gibt es zahlreiche typische Bauernhäuser, schön mit Herz- und Tulpenmuster verzierte Balkone,

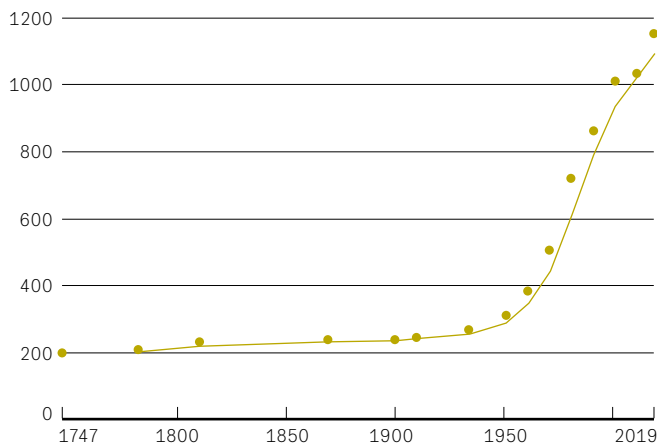


[ABB.3]

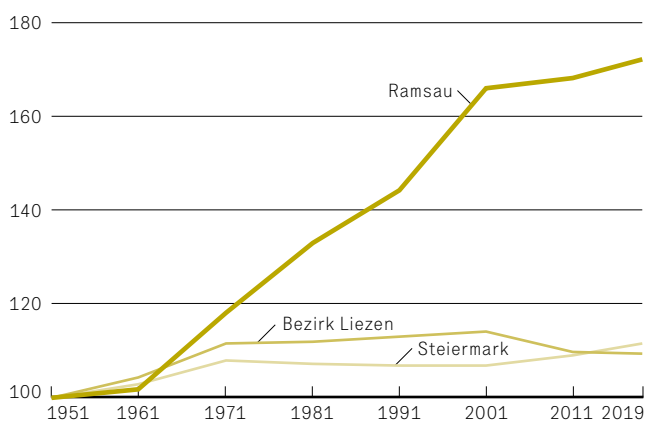


[ABB.4]

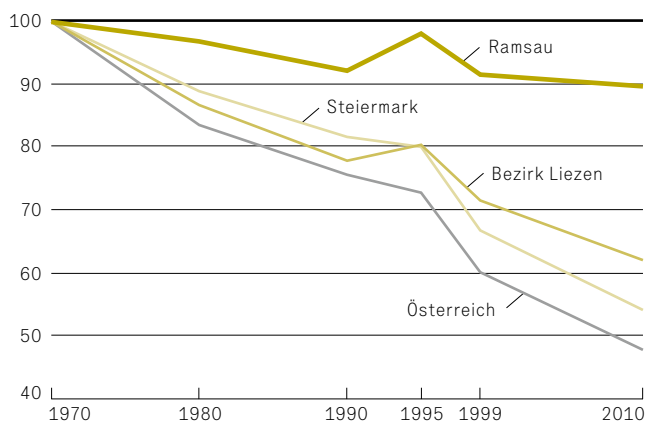
[ABB.3+4] Ramsau verzeichnet in den letzten Jahrzehnten zwar einen massiven Zuwachs an Gebäuden, die Offenflächen sind erhalten und geben der Landschaft ihren Charakter. (Quellen: georama GmbH, Sammlung Museum Zeitros)



[ABB.5] Anzahl der Häuser 1747 bis 2019. (Quelle: Historisches Ortslexikon der Steiermark, Statistik Austria)



[ABB.6] Index der Bevölkerungsentwicklung von Ramsau am Dachstein mit dem Bezirk Liezen und dem Bundesland Steiermark, Ausgangsjahr 1951. (Quelle: Statistik Austria)



[ABB.7] Index der Anzahl land- und forstwirtschaftlicher Betriebe seit 1970. (Quelle: Statistik Austria)

«Gangl» genannt, alte Stuben und traditionell angeordnete Hausensembles. Die gut 2800 Einwohner, Tendenz steigend, verteilen sich weit verstreut auf die verschiedenen Ortsteile. Ein sehr beeindruckendes Bild über die Landnutzung gibt uns der Franziszeische Kataster von 1820.

Aus dem historischen Ortslexikon der Steiermark erfahren wir, dass im Jahr 1837 228 Gebäude auf dem Gemeindegebiet gezählt wurden. Die Zahl änderte sich bis zum zweiten Weltkrieg wenig. Seither erfolgt aber ein sehr dynamischer Anstieg. Von 1951 bis 2019 stieg die Gebäudezahl um 273% an, jene der Bevölkerung um 71%. Die damit einhergehenden gesellschaftlichen Veränderungen sind tiefgreifend und grundlegend. Allein seit 1991 hat sich die Familienanzahl in Ramsau um 30% erhöht, die Zahl der Privathaushalte gar um 52.8%. Die durchschnittliche Haushaltsgrösse von 3.45 auf 2.70 Personen um knapp 22% verringert. Die Zahl der Erwerbstätigen stieg seit 1991 um 33.5%, die Zahl der Pensionisten um 76.5%.

Die Rolle des Tourismus

Vor dem ersten Weltkrieg war der Tourismus in den österreichischen Alpen, so auch im Ennstal, verglichen mit der Schweiz, kein Zukunftsmarkt. Die Alpen lagen zu Zeiten der Monarchie am Rand des Reiches, peripher, ohne grosse Bedeutung. Als Rohstofflieferant von Erzen, Wasser oder Holz, ja, aber Politik und Wirtschaft spielte sich im flachen Osten ab. Die Bergbautätigkeit brach noch dazu als Vorbote der Globalisierung Ende des 19. Jahrhundert endgültig zusammen. Und was passierte mit der Landwirtschaft, dem Standbein in der Region rund um und in Ramsau am Dachstein? War sie nur «notwendig», aber darüber hinaus aussichtslos? Der Bau der Ennstalbahn, Fertigstellung 1875, von Selzthal nach Bischofshofen und der Bau der Salzkammergutbahn von Attnang-Puchheim nach Stainach (1877) eröffneten neue Perspektiven.

Der Tourismus hatte in Ramsau von Beginn an einen eigenen Charakter. Die Bauernhöfe organisierten sich um und adaptierten ihre bescheidenen Räumlichkeiten für Gäste. Diese bekamen viel vom Treiben rund um den Hof mit, im Gegensatz zum «Belle-Epoque-Tourismus» am Semmering oder Bad Gastein, wo städtisches Flair das Land bestimmte und zahlreiche neue, vielstöckige Bauten errichtet wurden. Dennoch wird seit 1960 das Wesen der Ramsau nachhaltig umgestaltet. Dachsteinstrasse, Seilbahn, Sportanlagen, Hallenbad und weitere Investitionen sind notwendig, um aktuellen touristischen Anforderungen nachzukommen. Im Winter etablierte sich die Ramsau bald, bedingt durch die besondere Lage, als internationales Zentrum des nordischen Spitzensports. Die Sportlerinnen und Sportler aus aller Welt nächtigen in den zahlreich vorhandenen Privatquartieren und trainieren in der Übergangszeit auf dem (noch) vorhandenem Dachsteingletscher.

Eine alpenweite Besonderheit ist die lebendige Landwirtschaft. Das hängt wahrscheinlich mit der engen und sehr zeitigen Bindung der Bauernhöfe mit dem Tourismus zusammen. Zweifelsfrei – Tourismus und Sport retteten in ihrer Art die landwirtschaftliche geprägte Raumstruktur. Von einer absoluten Randlage, deren Abgeschlossenheit in den Glaubenskriegen von Vorteil war, bewegte sich die Gemeinde zusehends ins Zentrum des Geschehens, angezogen von allen Versuchungen städtisch geprägter Konsumgesellschaft. Dennoch: in der Ramsau fehlen bis heute grosse Hotelburgen, 5-Sterne Etablissements, ebenso moderne Chalet-Dörfer im «Alpenstil». Zwar erkennen wir einen leichten Rückgang an Landwirtschaften; dieser fällt, verglichen mit anderen Regionen, weit weniger deutlich aus. Auch der zweite drohende Trend vieler Alpengebiete, dass ihnen wegen Aufgabe landwirtschaftlich nutzbarer Flächen der Wald zum Fenster hineinwächst, ist in der Ramsau nicht zu beobachten.

Idealfall oder Normalfall? Raumentwicklung quo vadis.

Kurzum, wir können von einer sehr traditionellen, ursprünglichen Landschaftsstruktur sprechen, die allerdings innerhalb einer Generation überprägt wurde. Warum Ramsau vorerst noch keine offensichtlichen Verbraucherscheinungen zeigt, ist der eben beschriebenen Geschichte geschuldet und von ihren innenbürtigen Eigenschaften gesteuert. Man lässt sich nicht fremd bestimmen und besinnt sich auf eigene Stärken. Die Konfession spielt, wenn man so will, eine nicht unwesentliche Rolle, man folgt nicht gleich dem Mainstream, ohne aber die aktuellen Entwicklungen zu verpassen. Ein gutes Beispiel stellen die Ramsauer «Bioniere» dar, Biobauern, Kaufleute und Gastronomen aus Ramsau am Dachstein, deren Ziel es seit 1999 ist, Gästen einen erholsamen Urlaub im Einklang mit der Natur zu ermöglichen, mit der Besonderheit jede Zutat biologisch und wenn möglich regional erwirtschaftet anzubieten. Ein alpenweites Unikum.

Jedoch – Ramsau am Dachstein hat mit vielen Auswüchsen aktueller Raumentwicklung zu kämpfen: Zersiedelung, Versiegelung, die Problematik des Zweitwohnsitzes, die vereinnahmende Wirkung der ubiquitären, gesichtslosen Tourismusindustrie und die bekannten Schwierigkeiten für Familien in ländlichen Gebieten wie fehlende/ferne Ausbildungsmöglichkeiten sowie mangelnde Betreuungseinrichtungen. Übrigens haben in Ramsau nicht die traditionellen Parteien das Sagen, sondern sie wird von einer eigenen, unabhängigen Bürgerliste regiert. Auch bei vielen Wahlen reagiert die Bevölkerung nicht eingeschoren auf alteingesessene politische Doktrinen, sondern geht ihren eigenen Weg. Durch strenge Vorgaben schützt sich die Gemeinde vor dem Ausverkauf der Flächen. Die attraktive Lage, nur eine Stunde entfernt von Salzburg, der «gute Ruf», oder anders gesagt, die Anziehungskraft des Dachsteins, sowie eine engagierte Gemeindepolitik verhindern eine Abwanderung der Bevölkerung und eine Marginalisierung der Gesellschaft.

Es stellt sich zunehmend die Frage, wie eine zeitgerechte Entwicklung für Landwirtschaft, Tourismus, Sport, Wohnen, Wirtschaft ermöglicht und dabei Umwelt und Natur gleichzeitig respektiert werden können? Ramsau am Dachstein hat alle Chancen und zeigt das bei vielen Gelegenheiten. Der Spagat wird jedoch immer schwieriger. Eine Blaupause, ein Patentrezept gibt es in der Entwicklung randlich gelagerter alpiner Räume wohl nicht. Grundvoraussetzung ist die vorhandene, auch digitale, Infrastruktur und leistbare Preise für Wohnen und Arbeiten. Dass gerade in der Ramsau der Idealfall einer sogenannten «nachhaltigen» Raumentwicklung eintreten soll, könnte dann gelingen, wenn weiterhin die eigene Individualität und Authentizität nicht nur (künstlich) vermarktet wird, sondern gelebt wird. Lieber das eigene Potenzial nützen, als kurzlebigen Trends blindlings folgen.

Wohin die Entwicklung geht ist schwer abzuschätzen und liegt in Händen der gegenwärtig wirtschaftenden und entscheidungsbefugten Generation – der ersten, die mit dem Phänomen der hohen Geschwindigkeit der Veränderungen in Gesellschaft und Raumentwicklung konfrontiert wird, aber auch der letzten, die wohl lenkend in die Geschehnisse eingreifen kann.

LITERATUR

Der Dachstein. Wanderungen im Dreiländereck Steiermark, Salzburg und Oberösterreich. Hannes Hoffert-Hösl, Rotpunktverlag, Zürich, 2018.

RIASSUNTO

Ramsau am Dachstein – quando lo sviluppo territoriale è messo alla prova

Senza ombra di dubbio Ramsau am Dachstein, adagiata su un ameno altipiano ai piedi del famoso Dachstein, non è esattamente l'esempio di un tipico comune delle Alpi austriache: il 75% della popolazione è protestante, vi sono numerose aziende di agricoltura biologica intatte e il turismo si concentra sullo sci nordico, sull'arrampicata e sull'escursionismo, invece che sul glamour dell'après-ski alpino. Il turismo domina la scena, ogni anno si contano circa 700'000 pernottamenti, mentre la popolazione locale si attesta sui 2800 abitanti. Un'altra particolarità è che gli ospiti trascorrono la notte quasi esclusivamente in strutture alberghiere a conduzione familiare; mancano i mastodontici castelli degli investitori stranieri. Il comune di Ramsau, come altre regioni alpine, si trova tra l'incudine e il martello, subendo diverse pressioni: la crescente richiesta di residenze secondarie e di svendita di terreni da un lato e, dall'altro, di alloggi a prezzi accessibili per la gente del posto e di manutenzione delle infrastrutture. Finora, a quanto pare, sono state prese le giuste decisioni per consentire uno sviluppo anche alle generazioni future, garantendo loro valide condizioni quadro. Queste decisioni si basano soprattutto sui punti di forza intrinseci di Ramsau am Dachstein e richiedono molta fermezza per resistere alle speculazioni monetarie. Non è dato sapere in che modo le cose evolveranno; tutto dipende dall'abilità dei decisori sul piano strategico.

RÉSUMÉ

Ramsau am Dachstein – le développement territorial mis à l'épreuve

Dans les Alpes autrichiennes, Ramsau am Dachstein peut sans nul doute être qualifié de commune hors norme: une population à 75% de confession protestante, une situation privilégiée sur un haut plateau au pied du célèbre Dachstein, une activité agricole (biologique) intacte et un tourisme axé sur le ski nordique, l'escalade et la randonnée plutôt que sur le glamour et les offres d'après-ski. Avec près de 700'000 nuitées annuelles pour 2800 habitants, le tourisme règne en maître. Fait particulier: les visiteurs logent presque exclusivement dans des établissements familiaux; ici, pas de mastodontes hôteliers aux mains d'investisseurs étrangers à la région. Reste que la commune, à l'instar d'autres régions alpines, est confrontée à un dilemme sociétal et doit faire face à une demande croissante de résidences secondaires et de logements abordables pour la population locale, sans oublier les questions de maintenance des infrastructures et de bradage du paysage. Jusqu'ici, il semble que les bonnes décisions aient été prises pour permettre un développement qui assurera des structures viables aux générations futures. Ces décisions tiennent compte avant tout des forces endogènes de la commune et exigent une bonne dose de fermeté pour résister aux tentations pécuniaires. L'avenir est incertain et dépendra des capacités des décideurs à adopter de nouvelles stratégies.

Arbeiten an Zürichs Grenzen

Das Modell Agenda Wachstum+

ANGELUS EISINGER

Dr. habil., Direktor der RZU,
angelus.eisinger@rzu.ch

WITALI SPÄTH

MSc Urban Design, Projektleiter
bei der RZU, witali.spaeth@rzu.ch

Die Stadt Zürich wächst und noch viel stärker die angrenzenden Gemeinden und Städte. Dies bringt Herausforderungen mit sich, die nur gemeinsam und mit einem funktionalräumlichen Verständnis bewältigt werden können. Mithilfe des vom Planungsdachverband Region Zürich und Umgebung (RZU) durchgeführten Dialogprozesses «Agenda Wachstum+» rückten die Grenzräume zwischen Zürich und neun Umlandgemeinden in den Mittelpunkt. Die identifizierten Aufgabenstellungen werden nun in vielfältigen Kooperationen angegangen.

Zürich boomt: 2020 leben dort 22%, also beinahe 80'000 mehr Menschen als noch 1990. Dieses Wachstum stellt die Stadt räumlich und funktional vor ganz neue Herausforderungen. Ihre weitere Entwicklung hängt mehr und mehr auch von den Bedingungen des Funktionalraums und somit von ihren umliegenden Gemeinden ab. Dabei ist es nicht nur die Stadt, die über die letzten Jahrzehnte stark gewachsen ist, das Bevölkerungswachstum der angrenzenden Gemeinden war fast doppelt so hoch (40%). Wie lassen sich die damit verbundenen Wachstumsthemen funktionalräumlich bearbeiten?

Die Dringlichkeit einer grenzübergreifenden Zusammenarbeit war in der Stadt Zürich schon lange erkannt worden. Ein Beleg dafür bildete die Initiative «Allianzen schaffen – Politik über die Grenzen hinaus», die zwischen 2006 und 2010 einen von vier Legislaturschwerpunkten darstellte, ohne dass allerdings entscheidende Impulse daraus entstanden wären. Das Thema blieb weiterhin politisch virulent. Auf Antrag der Stadt Zürich wurde schliesslich die RZU Ende 2016 von ihrem Vorstand damit beauftragt, einen «Dialogprozess zur Entwicklung der Wachstumsräume zwischen der Stadt Zürich und ihren Nachbarstädten und -gemeinden» zu lancieren.

Das Grundverständnis

Das starke Wachstum von Stadt und Umlandgemeinden wurde für das Prozessdesign als Anlass und Chance für thematisch triftige Kooperationen begriffen. Ausgangspunkt waren die unterschiedlichen Realitäten diesseits und jenseits der Stadtgrenze: Diese markiert nämlich nicht nur den Übergang von der grössten Schweizer Stadt zu den bevölkerungs- und flächenmässig deutlich kleineren Nachbarn. Sie bildet auch eine Systemgrenze: politisch, verwaltungstechnisch, in den Mobilitätsmustern wie auch bezüglich Demografie und der Zusammensetzung der Bevölkerung.

Das Prozessdesign der RZU ging von vier Thesen aus, die den von Stadt und Umland geteilten Funktionalraum aus vier sich ergänzenden Perspektiven beschreiben und die Bedingungen des Arbeitens definieren:

- Die erste These besagt, dass die Stadt Zürich und die angrenzenden Gemeinden bzw. Städte Grenzen gedanklich überschreiten müssen, um die ihnen durch ihr eigenes Wachstum gestellten Fragen zu bewältigen.
- Über die Grenzen hinweg denken, so die zweite These, heisst sowohl grenzüberschreitende Problemlagen als auch Verwandtschaft-

ten zwischen Teilräumen diesseits und jenseits der Grenzen zu erkennen.

— Die These 3 thematisiert explizit die politische Geografie als konstitutives Element: Politische Grenzen bilden immer auch Grenzen von Entscheidungssystemen, die schwer zu überwinden sind. Für alle Involvierten, tragfähige Lösungsvorschläge entstehen nur, wenn sie damit einen konstruktiven Umgang finden.

— In der vierten These werden die Bedingungen reflektiert, aus denen problemgerechte gemeinsame Positionen entstehen können: Ausgangspunkt sind die verschiedenen (kommunalen) Haltungen, die es auf dem Wege zu kooperativen Lösungen aufeinander abzustimmen gilt. Die sich daraus bildende Agenda des Funktionalraums wird sich aber nie vollständig mit der Agenda der involvierten Städte und Gemeinden decken. Das bedingt Flexibilität: Eigene Zielsetzungen können nicht zu generellen (funktionalräumlichen) Referenzwerten werden. Sie können jedoch Orientierungspunkte in der Diskussion bilden, die für den Funktionalraum zu neuen Standards führen können.

Funktionalräumliche Leitbilder vs. To-do-orientiertes Arbeiten

Funktionalräumliche Planung erfolgt üblicherweise anhand von Leitbild-Prozessen, in denen oft über Wettbewerbe oder Testplanungen Masterpläne erarbeitet werden, um ein Zielbild und grundlegende Prinzipien für eine Weiterentwicklung des Gesamttraums zu etablieren (vgl. R. Scherer in COLLAGE 3/20). Die von der RZU konzipierte Agenda Wachstum+ hingegen identifizierte die Handlungsräume und Themenstellungen an der Stadtzürcher Grenze in einem dreistufigen Verfahren bottom-up. Dazu wurden zwischen der Stadt Zürich und neun Nachbargemeinden gemeinsam geteilte «Fokusräume» definiert und in einem ersten Schritt über Interviews mit den jeweiligen Gemeindeverantwortlichen die Themen und Herausforderungen erhoben, die sich aus der Gemeindeentwicklung und gegenüber dem Nachbarn ergeben. Die beiden kommunalen Entwicklungsvorstellungen in einem Fokusraum wurden von der RZU zu einem Vorschlag für eine gemeinsame Auslegeordnung verknüpft und an einer von ihr moderierten Sitzung mit beiden Gemeinden diskutiert. Es wurden zudem Themen ergänzt, die sich erst aus der Zusammenschau heraus ergaben. Schliesslich wurden die Ergebnisse der verschiedenen Fokusräume zu einer Gesamtperspektive verbunden.

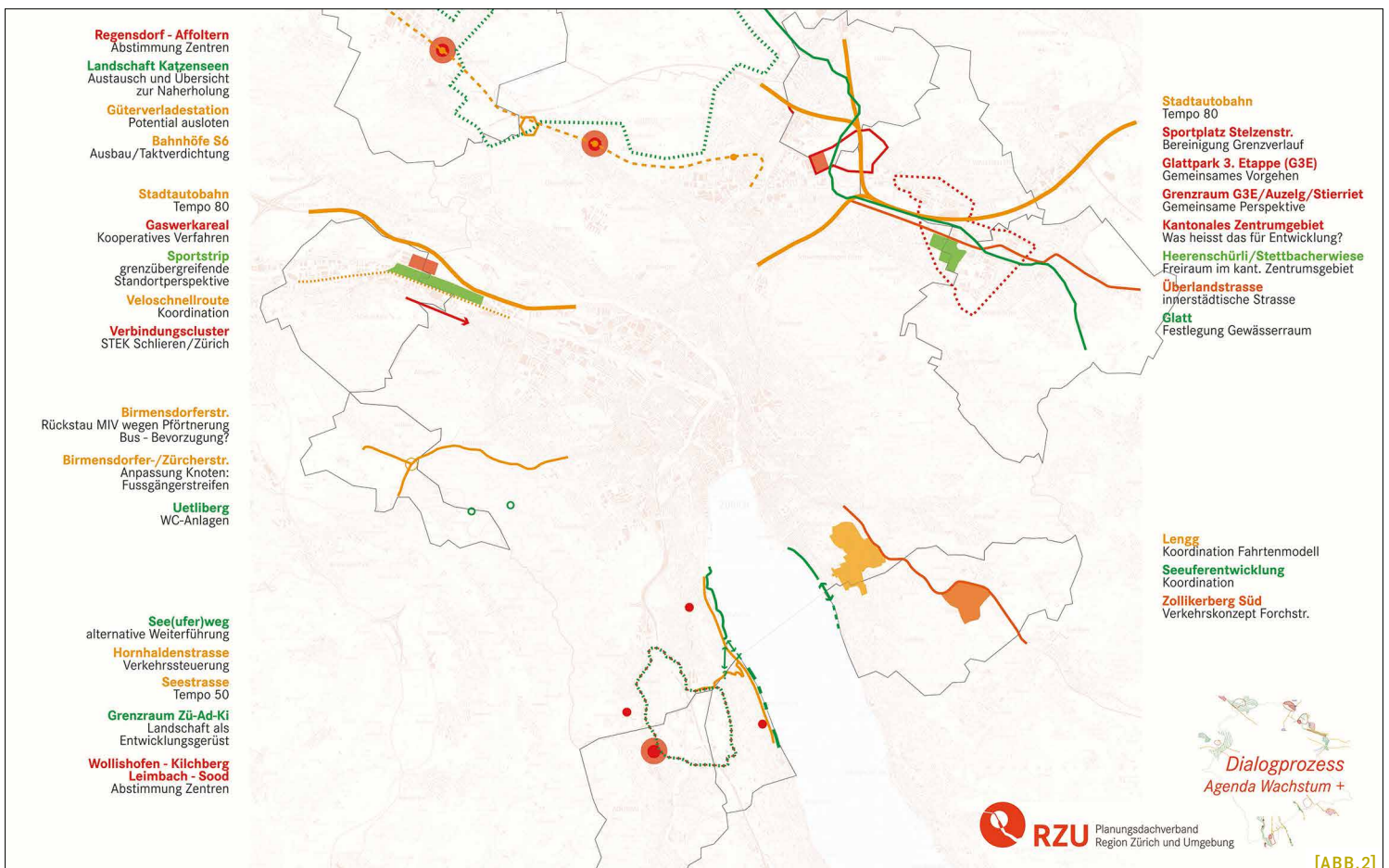
Der Prozess schuf zwei verbundene Produkte – eine Karte und eine To-do-Liste: In der Karte wurden die «To-dos» verortet und ihrem Schwerpunkt nach der Siedlungs-, Verkehrs- und der Landschaftsentwicklung (rot, gelb, grün) zugeordnet [ABB.2]. Neben der Darstellung der einzelnen Ergebnisse, brachte die Kartierung auch die verwandten Herausforderungen verschiedener Fokusräume zum Vorschein. Das zweite Produkt bildet eine Liste aller 45 To-dos (inkl. jener ohne Verortung) – also alle grenzüberschreitend verstandenen Aufgaben, welche mit den Prozessbeteiligten präzisiert, priorisiert und operationalisiert wurden. Aktuell erfolgt die



[ABB.1]

[ABB.1] Themen-Vielfalt im Grenzraum Auzelg. (Foto: Witali Späth)

[ABB.2] Thematische Übersicht und Verortung der «To-dos». (Quelle: RZU)



[ABB.2]

Bearbeitung der priorisierten To-dos, bei denen die Beteiligten und der Lead variieren. Die RZU sorgt für ein Monitoring der in einzelne Arbeitsgruppen ausgelagerten To-dos.

Die «grenztypischen» Themen und die Tücken ihrer Bearbeitung

Wie die vielen im Zuge der Agenda Wachstum+ geführten Gespräche zeigen, beginnen grenzüberschreitende Herausforderungen oft schon bei scheinbar banalen, aber essentiellen Fragen wie der Bedeutung von persönlichen Kontakten für die tatsächliche Bearbeitung von Problemstellungen. Trotz online verfügbarer Organigramme sind die für bestimmte Themen tatsächlich zuständigen/relevanten Ansprechpartner*innen auf der Gegenseite oft nicht bekannt. Ausserdem fehlt es dem Austausch an Kontinuität. Hier half der Dialogprozess, dies zu erkennen und Abhilfe zu schaffen.

Weiter bringt das Arbeiten an politischen wie systemischen Grenzen, wie sie im Fokus des Dialogprozesses standen, bestimmte gleichsam «grenztypische» Themen hervor: Hohe Priorität besitzen Verkehrsprobleme, speziell jene, die sich auf den Einfallsachsen ereignen: Die vergleichsweise restriktive, auf öffentlichen Verkehr sowie Fuss- und Radverkehr ausgerichtete Verkehrspolitik der Stadt macht sich v.a. an der Grenze bemerkbar. So werden dadurch in den Umlandgemeinden zu Spitzenzeiten Staus ausgelöst oder Schleichwege durch Quartiere gesucht. Ein weiteres Thema betrifft die Konkurrenz zwischen Aussenquartierzentren der Stadt und den Zentren einiger umliegender Gemeinden. Gerade Verdichtungsprojekte am Stadtrand bringen neue Zentrumsnutzungen mit sich, welche neben verkehrlichen Folgen auch neue Nutzungskonkurrenzen bedeuten können.

Ein weiteres «grenztypisches» Thema sind Infrastrukturanlagen der Ver- und Entsorgung. Wegen ihrer räumlichen Ausmasse und/oder den von ihnen ausgehenden Emissionen sind diese häufig am Rand von Gemeinden errichtet worden und prägen daher den Grenzraum. Auch Sportanlagen und Familiengärten sind aufgrund ihres Flächenbedarfs und der geringen Bodenwertschöpfung typische «Randnutzungen», die durch neuen Entwicklungsdruck in Frage gestellt werden. Kooperative Nutzungsmodelle und Clusterbildungen können Effizienzsteigerungen bewirken, wie dies beim diskutierten «Sportsstrip» zwischen Zürich und Schlieren oder mit der Eröffnung des Sportzentrums Heerenschürli an der Grenze zu Dübendorf beabsichtigt wird.

Grün-, Erholungs- und Freizeiträume nehmen im Grenzgebiet grundsätzlich ein überdurchschnittliches Gewicht ein. Natürlich geprägte Räume wie Wälder und Hügelketten stellen Siedlungsränder und grosszügige Zäsuren zwischen Nachbargemeinden dar. Hier besteht der interkommunale Koordinationsbedarf v.a. zwischen Naturschutz- und Erholungsanliegen, welcher sich z.B. in Schutzverordnungen (SVO) wie am Üetliberg oder für die Katzenseen zwischen Zürich und Regensdorf äussert. Wegeverbindungen machen ebenso nicht an der Grenze halt und müssen miteinander abgestimmt werden, wie dies z.B. im Projekt «Fil bleu» in überzeugender Art und

Weise passiert. Als klarer Unterbruch zeigt sich die Stadtgrenze hingegen im Uferbereich des Zürichsees, da dort grundsätzlich verschiedene Umgänge (durchgehend öffentliches Ufer vs. punktuelle Uferanlagen/-parks) praktisch unvermittelt aufeinandertreffen.

All diesen Themen ist gemein, dass sie aufgrund ihrer Lage einem mehr oder weniger grossen Aufmerksamkeitsdefizit unterliegen. Die Agenda Wachstum+ forcierte diesbezüglich einen Perspektivwechsel. Das Monozentralitätsdenken weicht der Einsicht polynuklearer Beziehungen im Funktionalraum. Grenzräume erhalten dadurch eine neue Bedeutung: Der aus der Gemeindeperspektive üblicherweise als Peripherie wahrgenommene und entsprechend behandelte Raum rückte im Dialogprozess für beide Beteiligten in die Mitte der Betrachtung. Damit wurde aber auch deutlich, wie hoch die Abstimmungsbedarfe zwischen sonst eher distanzierter Fachbereichen sind, da einige Themen auf den Schirm kommen, welche nicht unbedingt in die Zuständigkeit von Planungsabteilungen fallen.

Differenzen sind für Funktionalräume konstitutiv. An dieser Stelle setzt der Dialogprozess an. Die Chancen, mit diesen Differenzen einen produktiven Umgang zu finden, liegen dort, wo es über sorgfältig konzipierte Austausche bottom up und schrittweise gelingt, grenzüberschreitende Fragestellungen gemeinsam erst zu erkennen und über die Bearbeitung zu konkretisieren. In solchen Settings können sogar Differenzen zur Ressource für gemeinsame Lösungen werden. So können in diesem Fall das fachliche Know-How und Erfahrungswissen der Stadt Zürich eine enorme Chance für die Weiterentwicklung des Funktionalraums bilden. In Belangen wie Verdichtung, Transformation, Durchmischung oder Mobilität kann der Transfer dieser Kompetenzen viel helfen. Umgekehrt entstehen so auch Gelegenheiten, die lokalen Erfahrungen und das vorhandene Prozesswissen der umliegenden Städte und Gemeinden zu nutzen. Es ist das im Zuge des Austausches wachsende gegenseitige Vertrauen, das diese Zusammenarbeit erst möglich macht.

Inserat

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

- Hochschulausbildung 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.

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

HINWEIS ZU FLYER VON COLLAGE 3/20

Lernwerkstatt Grossgruppen- methoden 2020

Die Lernwerkstatt findet aufgrund von Corona nicht wie geplant statt. Anstelle des ursprünglich vorgesehenen Programms wird am 12. und 13.11.2020 eine Lernwerkstatt «Grossgruppenarbeit online» durchgeführt. Weitere Infos dazu finden Sie auf: www.frischerwind.com

FLYER INSÉRÉ DANS LE COLLAGE 3/20

Atelier d'apprentissage «méthodes avec des grands groupes» 2020

En raison de la situation sanitaire actuelle, l'atelier d'apprentissage n'a pas lieu comme prévu. Au lieu du programme initial, un atelier se tiendra les 12 et 13 novembre 2020 sur le thème «Travail en ligne avec des grands groupes». Vous trouverez de plus amples informations à ce sujet sur: www.frischerwind.com

VOLANTINO COLLAGE 3/20

Workshop di apprendimento per grandi gruppi di lavoro 2020

A seguito dell'emergenza sanitaria legata al coronavirus, il workshop non ha potuto svolgersi come previsto. Il corso si terrà il 12 e 13 novembre 2020 nel formato: «Workshop di apprendimento per grandi gruppi di lavoro online». Maggiori informazioni disponibili sul sito: www.frischerwind.com

MITGLIEDER / MEMBRES / SOCI

Mutationen / Changements / Modifiche

21.04.2020–18.06.2020

Eintritte / Adhésions / Adesioni

Ordentliche Mitglieder / Membres ordinaires /
Soci ordinari:
Strehler René, Zürich

Verbundene Mitglieder / Membres alliés /
Soci affiliati:
Buson Oscar, Zürich

Studierende / Étudiant(e)s / Studenti:

Balmer Kim, Thun
Barchi Carola, Massagno
Brendow Hélène, Versoix
Corbat William, Les Acacias
Hermann Damaris, Rapperswil
Inneman Florian, Riehen
Lott Viviane, Uerikon
Steiner David, Udlingenswil

Büromitglieder / Bureaux membres /
Studi membri:
Stadt Chur, Stadtentwicklung, Chur

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 communications 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 avvisarci in anticipo (termini: cfr. Impressum).

KONTAKT / CONTACT / CONTATTO

Fédération suisse des urbanistes
Fachverband Schweizer RaumplanerInnen
Federazione svizzera degli urbanisti
Federazioni 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 / Federazioni Svizra d'Urbanists)

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

COLLAGE 5/20: 02.09.20, 22.10.20
COLLAGE 6/20: 28.10.20, 17.12.20
COLLAGE 1/21: 30.12.20, 18.02.21

Mitglieder Redaktion / Membres rédaction / Membri di redazione

Zentralkomitee: Silvan Aemisegger, Clelia Bertini, Leyla Erol, Stefanie Ledergerber, Lidia Räber, 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 Marincek, 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 / Richiede 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 Abonnements 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, Informationen 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 pubblicate 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

«Fuori città»: il territorio dell'Alto Vedeggio visto da Sigirino. (Foto: Francesco Gilardi)

