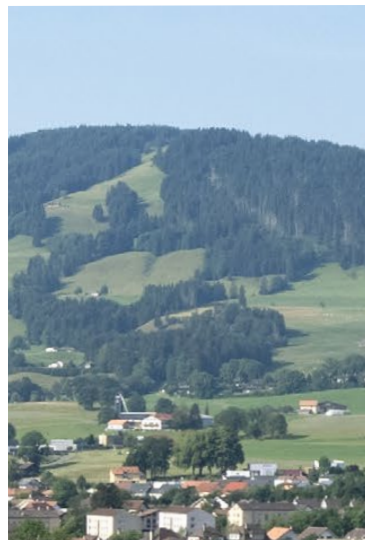
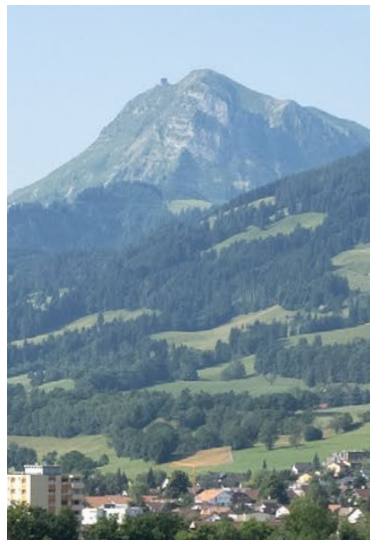


# COLLAGE 1/23

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



THÈME

**Petites villes en plein boom**  
**Boomende Kleinstädte**  
**Piccole città in pieno boom**

FORUM

Nachhaltige  
Innenentwicklung

---

# Sommaire / Inhalt / Sommario

---

## THÈME

- 4 A Bulle, une expansion maîtrisée par des concours /**  
Bulle: Durch Wettbewerbe gemeisterte Expansion /  
A Bulle, un'espansione gestita grazie ai concorsi  
(Bruno Marchand)
- 8 Le développement urbain du Grand-Saconnex – Le projet  
d'agglomération du Grand Genève localement activé /**  
Die urbane Entwicklung von Le Grand-Saconnex /  
Lo sviluppo urbano di Grand-Saconnex (Christian Exquis)
- 13 Réflexions territoriales d'une ville entre agglomération  
et campagne /**Überlegungen zur Raumplanung vonseiten einer  
Stadt zwischen Agglomeration und Land / Riflessioni territoriali  
per una città tra agglomerato e campagna (Cyril Besson)
- 17 La TransAgglo – Comment la densification et le territoire  
fribourgeois ont façonné le projet TransAgglo? /**  
Die TransAgglo / La TransAgglo (Valentin Jourdon-Péronne)
- 22 Risch Rotkreuz – Von der Eisenbahngemeinde zur  
globalisierten Agglomerationsstadt /**Risch Rotkreuz:  
de la commune ferroviaire à la ville d'agglomération globalisée /  
Risch Rotkreuz: da Comune ferroviario a Comune urbano  
di un agglomerato globalizzato (Tim Van Puyenbroeck)

---

## FORUM

- 27 Nachhaltige Innenentwicklung**  
(Adrian Bienkowski, Lars Wolfarth)

---

## INFO

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

---

## VORSCHAU COLLAGE 2/23

«Ausbildung in der Raumplanung» – Die Ausgabe 2/23 beschäftigt sich mit dem Stand der Ausbildung in der Raumplanung in den drei Sprachregionen Deutschschweiz, Romandie und dem Tessin inkl. Überblick der bestehenden Angebote. Ebenfalls werden die Defizite der bestehenden Angebote und der Fachkräftemangel thematisiert.

---

# Editorial

## Petites villes en plein boom

La croissance façonne une Suisse à dix millions d'habitants en 2050, logés essentiellement dans les villes et agglomérations. Il s'agit donc de renforcer leur densification, et cela semble désormais acquis. Mais la densification est-elle vraiment comprise? Puisqu'elle implique l'intensification des usages de l'espace urbain, les infrastructures devraient être plus robustes, les matériaux plus durables, les espaces publics plus résilients et végétalisés. Pourtant, ce sont plus souvent les enjeux de valorisation immobilière qui l'emportent. La pression foncière dicte-t-elle l'aménagement?

COLLAGE dresse le portrait orienté de cinq villes. Choies subjectivement, elles font néanmoins toutes partie du club des vingt communes de plus de 10'000 habitants ayant vécu la plus forte croissance démographique et d'emplois ces vingt dernières années. Quelles sont les contraintes et pratiques qui s'y développent?

À Bulle et Risch, petites villes rurales à la croissance extraordinaire, les visions d'ensemble donnent un cadre aux nouvelles pratiques. Bruno Marchand, qui vit de l'extérieur les changements bullois depuis plus de dix ans, met en évidence le recours systématique aux concours, et Tim Van Puyenbroeck explique la façon dont Risch oriente sa planification vers des solutions plus durables.

Les communes périphériques des grandes agglomérations assument un rôle majeur dans la croissance urbaine, à l'instar du Grand-Saconnex. Christian Exquis, qui conseille la ville depuis plusieurs années, relève la façon dont elle tient désormais compte des enjeux climatiques et bouleverse ses habitudes de planification. Cyril Besson, chef de service de l'urbanisme d'Ecublens, raconte les écueils et les efforts consentis pour une meilleure prise en compte des espaces publics et la restructuration d'un territoire hétéroclite. Cela ne va pas sans difficultés!

Enfin, la croissance fribourgeoise met à mal les infrastructures de mobilité. Valentin Jourdon-Péronne, responsable des mesures de mobilité de l'agglomération, décrit la mise en œuvre de la TransAgglo, projet phare de mobilité douce.

De ces exemples on retiendra peut-être le souci des collectivités de rattraper leur retard concernant la qualité de la densification, et le retard plus important encore des acteurs privés en la matière. Mais on retiendra surtout la diversité des cadres d'intervention et l'extraordinaire vitalité de l'urbanisme, dont la pratique s'enrichit à chaque difficulté.



Dimitri Jaunin

## Boomende Kleinstädte

Das Bevölkerungswachstum formt eine Schweiz, die 2050 zehn Millionen Einwohner:innen haben wird, von denen die meisten in Städten und Agglomerationen leben werden. Dass es mehr Verdichtung braucht, scheint mittlerweile Konsens zu sein. Aber wird wirklich verstanden, was Verdichtung bedeutet? Da sie zu einer intensiveren Nutzung des öffentlichen Raums führt, braucht es robustere Infrastrukturen, langlebigere Materialien und resilientere, stärker begrünte öffentliche Räume. Häufiger stehen aber die Immobilien im Fokus. Diktiert der Siedlungsdruck die Raumplanung?

COLLAGE präsentiert dazu die Porträts von fünf Städten. Die Auswahl ist subjektiv, die Städte gehören aber alle zu jenen zwanzig Gemeinden mit je über 10'000 Einwohner:innen, die in den letzten zwanzig Jahren das grösste Wachstum bezüglich Demografie und Arbeitsplätze erlebten. Welche Sachzwänge und Praktiken entwickeln sich an diesen Orten?

In Bulle und Risch, zwei sehr stark wachsenden ländlichen Kleinstädten, definiert eine Gesamtvision den Rahmen für neue Praktiken. Bruno Marchand, der die Veränderungen in Bulle seit mehr als zehn Jahren von aussen miterlebt, berichtet darüber, dass dort systematisch mit Wettbewerben gearbeitet wird, während Tim Van Puyenbroeck erläutert, wie in Risch beim Planen nach möglichst dauerhaften Lösungen gesucht wird.

Randgemeinden grosser Agglomerationen wie Le Grand-Saconnex spielen beim Wachstum der Städte eine wichtige Rolle. Christian Exquis, der die Stadt seit mehreren Jahren berät, zeigt auf, auf welche Weise die Stadt heute die Herausforderungen des Klimawandels berücksichtigt und Planungsgewohnheiten auf den Kopf stellt. Cyril Besson, Leiter der Baudirektion von Ecublens, erzählt von Hürden und vom Bestreben, öffentliche Räume besser zu integrieren und einem heterogenen Gebiet eine neue Struktur zu verleihen. Was nicht ohne Schwierigkeiten vonstatten geht!

Und schliesslich noch der Fall Freiburg, wo das Wachstum die Verkehrsinfrastrukturen überstrapaziert. Valentin Jourdon-Péronne, Verantwortlicher für Mobilitätsmassnahmen in der Agglomeration, beschreibt die Umsetzung von TransAgglo, eines Leuchtturmprojekts des Langsamverkehrs.

Von diesen Beispielen wird vielleicht in Erinnerung bleiben, dass die verschiedenen Gemeinden sich bemühen, ihren Rückstand in Sachen Verdichtungsqualität aufzuholen, dazu auch den noch grösseren Rückstand der Privaten. Vor allem aber wird man sich an die grosse Vielfalt der Interventionsrahmen und an die ausserordentliche Lebendigkeit der Stadtplanung erinnern, deren Praxis durch jede auftretende Schwierigkeit bereichert wird.

## Piccole città in pieno boom

Entro il 2050 la Svizzera potrebbe raggiungere la soglia dei dieci milioni di abitanti, che vivranno perlopiù nelle città e negli agglomerati. Nessuno nega più la necessità di uno sviluppo centripeto degli insediamenti, ma non tutti hanno capito in che cosa consista. La densificazione comporta un uso più intensivo dello spazio urbano, infrastrutture più forti, materiali più durevoli, aree pubbliche più resilienti e più verdi. Eppure, spesso ci si concentra soltanto sulla valorizzazione degli immobili. La pianificazione territoriale è forse succube del mercato edilizio?

COLLAGE presenta cinque città scelte sulla base di criteri soggettivi, ma che rientrano tutte fra i venti Comuni di più di 10'000 abitanti che nel corso degli ultimi due decenni hanno subito la maggiore crescita in termini demografici e di posti di lavoro. Quali difficoltà incontrano? Quali pratiche vi si sviluppano?

A Bulle e a Risch, piccoli centri rurali dalla crescita straordinaria, le visioni d'insieme forniscono un quadro di riferimento per le nuove pratiche. Bruno Marchand, che da oltre un decennio osserva da fuori i cambiamenti di Bulle, ha notato che la cittadina friborghese fa un uso sistematico dei concorsi. Tim Van Puyenbroeck spiega invece come Risch stia passando a una pianificazione più sostenibile.

I Comuni della periferia dei grandi agglomerati, come Grand-Saconnex, svolgono un ruolo di primo piano nel processo di crescita urbana. Christian Exquis, consulente della città da vari decenni, constata che le autorità tengono dovuto conto del clima e dei cambiamenti nelle pratiche di pianificazione urbana. Cyril Besson, responsabile della pianificazione a Ecublens, espone le difficoltà incontrate e gli sforzi conseguiti per una migliore gestione dello spazio pubblico e per la ristrutturazione di un territorio disomogeneo.

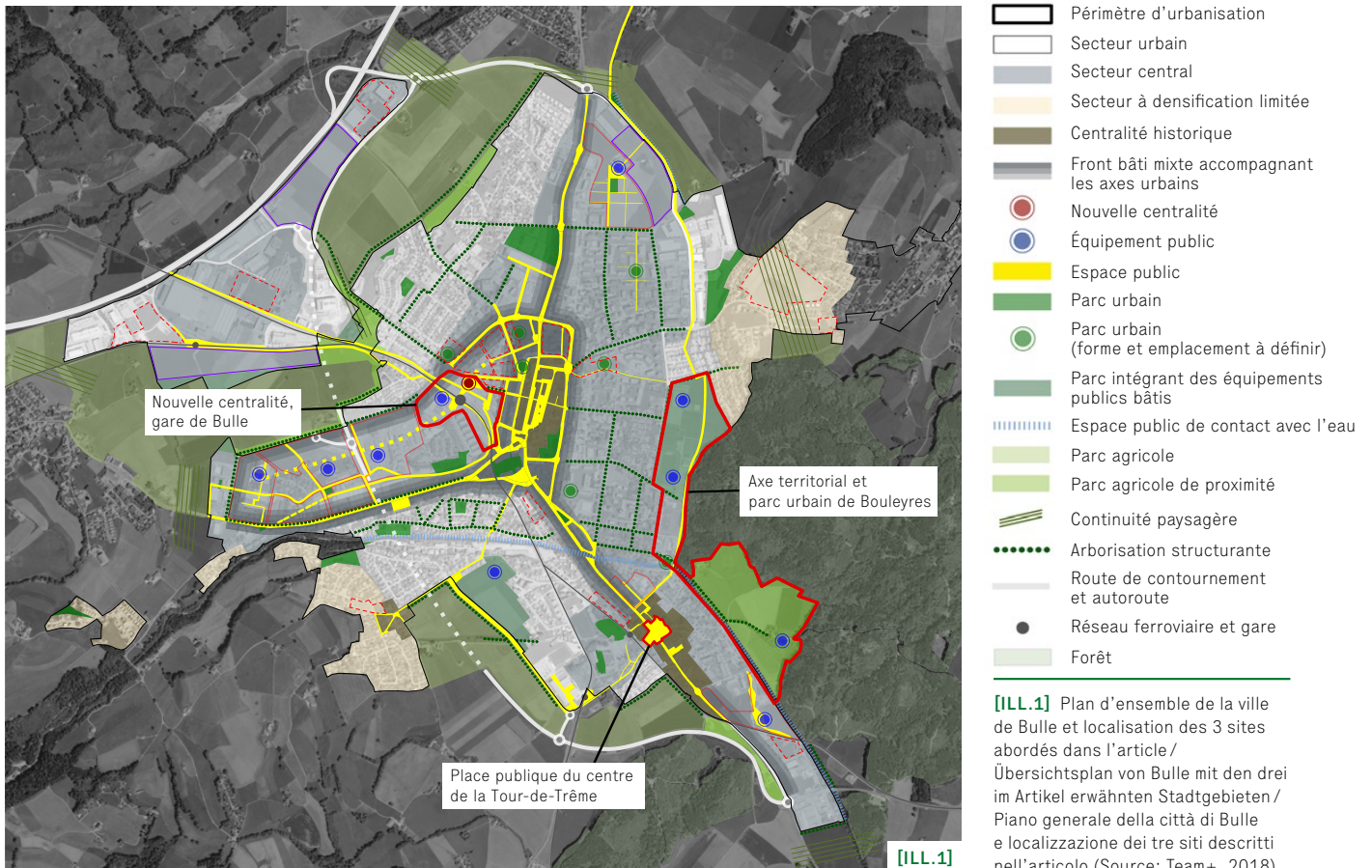
Passando a Friburgo, la città è alle prese con una crescita che mette sotto pressione le infrastrutture per la mobilità. Valentin Jourdon-Péronne, responsabile di questo settore per tutto l'agglomerato, descrive l'attuazione del progetto faro per la mobilità lenta TransAgglo.

Questi esempi mostrano gli sforzi pubblici volti a recuperare i ritardi accumulati nell'attuazione di uno sviluppo centripeto di qualità, e soprattutto il ritardo ancora più marcato in tale ambito da parte del settore privato. Ma ancora più interessante è la varietà di soluzioni e la straordinaria vitalità della pianificazione, la cui pratica si arricchisce man mano che si affrontano nuovi problemi.

# A Bulle, une expansion maîtrisée par des concours

BRUNO MARCHAND

Professeur honoraire EPFL



Il est fort probable qu'un Bullois exilé, revenant dans sa ville natale après une longue absence, ne la reconnaisse qu'en partie. En effet, la croissance démographique de Bulle, exceptionnelle – entre 2000 et 2020, le nombre d'habitants est passé de 14'302 à 24'412, la population a ainsi doublé depuis 1980 – génère depuis plusieurs années une forte pression immobilière, suivie par la densification de nombreux terrains et un changement rapide de la structure de la ville.

Pour le bullois de retour, l'impression troublante émane de la perception d'un paysage bâti et naturel ayant fortement muté, dérivant d'un paisible chef-lieu à dominante rurale vers un centre économique et social dynamique. Cette apparente perte d'identité est problématique : pour y pallier, il est donc primordial de maîtriser la cohérence urbanistique de l'expansion urbaine et de veiller à la qualité des développements sectoriels. Il s'agit ainsi de préserver, autant que possible, le *genius loci* des lieux, cadré dans une nouvelle vision prospective.

Comment procéder ? Conseillées par les urbanistes du bureau team+, les autorités communales ont fait le choix inédit et radical de planifier leur territoire (presque) systématiquement à partir de projets issus de concours, évalués par des collègues d'experts et impliquant le travail d'équipes pluridisciplinaires. Elles ont pu ainsi profiter de l'avis de spécialistes de tous bords sur les problématiques posées et de l'émulation et de la créativité des auteurs des projets.

La forme de ces concours – organisés souvent en collaboration active avec les propriétaires, sensibilisés aux avantages d'une telle façon de faire – varie selon les contextes et les enjeux : si les mandats d'étude parallèles (MEP) inspirés de la norme SIA 143 sont nombreux, dans d'autres cas, ce sont plutôt des planifications-test ou des accompagnements de mandats qui ont lieu, touchant à des domaines variés et complémentaires, tels qu'urbanisme, mobilité, architecture et paysage. Quelle est l'incidence d'une telle démarche, à ma connaissance parfaitement inédite, sur la teneur et la qualité de la planification bulloise ?

## Un élément déclencheur

Pour répondre à cette question, il nous faut aborder préalablement l'évolution de la planification de la ville. Si le raccordement au réseau autoroutier en 1981 avait déjà provoqué une forte augmentation de la population et un essor économique, on peut cependant estimer que le vecteur du changement de la structure urbaine de Bulle a surtout été la construction de la route de contournement, acceptée par votation populaire en 2001 et terminée en 2009.

En termes urbanistiques, les autorités communales se sont questionnées dans un premier temps sur le changement de statut des trois axes principaux traversant la ville, suite à la création de cette infrastructure routière. Leur aménagement en espaces publics structurants a été vérifié par des MEP organisés en 2011 – à l'image de la nouvelle vocation de « boulevard urbain » de la route de Riaz, bordée de zones d'activités, où une mixité d'environ 50% de logement a été introduite.

Les résultats de ces MEP ont contribué à l'élaboration d'un plan d'ensemble de la ville [ILL.1], sur la base duquel d'autres secteurs, appartenant à des contextes multiples, ont été progressivement testés. Il serait impossible, dans le cadre de ce court article, de tous les analyser. Je me limiterai ici à en évoquer trois qui, à mon avis, sont caractéristiques de la diversité des problématiques d'aménagement posées par l'évolution de la structure urbaine de Bulle: la nouvelle centralité de la gare, la création d'un parc urbain en limite de ville et l'aménagement d'un espace public à la Tour-de-Trême.

## Une nouvelle centralité empreinte de mobilité

Le plateau de la gare, site ferroviaire stratégique en reconversion, fait à son tour l'objet de MEP en 2012. Le but de la démarche était de projeter une pièce urbaine d'importance, caractérisée par la présence de multiples interfaces de transport, gare ferroviaire, gare routière, lignes de bus. Or la création d'une telle centralité urbaine pose la question de la complémentarité avec la vieille ville, afin de garantir encore une fois l'identité et la mémoire des lieux. Comment y parvenir?

L'enjeu a reposé sur le traitement spécifique de plusieurs paramètres dont la qualité des espaces publics, la fluidité des mobilités douces, ou encore l'intensification des liaisons avec le centre historique. A ce titre, le collège d'experts a considéré

que la place de la gare dessinée par les architectes genevois Group8 et RGR Ingénieurs Conseils, bien dimensionnée et piétonne, définie par les fronts bâtis, représentait un espace de référence à l'échelle de la ville et de l'importance de l'opération urbaine engagée, tout en générant une relation claire et nouvelle avec la vieille ville. [ILL.2]

Dans ce contexte contemporain, le caractère public et collectif de ce plateau repose aussi sur la définition d'un nouveau bâtiment de gare à vocation mixte (également le fruit d'un concours), œuvre des bureaux Itten + Brechbühl AG et Strata Architecture, élément phare accueillant des espaces commerciaux, des bureaux et des logements. En plein chantier, ce secteur se dévoile progressivement, par son ampleur et la densité des activités, par la présence intense des moyens de transport (et l'installation de la première vélostation fribourgeoise) et enfin par la qualité des espaces publics conçus par le bureau genevois ADR.

## Un axe territorial pour un parc urbain

L'année suivante, en 2013, les autorités bulloises prennent l'initiative d'établir un masterplan, sur la base de MEP, pour le développement du secteur situé le long du bois de Bouleyres, l'un des éléments naturels majeurs localisés en limite de ville. L'intention est de créer un parc urbain contribuant à la qualité de vie des habitants, dans un site hétéroclite constitué de quatre secteurs accueillant respectivement une zone sportive, des bâtiments industriels (délocalisés à moyen terme), un étalement horticole, ainsi qu'une exploitation agricole.

Le projet lauréat du bureau Brauen Waelchli Architectes, associé à Jean-Jacques Borgeaud, architecte-paysagiste, restructure le site et relie les différents aménagements par un axe rectiligne dédié à la mobilité douce (de 915 m de long) qui délimite le bâti à l'ouest et un espace vide à l'est, articulant ainsi clairières et forêt. Ce tracé à l'échelle territoriale permet non seulement de façonner un grand espace à vocation sportive avec une grande économie de moyens (préservant une part importante des infrastructures existantes) mais aussi d'accorder une unité au site. Il fait ainsi émerger la notion de « parc urbain », encore peu planifiée et vécue dans cette ville en croissance. [ILL.3]



[ILL.2] Vue du projet lauréat des MEP « Plateau de la gare », Group8 et RGR / Ansicht des Siegerprojekts des Studienauftrags « Plateau de la gare », Group8 et RGR / Vista della vincita vincitore dei mandati di studio parallelo « Plateau de la gare », Group8 et RGR (Source: Ville de Bulle, 2013)



**[ILL.3]** Plan masse du projet lauréat des MEP « Bouleyres – Auguste Majeux – Tioleire » / Grundrissplan des Siegerprojekts des Studienauftrages « Bouleyres – Auguste Majeux – Tioleire » / Piano generale del progetto vincitore dei mandati di studio parallelo « Bouleyres – Auguste Majeux – Tioleire »

(Source: Brauen Waelchli Architectes, Jean-Jacques Borgeaud architecte-paysagiste, 2014)



### L'effet de la végétation de l'espace public

Enfin, tout récemment, en octobre 2022, des MEP ont été organisés pour l'aménagement d'un espace public au centre de la Tour-de-Trême, localité située dans la continuité urbaine au sud-est de la ville de Bulle. Le projet lauréat du bureau Hüsler & Associés, architectes-paysagistes, avec Gex & Dorthe, Schlaepfer-Capt, ingénieurs civils, s'exprime avec simplicité et clarté, dans un site caractérisé à la fois par le croisement de deux axes historiques, générant un important transit motorisé, et par une valeur patrimoniale à révéler.

Le nouvel aménagement repose sur la création de deux espaces publics distincts et complémentaires: Une place centrale, à l'est de la rue de l'Ancien Comté et un jardin à l'ouest, dans un esprit de continuité avec l'histoire du lieu. Par sa

forme et son traitement, la place se profile comme un lieu de rencontre et de sociabilité, support d'événements festifs et collectifs. Par contraste, le jardin apparaît plus fermé et intime, protégé de l'animation et du bruit environnant par une végétation abondante.

La force du projet provient notamment d'un travail recherché et essentiel sur les différents types de plantations qui caractérisent les espaces, génèrent des ambiances différenciées et confèrent à ces lieux l'échelle de la centralité. Cette végétation, très abondante, répond aussi aux enjeux climatiques (ceci malgré les contraintes), s'accompagnant en plus d'une proportion élevée de surfaces perméables avec des matériaux locaux. **[ILL.4]**



[ILL.4]

[ILL.4] Vue du projet lauréat des MEP «La Tour de Trême centre» / Ansicht des Siegerprojekts des Studienauftrags «La Tour de Trême centre» / Vista del progetto vincitore dei mandati di studio parallelo «La Tour de Trême centre» (Source: Hüsler & Associés architectes-paysagistes, 2022)

### Une démarche inédite et exemplaire

Ces trois projets sont représentatifs des questions récurrentes posées par la forte extension de la ville, situées dans un spectre large, urbanistique, paysager et de création d'espaces publics. Par leur teneur, ils témoignent aussi d'une certaine justesse et créativité des solutions apportées. Dans ce sens on peut constater que la démarche des concours a souvent suscité une ouverture d'esprit des différents acteurs et la recherche, de la part des équipes pluridisciplinaires, de solutions inédites et cohérentes.

Si la pratique des concours de toutes sortes est usuelle dans le contexte culturel helvétique, je ne connais pas, en revanche, une autre commune qui ait autant misé sur cette démarche, de façon aussi cohérente et systématique, afin de forger la planification de son territoire. Depuis 2011, près d'une trentaine de mises en concurrence (hors concours d'architecture) a été organisée à Bulle, ce qui est en soi remarquable. En opérant de cette manière, les autorités communales ont manifesté une ambition certaine et une confiance (réciproque) envers les urbanistes, un phénomène plutôt rare qu'on aimerait voir plus souvent...

Le résultat de ces années de réflexion et planification forge une nouvelle vision de la ville, à la fois ancrée dans ses racines et tournée vers le futur. Espérons qu'elle éveille l'intérêt du bullois de retour...

## ZUSAMMENFASSUNG

### Bulle: Durch Wettbewerbe gestaltete Expansion

Angesichts eines beispiellosen Bevölkerungswachstums traf man in Bulle auf Empfehlung des beratenden Stadtplaners oder der beratenden Stadtplaner:innen die radikale Entscheidung, künftig systematisch auf Wettbewerbe zu setzen. Die eingereichten Projekte von Expertengremien beurteilen zu lassen und mit multidisziplinären Teams zu arbeiten. Auf diese Weise profitiert die Gemeinde gleichzeitig von den Einschätzungen der Spezialist:innen für die unterschiedlichen Problemstellungen und von der Kreativität der konkurrierenden Projektautor:innen.

Wie wirkt sich das auf die Raumplanung aus? Eine Antwort geben die drei Siegerprojekte von Studienaufträgen, die in Bulle in unterschiedlichen Kontexten durchgeführt wurden: Das Bahnplateau wurde wieder zu einem zentralen Ort; ein grosser Park am Stadtrand bringt Struktur in die Landschaft und eine historische Strassenkreuzung wurde mit zusätzlich gepflanzten Bäumen in öffentlichen Raum transformiert.

Diese drei qualitativ hochwertigen Projekte zeugen von einer für die zeitgenössische Planung ungewöhnlichen Kreativität. Die Wettbewerbe führten zu Offenheit bei den verschiedenen Akteur:innen und die Mitentwicklung durch multidisziplinäre Teams zu neuartigen, kohärenten Lösungen.

## RIASSUNTO

### A Bulle, un'espansione gestita grazie ai concorsi

Confrontate con una crescita demografica senza precedenti e assistite dai loro consulenti pianificatori, le autorità di Bulle hanno operato la scelta inedita e radicale di affidarsi sistematicamente a procedure di concorso. I progetti concorrenti vengono valutati da collegi di esperti in cui sono coinvolti team multidisciplinari. In questo modo il Comune ha potuto beneficiare dell'opinione di specialisti provenienti da settori molto diversi, nonché dell'emulazione e della creatività degli autori dei vari progetti.

In che modo un simile approccio incide sulla pianificazione territoriale? È una domanda a cui l'articolo tenta di rispondere sulla scorta di tre progetti diversi fra loro, ma che sono stati tutti selezionati attraverso mandati di studio in parallelo: l'area della stazione ferroviaria è stata trasformata in un settore centrale; un grande parco urbano ai margini della città struttura il territorio; un crocevia storico è diventato uno spazio pubblico densamente alberato.

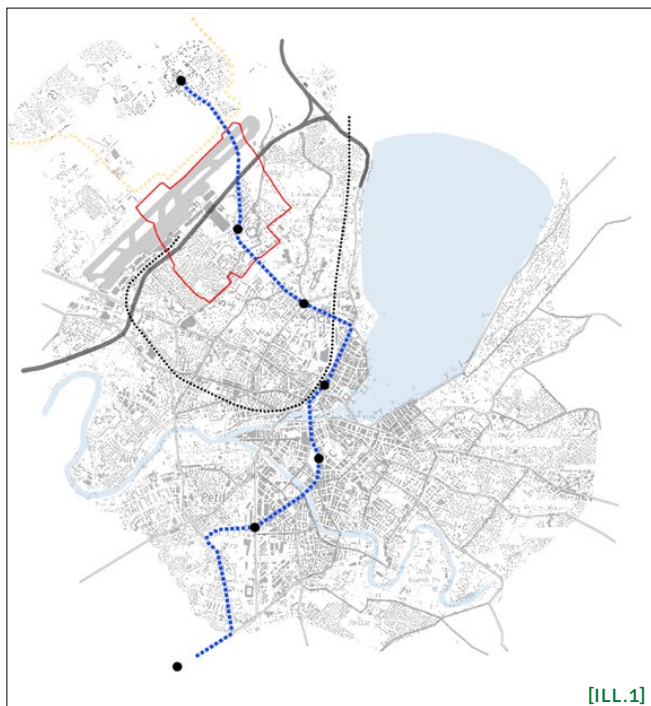
Questi tre progetti di alta qualità dimostrano una creatività poco comune nella pianificazione urbana odierna. L'approccio basato sui concorsi ha portato sia a una maggiore larghezza di vedute da parte delle parti coinvolte sia alla ricerca da parte dei team multidisciplinari di soluzioni innovative e coerenti.

# Le développement urbain du Grand-Saconnex

## Le projet d'agglomération du Grand Genève localement activé

CHRISTIAN EXQUIS

Architecte EPFL-SIA, urbaniste



La commune du Grand-Saconnex, confrontée aux défis du développement territorial planifié par le projet d'agglomération du Grand Genève, se positionne face aux enjeux de la durabilité. Elle oriente les conditions du développement urbain et s'emploie à intégrer l'évolution de son territoire dans une dynamique de projets qui soit propice à l'amélioration du cadre de vie de ses habitants.

### Les activateurs du développement

Le projet d'agglomération du Grand Genève prévoit depuis quelques années des projets stratégiques de développement sur un ensemble de secteurs, dans une vision associant des mesures infrastructurelles et de développement urbain.

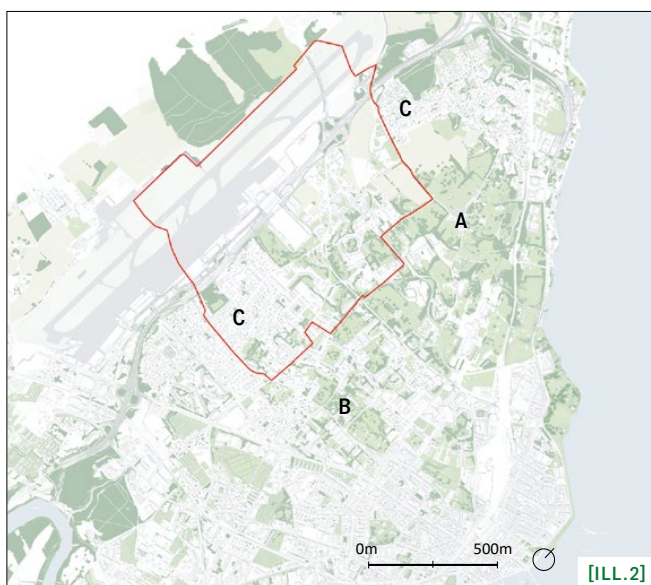
Ainsi la ligne de tram de la gare de Cornavin à la place des Nations deviendra une ligne franco-suisse, avec sa prolongation pour 2026 au Grand-Saconnex, puis jusqu'à Ferney-Voltaire en France. Cette mesure accompagne d'autres travaux majeurs sur les infrastructures comme le tunnel des Nations, la modification de la jonction autoroutière, la construction d'un parking-relais et la réorganisation du réseau de bus.

L'amélioration des infrastructures rend pertinente la volonté d'intensification urbaine. Celle-ci se traduit par le développement de quartiers d'habitations et d'activités qui pourront profiter d'une excellente desserte en transports collectifs. Ce développement pose un ensemble d'enjeux et de défis pour la commune du Grand-Saconnex, qui s'organise en réinterrogeant ses ambitions et ses objectifs dans une perspective de transition écologique et solidaire.

### Le contexte

L'évolution du territoire de la commune a depuis longtemps été dictée par le développement de ses infrastructures de transport. Aujourd'hui, le Grand-Saconnex est une ville de plus de 12'000 habitants à la jonction des territoires urbains et agricoles et localisée stratégiquement à la convergence des réseaux autoroutier, ferroviaire et aéroportuaire. [ILL.1+2]

La composition urbaine de la ville est appelée à fortement évoluer au cours des prochaines années, avec une augmentation prévue de la population de près de 3000 habitant-e-s d'ici à 2035. Pour répondre à ce nouveau souffle, ce sont plus d'une vingtaine de projets urbains, d'aménagement et de mobilité qui sont en cours d'études ou de réalisation dans un périmètre d'environ 120 hectares.



- |   |                                   |                                  |
|---|-----------------------------------|----------------------------------|
| A | Pénétrante de verdure des Nations | ■ Végétation arborée             |
| B | Coulée verte                      | ■ Surface herbeuse               |
| C | Zone villa                        | ■ Surface herbeuse de l'aéroport |
|   |                                   | ■ Surface agricole               |

[ILL.1+2] Le tracé du futur tram et les espaces végétalisés de la rive droite / Die neue Tramlinie und die begrüneten Flächen am rechten Ufer / Il tracciato del futuro tram e gli spazi verdi della sponda destra della città (Source: Étude Théo Campedel, master UNIGE-HES-SO en développement territorial, janvier 2022)



Les relations entre Commune et Canton ont favorablement évolué depuis une douzaine d'années. On est passé d'une attitude cantonale très centralisatrice à un vrai partenariat collaboratif qui s'est révélé depuis comme la seule gouvernance pertinente. Cette étroite collaboration est rendue possible par un exécutif politique communal engagé et conscient des enjeux. Les défis sont tels qu'il est nécessaire de tirer solidairement à la même corde afin de créer, à tous les niveaux, la dynamique indispensable qui doit permettre de construire les meilleures conditions du développement.

## Les planifications

Les planifications directrices cantonales et communales évoluent, se coordonnent et s'imbriquent pour jouer un rôle moteur dans le développement territorial. Le projet d'agglomération du Grand Genève pose les bases du développement des infrastructures et identifie les potentiels liés au développement des quartiers.

Le plan directeur cantonal jette les fondements de l'aménagement du territoire et identifie dix projets prioritaires sur le sol genevois dont le «Grand projet Grand-Saconnex» (GPGS), repris, complété et développé à l'échelle communale par le Plan directeur communal. Le GPGS est complété par le plan directeur de quartier du Jardin des Nations, pour le site des organisations internationales, qui fait l'objet d'une réflexion afin de dégager une vision nouvelle et partagée : un «quartier-paysage» permettant de perméabiliser, valoriser et activer ce lieu emblématique.

A l'échelle des quartiers, on procède par plans localisés de quartier (PLQ) pour planifier et fixer les bases règlementaires du développement. Un des problèmes récurrents de cette planification réside dans le temps long qu'elle nécessite le plus souvent, alors que les conditions qui ont présidé à la définition de son contenu n'ont cessé d'évoluer. Un projet planifié aujourd'hui, avec les meilleures ambitions du jour, pourra être dépassé demain si les règles posées ne laissent pas les marges d'adaptation nécessaires.

## Les projets urbains

Les nombreux projets de développement s'organisent principalement autour de deux axes, la route de Ferney conduisant de la place des Nations à la frontière française, et l'autoroute en façade sud de l'aéroport international de Genève. L'aménagement de ces deux axes et les réseaux de mobilité qu'ils génèrent stimulent le développement de nouveaux quartiers et l'aménagement d'espaces publics majeurs.

Le premier nouveau quartier en cours de planification se situe au centre de la commune. Il permet la réorganisation de la place de *Carantec* et l'inscription de nouveaux bâtiments dans la topographie, qui s'articulent le long d'un parc linéaire central, au croisement de cheminements piétonniers structurants. Issu d'un concours d'architecture, le programme, qui propose environ trois cent logements, des activités et des surfaces pour un équipement public communal à définir, a été traduit dans un PLQ. La procédure a débouché sur de nombreuses oppositions dont certaines ont été utilisées comme opportunité d'amélioration du projet, sur des thèmes pour lesquels les ambitions avaient évolué durant les six années écoulées entre le concours et la formalisation du PLQ.

Une évaluation du projet selon la méthodologie SIA 2050 (Développement territorial durable – planifications spatiales communale et régionale) a été faite, permettant de porter un regard factuel et homogène sur le niveau de durabilité

du quartier *Carantec* et de mettre en évidence les potentiels d'amélioration pour la suite du processus. Les orientations prises ont grandement facilité les décisions d'adaptation du projet de PLQ. Par exemple, le parking souterrain a été réduit de moitié, permettant d'augmenter la pleine terre et l'arborisation, le système de gestion de l'eau de pluie a favorisé un cycle de l'eau plus proche de l'état naturel, et les aménagements extérieurs de la place et du parc ont pu intégrer les premiers éléments issus d'une concertation publique conduite pendant le temps de l'adaptation du projet. [ILL.3+4]

Un autre secteur, faisant face au quartier de *Carantec* de l'autre côté de la route de Ferney, est en réflexion sur le périmètre des *Marronniers*. Le processus a débuté par un cycle d'études exploratoires des étudiants de l'atelier de projet urbain du Master en développement territorial (UNIGE-HEPIA), qui a permis de mettre en évidence les qualités intrinsèques du site, ses relations aux territoires voisins et d'identifier les premiers concepts d'intervention. Dans un second temps, une étude préliminaire qui regroupait une concertation citoyenne et une étude de faisabilité a débouché sur l'identification de premiers principes directeurs, alimentés par des ateliers avec les propriétaires.

Simultanément, les partenaires du projet ont pu participer aux ateliers de restitution-débat du *Transition Workshop 2020* organisé par la Fondation Brailard Architectes, ciblé sur le site des *Marronniers* comme cas d'étude au service de la stratégie urbaine du canton. Le *Workshop 2020* a fonctionné comme détonateur de l'implémentation urgente et centrale des enjeux de la transition écologique dans tous les projets sur la commune.

Les études préliminaires se poursuivent avec une analyse économique et foncière de la densification, par scénarios, et une réflexion sur les conditions du processus à conduire en 2023, combinant les apports d'équipes pluridisciplinaires et la co-construction du projet.

Le secteur de la *Susette* est compris dans le triangle formé par la route de Ferney, l'autoroute et le très grand bâtiment de *Palexpo*. Afin de promouvoir la création de logements, l'intention cantonale et communale est de réaffecter en zone mixte ce secteur industriel et artisanal partiellement bâti.

Sous la conduite des entités publiques, une démarche d'études tests a permis de dégager, grâce aux apports de trois groupes pluridisciplinaires et à la confrontation avec les réflexions de groupes d'étudiants de l'atelier de prospective métropolitaine (UNIGE), des principes directeurs qui ont été traduits en 2019 dans un schéma directeur [ILL.5].

Des refus, en votation populaire, sur deux communes voisines, de projets d'habitations proches de l'aéroport ont poussé à réévaluer la programmation initiale du site, en supprimant le logement situé du côté de l'autoroute. De plus, la sensibilisation aux enjeux climatiques a fait apparaître de nouveaux besoins et désirs. Par exemple, la Commune souhaite désormais développer un parc agro-urbain intégré au projet de quartier.

Le schéma directeur initial sera donc actualisé. Le but est d'élargir la concertation à la société civile, en plaçant au centre de la réflexion les enjeux de la durabilité et en développant le concept de parc agro-urbain avec l'Office cantonal de l'agriculture et de la nature et en impliquant des étudiants de l'HEPIA.

Parallèlement aux planifications sur les quartiers urbains, d'intenses réflexions sont en cours sur les réseaux de mobilité douce et d'espaces publics. De nombreux aménagements sont prévus pour l'ensemble des axes structurants.



[ILL.3]

[ILL.3+4] Carantec, d'un parking à une place publique/  
Carantec : Von einem Parkplatz zu einem städtischen Platz/  
Carantec, da parcheggio a piazza pubblica.  
(Source: Illustrations et plan du projet Carantec, Group 8 architectes, lauréat du concours, décembre 2016)



On peut citer ici la promenade de la Paix et la promenade des Serres qui, à travers le Jardin des Nations, connectent les rives du lac et les équipements publics du nord de la commune, ainsi que la promenade des Parcs et celle de la Crête qui relie transversalement l'est et l'ouest du territoire communal. Ces promenades mettent en réseau les parcs publics et contribuent fortement à la perméabilité du territoire à une échelle intercommunale. Elles s'intègrent à la volonté de valorisation des espaces naturels et s'accompagnent d'un renforcement des armatures vertes et bleues.

### La gestion partenariale

La conduite des projets et leur mise en cohérence est assurée par un partenariat public rodé entre la Commune et le Canton. Les nombreux échanges et l'étroite collaboration entre les deux entités publiques permettent de construire une compréhension partagée des enjeux et une vision commune des intérêts publics à défendre comme base du développement des projets.



[ILL. 4]

L'intégration des acteurs privés, en particulier les propriétaires fonciers, est déterminante pour chaque processus de développement de quartier. Il est important de bien expliquer les intentions publiques et de discuter, voire de négocier les principes et les contours de la démarche de planification à engager.

### La sensibilisation aux changements

Malgré les dynamiques de partenariat et de concertation, on peut constater une augmentation générale de la contestation vis-à-vis des projets de développement. Le manque d'adhésion de certains acteurs politiques ou d'une partie de la population face aux changements induits par le développement urbain va de pair avec les incertitudes liées à l'actualité climatique et internationale. La notion même du développement urbain est d'ailleurs souvent remise en question par ceux qui défendent la décroissance.

Le vaste débat pour un développement urbain durable, qui soit responsable et solidaire, doit stimuler les actions des urbanistes et des architectes. Dans cette perspective, on peut défendre une dynamique qui précisément appelle au changement, mais à un changement maîtrisé et souhaitable, un changement qui place au centre l'amélioration de la qualité du cadre de vie, dans un processus nécessaire d'adaptation.

La sensibilisation aux enjeux des transitions écologique et énergétique se révèle comme une préoccupation à double entrée. D'abord celle de la sensibilisation des acteurs politiques qui doivent se nourrir de la problématique et s'entendre pour fixer des objectifs aux ambitions à la hauteur des enjeux. Ensuite celle de la population qui doit comprendre les nouvelles contraintes et s'approprier les réponses nécessaires induites par l'évolution de la situation.

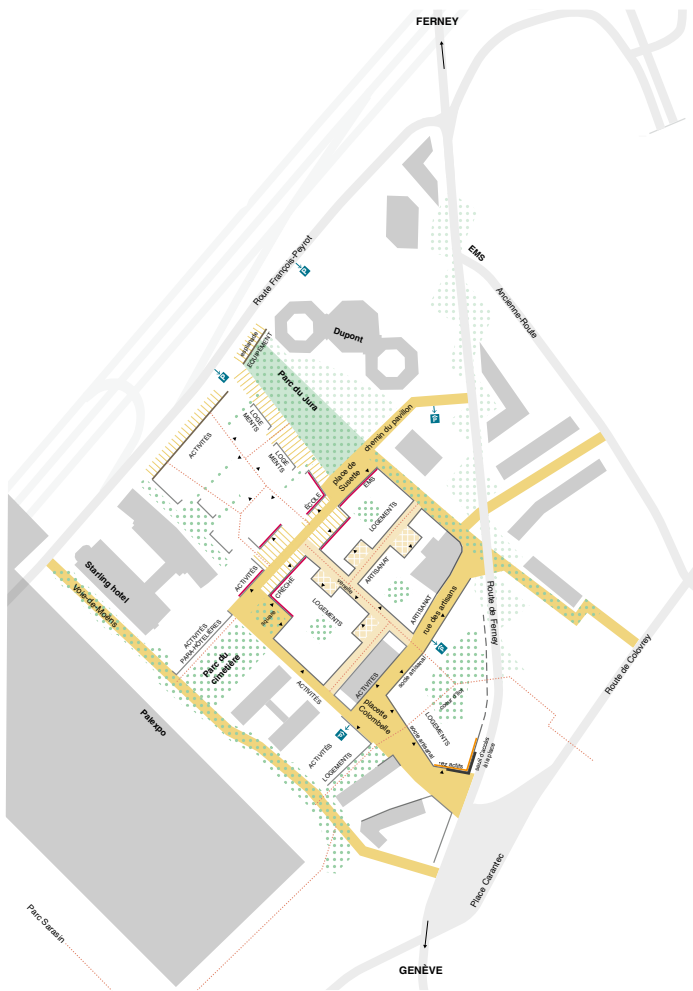
La progression rapide des réflexions dans ce domaine implique la mise en place de processus de projets avec une forte capacité d'évolutivité et d'intégration. Le développement d'outils permettant de guider les décisions, en gardant une vision sur la globalité de leurs effets, est en cours d'intégration par la Commune. Cela se traduit, par exemple, par l'utilisation de la charte cantonale « Quartiers en transition » et de ses fiches techniques.

Les actions sur le territoire sont conduites par la Commune du Grand-Saconnex dans une dynamique de réflexion sans cesse en évolution, éclairée par les expériences et les enseignements croisés au fil des projets. On peut mettre en exergue les nombreuses démarches de concertation sur différents projets, qui ont permis de cerner peu à peu la complexité des préoccupations de la population et qui ont débouché sur l'organisation d'un lieu permanent d'informations, d'expositions et d'échanges, « l'Atelier et Maison des projets ».

---

#### GENÈVE : LA PROCÉDURE DE CONCOURS SIA 142 ET 143 VALANT PLQ

L'article 2 de la Loi générale sur les zones de développement (LGZD) du Canton de Genève prévoit la possibilité de renoncer à l'établissement d'un plan de quartier suite à un concours organisé selon les règlements SIA. Bien que minoritaire, cette approche est appliquée autant que possible lorsqu'un accord sur les principes du développement visé est trouvé en amont entre les autorités communales, cantonales et les propriétaires. Cet instrument légal défend une approche en faveur de la qualité urbaine et des processus qui la mettent en œuvre. (Marta Alonso et Dimitri Jaunin, comité de rédaction de COLLAGE)



**[ILL.5]** Premier schéma directeur de la Susette, plan des principes/  
 Erster Masterplan für «la Susette», Prinzipplan/  
 Primo piano regolatore della "Susette", piano dei principi  
 (Source: Urbaplan, 2016/2019)

### Espaces publics ouverts

- Rues et places publiques
- Venelles publiques
- Parc public
- Espaces verts
- Extension de l'espace public
- Espace de transition public/privé

## ZUSAMMENFASSUNG

# Die urbane Entwicklung von Le Grand-Saconnex

Mit dem Agglomerationsprogramm Grand Genève und den damit einhergehenden Infrastrukturprojekten, darunter eine grenzüberschreitende Tramlinie, steht die Gemeinde Le Grand-Saconnex vor den Herausforderungen einer starken Raumentwicklung.

Entlang der neuen Strassenbahnlinie sind drei neue Siedlungen in Planung, eingebettet in teilweise oder vollständig bebaute Gebiete. Daraus ergeben sich insbesondere Fragen der Planung, Verdichtung und urbanen Gliederung sowie der Anbindung an öffentliche Räume und der Förderung des Langsamverkehrs.

Die Siedlung *Carantec* soll dank einer Mischung aus Wohnraum, Gewerbe und öffentlichen Einrichtungen, die rund um einen Platz und einen Stadtpark gruppiert sind, zu einem zentralen Ort werden. Bezüglich des Gebiets *Les Marronniers* laufen Vorüberlegungen für die Erarbeitung eines Entwicklungsprojekts, an dem Fachleute, Eigentümer:innen, Studierende und die Zivilgesellschaft gemeinsam mitwirken sollen. Die ursprüngliche Vision der Siedlung *Susette* wird noch einmal überarbeitet, um ein besseres Gleichgewicht zwischen Wohnen und Gewerbe zu schaffen und einen urbanen Landschaftspark in den Plan zu integrieren.

Bei all diesen Schritten werden die Prozesse der Konzeption und Planung ständig hinterfragt, um bestmöglich auf die Herausforderungen des ökologischen Wandels und der Energiewende reagieren zu können und die Stimmen der Bürger:innen in die Reflexionen einzubeziehen.

## RIASSUNTO

# Lo sviluppo urbano di Grand-Saconnex

Il Comune di Grand-Saconnex è confrontato con le sfide che comporta uno sviluppo territoriale importante dovuto al progetto di agglomerato della Grande Ginevra e alle relative infrastrutture, quali una linea di tram che collegherà la Svizzera e la Francia.

Tre nuovi quartieri situati sul tracciato del futuro tram sono in fase di pianificazione. Si trovano su aree edificate o parzialmente edificate che sollevano in particolare questioni relative all'utilizzazione, alla densificazione, alla composizione urbana e ai collegamenti con gli spazi pubblici e con i percorsi della mobilità lenta.

Il quartiere di *Carantec* diverrà un luogo centrale con un'utilizzazione mista che comprende alloggi, attività e infrastrutture pubbliche, il tutto organizzato intorno a una piazza e a un parco urbano. Il settore detto *Marronniers* è al centro di riflessioni preliminari in vista della realizzazione di un progetto di sviluppo a cui collaborano esperti, proprietari, studenti e la società civile. L'idea iniziale per il quartiere *La Susette* è stata rivista alla luce di una nuova organizzazione dello spazio che mira a migliorare l'equilibrio tra alloggi e attività, e a includere un parco agro-urbano.

I processi di concezione e pianificazione evolvono costantemente allo scopo di rispondere in maniera più adeguata alla transizione ecologica ed energetica, e per coinvolgere la popolazione nelle riflessioni.

# Réflexions territoriales d'une ville entre agglomération et campagne

CYRIL BESSON

Chef du Service de l'urbanisme,  
Ville d'Ecublens

**Devenue ville depuis qu'elle s'est réellement considérée comme telle et désormais dixième cité du canton de Vaud (un peu plus de 13'300 habitants), Ecublens doit faire face aujourd'hui plus que jamais à d'importants défis urbains. Du développement de son territoire, aux besoins sociaux, culturels ou infrastructurels qui lui sont largement associés, les enjeux ne manquent pas. On y entretient par ailleurs l'ambition, parfois un peu déconcertante, de préserver une image de ville à la campagne. En témoigne son fier slogan « ville et campagne ». Certes, une ville dont près de 22% du territoire sont faits de champs est aussi rurale que les charmants hameaux qui la composent. Mais elle est aussi indéniablement urbaine que les défis auxquels elle s'expose au sein d'une agglomération.**

## Une ville aux facettes multiples

C'est autour de l'unité de stratégie et développement de l'ouest lausannois, plus connue sous l'acronyme SDOL, que les communes de ce district se sont rassemblées depuis plus de vingt ans et qu'elles ont récemment produit en commun un plan directeur intercommunal (PDI-ol), premier outil de ce type dans le canton. Concentré de consensualité entre la vision des autorités, des urbanistes communaux et des spécialistes, ce document permet de relever le défi majeur de la croissance de notre région, tout en déployant les ambitions nécessaires en matière de mobilité et d'environnement pour garantir la qualité de vie des habitants [ILL.1].

Face à une liste de 85 actions à mettre en œuvre ces vingt prochaines années, la Ville d'Ecublens a maintenant la tâche complexe de devoir estomper le développement plutôt chaotique de son territoire de ces dernières décennies et de se reconstituer un visage urbain. En y ajoutant une bonne dose de formules bien actuelles : approvisionnement énergétique, résilience climatique, mobilité durable, renforcement de la canopée, préservation de l'environnement, santé publique. Tous les ingrédients sont réunis pour nous permettre de réfléchir à notre ville de demain.

Il faut en même temps considérer que la Ville d'Ecublens présente de multiples facettes. Elles se matérialisent par un territoire hétéroclite, en partie dû à une belle diversité géographique, mais aussi provoqué par un manque flagrant de cohérence des actions territoriales passées. Ce riche paysage rassemble aujourd'hui bon nombre des grands enjeux de l'ouest lausannois, dont les trois suivants peuvent être particulièrement mis en évidence :

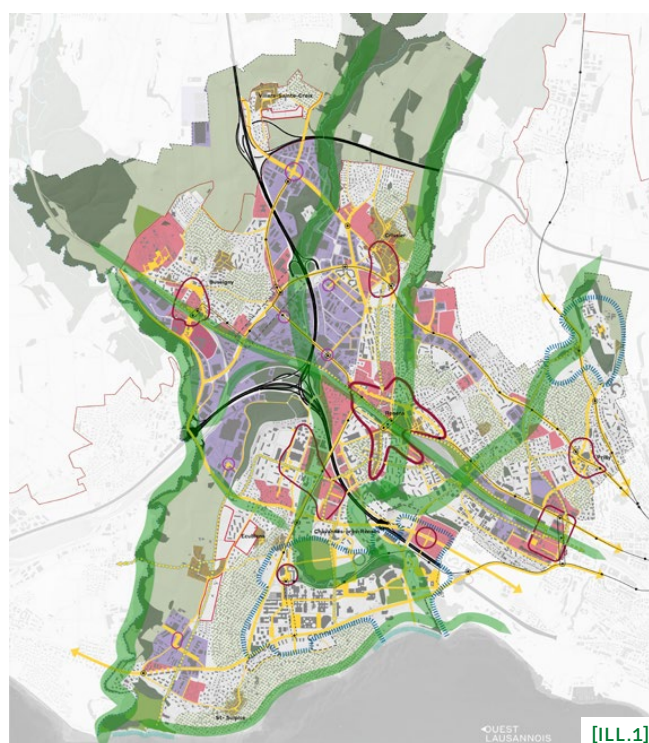
— C'est tout d'abord la ville des Hautes-Ecoles, une ville dans la ville, pour 16% de son territoire, gérée par un plan d'affectation cantonal (un autre de ces plans sur notre territoire a pour gestion la plus connue des rivières vaudoises, la

Venoge). Entre l'EPFL et l'UNIL, Ecublens dispose là de formidables sources d'inspiration et d'innovation, avec lesquelles créer des liens sociaux et territoriaux.

— Ecublens dispose aussi de plus de 12% de terrains dédiés à l'activité économique, sans compter le Parc de l'innovation de l'EPFL. Totalisant plus de 20% des zones d'activités de l'ouest lausannois, Ecublens ne saurait agir autrement qu'en renforçant l'attractivité économique de celles-ci. C'est en tout cas ce qui est prévu dans le cadre d'un système de gestion des zones d'activités de l'agglomération, qui lui dédie deux sites stratégiques d'intérêt cantonal. Le renforcement de la promotion économique est néanmoins encore un des grands défis visant à concilier l'offre et la demande.

— Plus généralement, le reste du territoire, historiquement constitué de quatre hameaux encore présents, est principalement composé de grands ensembles bâtis, de maisons individuelles, et de quartiers d'échelle intermédiaire sans grande cohésion les uns avec les autres. Alors que cette diversité lui donne néanmoins un charme qui fait sa force et son attractivité, la commune

[ILL.1] Plan directeur intercommunal de l'Ouest lausannois : Carte de synthèse vision 2040 / Interkommunaler Richtplan « Ouest lausannois » : Übersichtskarte Vision 2040 / Piano direttore intercomunale dell'Ouest lausannois : cartina di sintesi visione 2040 (Source: Groupement Planouest, SDOL, août 2021)





[ILL.2]

[ILL.2] Démarche participative du PACom avec les enfants /  
Partizipative Aktion zum Nutzungsplan mit Kindern /  
Processo partecipativo del piano d'utilizzazione comunale con i bambini  
(Source: Urbanisme Ecublens, 2022)

souffre en revanche d'une grande faiblesse de par l'absence de centre. C'est plutôt un centre commercial et son célèbre parking, caractéristiques de notre banlieue suburbaine, qui font hélas office de centre-ville. Afin de valoriser ce cœur de commune, ses équipements publics et ses différents espaces ouverts font l'objet de toute l'attention des services communaux, entre démarches citoyennes et participatives, requalification de rues et d'espaces publics, ou création de perméabilités pour les mobilités actives.

### Le fil rouge de ville et campagne

Pour mettre en œuvre plusieurs des objectifs du PDI-ol, le Service de l'urbanisme de la Ville s'est aujourd'hui attelé à la lourde tâche de réviser son Plan d'affectation communal (PACom). Les ambitions sont élevées et le défi l'est tout autant. Les enjeux principaux qui ont été identifiés sont d'améliorer la qualité du bâti mais surtout de rétablir la « culture du non-bâti ». Avec pour fil rouge la volonté de maintenir l'identité ville et campagne de la commune, il s'agit de créer la ville et les projets par l'espace dans lequel ils s'inscrivent.

Six axes de travail sont proposés autour des thèmes de la densification différenciée, l'encouragement aux mobilités actives, l'attractivité des espaces publics, la durabilité du territoire, le patrimoine bâti ou encore la promotion économique.

La Ville s'est appuyée sur les compétences et l'expérience interne de ses services pour diagnostiquer le territoire. Cette expertise a ensuite été renforcée par une démarche participative intitulée « Ecublens Demain ». La population a été invitée à plusieurs événements, sous forme de questionnaires, de présentations et de balades. Des ateliers et des balades ont été spécialement dédiés aux enfants afin qu'eux aussi puissent faire part de leur vision de l'avenir dans leur commune. [ILL.2]

Les résultats obtenus lors de cette démarche ont été compilés à travers neuf engagements de la Municipalité qu'il conviendra ensuite de retranscrire dans le PACom. Ceux-ci mettent principalement l'accent sur la végétalisation du territoire, ce qui ne surprend plus. Que ce soit dans une optique de paysage, de biodiversité, de lutte contre les îlots de chaleur, d'infiltration des eaux de ruissellement, ou de diversification des usages des espaces ouverts, le thème est récurrent et inéluctable. Malheureusement, il ne l'est pas encore pour tous. Il reste du chemin pour convaincre les développeurs, proprié-



taires ou promoteurs, du changement de paradigme qu'il est nécessaire de considérer dans le domaine de la construction.

Les professionnels de la conception eux-mêmes rechignent parfois encore à traiter adéquatement la question. Et quand ils le veulent bien, il s'agirait encore d'avoir assez de détermination pour convaincre leurs clients. On ne peut pas totalement leur reprocher de faire passer la densification vers l'intérieur comme intérêt premier, tant le discours a été soudainement prégnant, partout. Ni de répondre dans notre région à la pénurie de logements et de devoir s'accommoder des prix du foncier qui n'encouragent pas à la demi-mesure.

La Commune a fait l'amère expérience de cette sensibilité en perdant récemment une affaire au tribunal. Alors que nous souhaitons mettre en avant les qualités des jardins dans le hameau historique de Bassenges, le Tribunal cantonal a rappelé que l'intérêt public majeur du développement vers l'intérieur l'emportait sur bon nombre de considérations liées au patrimoine bâti ou vert. A l'appui de cette conclusion, il est considéré que l'hétéroclisme du territoire existant, et ses



[ILL. 3]

[ILL. 3] Ecublens, Ville et Campagne / Ecublens, «Stadt und Land» / Ecublens, città e campagna (Source: Airlapse Drone, 2022)

défauts, n'encourage pas à exiger plus de qualité d'intégration que ce qui est déjà présent. On pourrait presque interpréter que l'on ne nous encourage ainsi pas à créer un environnement plus qualitatif, mais simplement à faire pareil que par le passé. C'est l'art du juridisme, l'équité de traitement avant tout ! Si on a pu tolérer la médiocrité, on ne pourrait pas la reprocher aujourd'hui ! Et certains semblent l'avoir malheureusement bien compris, car ce n'est pas parce que la conscience climatique se fait toujours plus insistante que les projets reflètent cette même détermination écologique.

Mais comme souvent entre la réaction et l'action, tout fonctionne avec un train de retard. Peut-être l'urbaniste est-il contraint d'attendre que la population réclame de faire ce qu'il a toujours proposé !

L'un des principaux enjeux de la révision de notre PACom est donc bien de trouver cet équilibre délicat entre l'indice d'exploitation du sol et l'indice de préservation de naturalité. Notre challenge sera de faire prendre conscience de l'importance des milieux ouverts, des vides qui créent autant

de valeur foncière que le bâti lui-même. Poussés par la mise en œuvre prochaine d'un plan

climat, nous explorons les pistes entre incitation et coercition. Comment conditionner les droits à bâtir à la qualité des espaces non bâtis ? Comment introduire un critère qualitatif de canopée qui soit mesurable et contrôlable ? [ILL. 3]

### Pour une ville verte et participative

L'engagement de la Ville d'Ecublens pour une ville plus verte, en plus des actions qu'elle mène déjà sur le terrain, lui ont valu d'obtenir récemment le label argent «Villeverte». Cette certification salue l'application des nombreuses mesures en faveur des espaces verts. Mais dans le même temps, la population s'estime trompée à chaque arbre qui est coupé. Il nous faudrait donc encore veiller à concilier le discours, l'action et la réglementation.



**[ILL.4]** Aménagements participatifs du Parc d'Epenex / Partizipativ gestalteter Parc d'Epenex / Mobilia urbana participativa del Parc d'Epenex (Source: Romain Legros, 2022)

Dans ce but, et soucieuse d'être à l'écoute de sa population, la Ville saisit maintenant régulièrement l'occasion de mener des démarches participatives pour comprendre ce qu'elle attend de son territoire. Une démarche de contrat de quartier à Epenex a, par exemple, permis de recréer les conditions d'un dialogue entre la population, les autorités et l'administration, en vue de la création commune d'équipements et de l'aménagement d'un parc public [ILL.4]. Dans le futur quartier En Mapraz, le projet d'un parc public, issu d'un partenariat public-privé, a également fait l'objet d'une démarche ouverte

à la population. Elle, a de cette façon, pu faire part de ses propositions sur les thèmes de l'eau, de la végétation, des usages, des revêtements et des équipements, qui ont ainsi permis de guider les concepteurs.

A l'image du défi qui attend les villes comme Ecublens, les intentions sont maintenant posées et l'action planifiée pour réussir le virage de la transition urbaine. Les prochains jalons présentés aux autorités et à la population nous diront si nos réflexions sont bien celles qui sont attendues.

#### ZUSAMMENFASSUNG

## Überlegungen zur Raumplanung einer Stadt zwischen Agglomeration und Land

Die Stadt Ecublens steht vor grossen städtebaulichen Herausforderungen und will ihrem Slogan «Stadt und Land» weiterhin gerecht werden.

Nach der Erarbeitung eines gemeindeübergreifenden Richtplans in Zusammenarbeit mit den anderen Gemeinden des Bezirks verfügt Ecublens nun über eine Liste von 85 Massnahmen, die dazu beitragen sollen, die Stadt von morgen zu erschaffen. Eine davon ist die Überarbeitung des kommunalen Nutzungsplans. Die wichtigsten Herausforderungen sind eine bessere Qualität der Bebauungen, vor allem aber die Wiedereinführung einer «Kultur der Nichtbebauung», mit der Identität «Stadt und Land» als rotem Faden. Stadt und Projekte sollen aus dem Raum heraus geschaffen werden, in den sie eingebettet sind.

Nach einer Beurteilung durch die Baudirektion und mehreren partizipativen Aktionen (Workshops und Spaziergänge) mit der Bevölkerung, einschliesslich Kindern, verpflichtete sich der Gemeinderat zu neun Massnahmen. Der Schwerpunkt liegt dabei auf einer Begrünung der Gemeinde. Trotz des wachsenden Bewusstseins für Klimafragen ist der Bilanz niederschmetternd. Die Baubranche tut sich schwer mit einer Anpassung, und vor Kurzem unterlag die Gemeinde vor Gericht, als sie unbebaute Flächen vor einer als ungenügend beurteilten Verdichtung schützen wollte.

Die Gemeinde arbeitet also an neuen Regeln, die im Einklang mit ihrem künftigen Klimaplan und ihrem Label «Villevette» stehen, um die Erhaltung und Stärkung der städtischen Natur zu fördern bzw. zu erzwingen. In diesem Zusammenhang führt sie mit der Bevölkerung Aktionen zur Gestaltung von öffentlichen Parks durch.

#### RIASSUNTO

## Riflessioni territoriali per una città tra agglomerato e campagna

Ecublens sta affrontando importanti sfide di urbanizzazione e al contempo cerca di preservare l'immagine del suo slogan «città e campagna».

Dopo l'elaborazione di un piano direttore intercomunale con gli altri Comuni del distretto, deve attuare 85 interventi volti a creare la città del futuro. Fra questi, la revisione del piano di utilizzazione comunale. I punti cruciali sono il miglioramento della qualità delle costruzioni e soprattutto il recupero della «cultura del non edificato» legata alla duplice identità urbana e rurale del Comune. Detto altrimenti, la città e i vari progetti devono essere creati a partire dallo spazio in cui si collocano.

Dopo l'analisi dell'Ufficio della pianificazione e un processo partecipativo (laboratori, passeggiate) con la popolazione, bambini compresi, il Municipio si è posto 9 obiettivi che puntano sull'inverdimento del territorio. La sensibilità per le questioni climatiche è sempre più forte, ma la situazione è scoraggiante. L'edilizia stenta ad agire in modo appropriato e di recente il Comune, che desiderava preservare gli spazi verdi da un processo di densificazione considerato troppo invasivo, ha perso la causa in tribunale.

Ora le autorità stanno cercando di stabilire nuove regole in linea con il futuro piano climatico comunale e con il label Villevette per incentivare o anche costringere a preservare e rafforzare la natura in città. Il Comune organizza quindi delle iniziative per coinvolgere la popolazione nella gestione dei parchi pubblici.



# La TransAgglo

## Comment la densification et le territoire fribourgeois ont façonné le projet TransAgglo ?

**VALENTIN JOURDON-PÉRONNE**

Responsable des projets d'infrastructures et de la politique de mobilité douce à l'Agglomération de Fribourg

L'Agglomération de Fribourg est un territoire en plein développement démographique. Dans ce cadre, et afin d'avoir une approche durable, le vélo se doit de prendre une place importante dans les pratiques de mobilité. Historiquement, le réseau fribourgeois présente toutefois de grosses lacunes. L'objectif de cet article est de comprendre les raisons de ce manque d'amour entre les Fribourgeois-es et le vélo et de présenter le projet de TransAgglo qui a pour but de révolutionner la pratique du deux-roues dans la capitale cantonale.

### Un territoire en fort développement démographique

L'Agglomération de Fribourg constitue un organe institutionnel regroupant la capitale cantonale et neuf communes limitrophes [ILL.1]. Elle connaît un fort développement démographique, passant de 65'000 à 83'000 habitants entre 2000 et 2020 (+1.4% par an). Dans cet intervalle, le nombre d'emplois de l'agglomération a augmenté de 45'000 à 64'000 (+2.2% par an). Ces croissances annuelles, à l'instar de celles du canton de Fribourg, sont parmi les plus fortes de Suisse et près du double de la moyenne fédérale. Cet important développement pourrait se maintenir, puisqu'une densification conséquente est prévue. Selon les projections, 52'000 habitants et 41'000 emplois supplémentaires sont attendus jusqu'en 2040.

### Un développement qui se concentre dans les villes de la couronne: un défi en termes de mobilité

Ce développement démographique n'est pas homogène. Il se concentre en majorité dans les communes de la couronne de l'agglomération. Depuis 2015, la ville de Fribourg a même enregistré un taux négatif d'habitants (-0.1% par an). Du point de vue de la mobilité, ce développement plus important des communes de la couronne est problématique puisque l'usage de la voiture est nettement plus important dans ces territoires. Par exemple, dans le centre ville, 73% des ménages disposent d'une voiture contre 92% dans le reste des communes de l'agglomération.

Ces dynamiques de développement démographique, combinées à l'urgence climatique, nécessitent une politique de mobilité durable et attractive. Cette dernière passe obligatoirement par une pratique forte du vélo grâce à un réseau séduisant les utilisateurs.

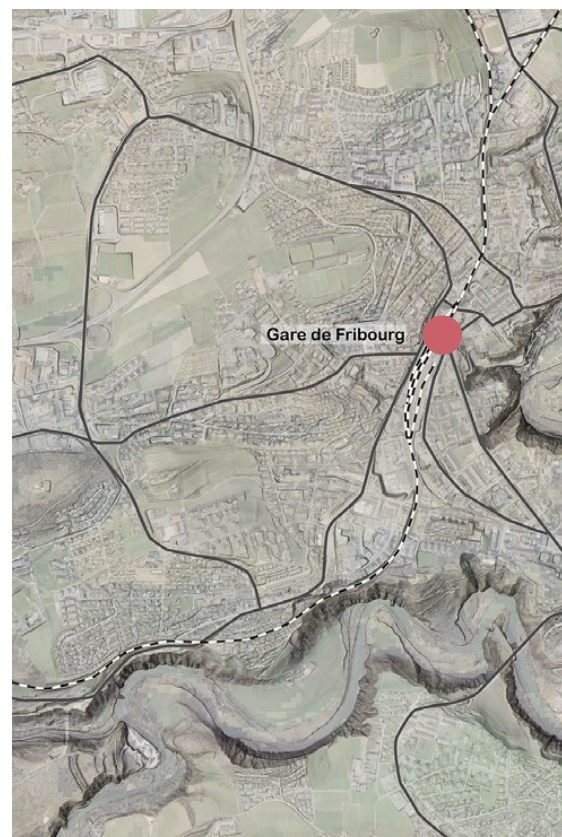


[ILL.1] Les dix communes formant l'Agglomération de Fribourg / Die zehn Gemeinden der Agglomeration Freiburg / I dieci Comuni dell'agglomerato friborghese (Source: Agglo Fribourg)



[ILL.2]

**[ILL.2]** Topographie accidentée de l'Agglomération de Fribourg / Die komplexe Topografie der Agglomeration Freiburg / La topografia complessa dell'agglomerato di Friburgo (Photo: Valentin Jourdon-Péronne)



**[ILL.3]** Illustration du relief accidenté de l'agglomération. L'emplacement de la gare est représenté par un point rouge / Reliefdarstellung der hügeligen Agglomeration. Der Bahnhof ist mit einem roten Punkt markiert / Illustrazione del rilievo accidentato dell'agglomerato in cui il sito della stazione è rappresentato da un punto rosso (Source: illustration de Valentin Jourdon-Péronne, fond de plan map.geo.fr)

### Les mauvais résultats du réseau cyclable fribourgeois

Pro Vélo organise un classement quinquennal des infrastructures cyclables, sur la base d'enquêtes auprès des cyclistes. En 2005, Fribourg a terminé avant-dernière du classement, en 2010 dernière, et en 2017 elle a retrouvé sa dernière place. Ces piètres classements démontrent que l'infrastructure cyclable fribourgeoise n'était pas à la hauteur ces dernières années, et qu'un travail important était nécessaire pour faire du vélo un mode de transport véritablement attractif.

Mais comment expliquer ces mauvais classements? Le climat hivernal, peut-être un peu plus rigoureux qu'ailleurs, et quelques belles pentes ne sauraient pas, en soit, pleinement expliciter ces retours défavorables de la pratique cyclable.

### Le Röstigraben, principal responsable du mauvais réseau cyclable fribourgeois

La principale réponse est liée, selon moi, à l'emplacement géographique de l'agglomération, à la frontière entre la Suisse romande et la Suisse alémanique sur le fameux Röstigraben. Géographiquement, l'agglomération se situe sur la frontière naturelle des deux régions linguistiques: la Sarine. Le territoire de l'agglomération a la particularité d'être ainsi très fortement accidenté et principalement composé de falaises et de collines. **[ILL.2]**

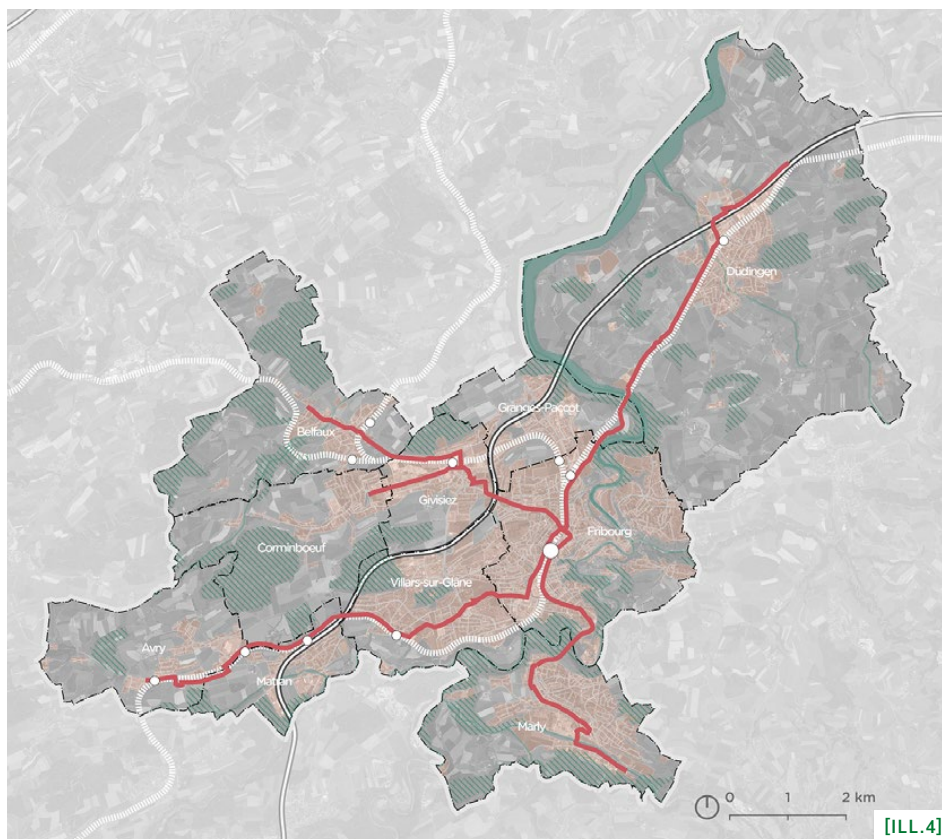
### Une forte pression sur les axes de mobilité ...

Ce profil accidenté, vallonné et atypique, engendre un manque d'espace à disposition pour le développement urbain. La forte croissance urbaine renforce cette pression sur le territoire et contraint fortement les axes de mobilité.

A Fribourg, le trafic se concentre sur quelques axes pénétrants qui disposent d'un espace très restreint au vu du trafic automobile. Par exemple, la route de la Glâne à Villars-sur-Glâne ne dispose que d'un espace routier (trottoirs compris) de 10 mètres de large pour un trafic de l'ordre de 22'000 véhicules/jour. A titre de comparaison, c'est l'équivalent du trafic observé à la route de Prilly à Lausanne, qui dispose de 15 mètres d'espace routier. Autre exemple, en plein centre de l'agglomération, seuls 150 mètres séparent les falaises du plateau de Pérolles de la colline du Guintzet. Sur l'équivalent de ce grand terrain de foot se trouvent les voies et les quais pour la gare ferroviaire, la gare routière, les lignes de bus, trois routes collectrices supportant 20'000 véhicules/jour, et naturellement des bâtiments, des habitants et des emplois d'un centre d'agglomération. **[ILL.3]**



[ILL.3]



[ILL.4]

**[ILL.4]** Les deux axes de la TransAgglo longent principalement les voies CFF et relient toutes les communes de l'agglomération / Die beiden Achsen der TransAgglo führen über weite Strecken den SBB-Gleisen entlang und verbinden sämtliche Gemeinden der Agglomération / I due assi della TransAgglo seguono in buona parte i binari delle FFS e collegano tutti i Comuni dell'agglomerato (Source: Agglo Fribourg)

### ...rendant difficile la réalisation d'un réseau cyclable

Les axes de mobilité de Fribourg sont donc relativement étroits et avec des niveaux de trafic élevés. Avec ces composantes, peu de routes disposaient historiquement d'infrastructures cyclables. Alors que techniquement, le vélo est le mode de transport nécessitant le moins d'espace (une bande cyclable n'occupe qu'au minimum 1.25 mètres, contre 1.65 mètres pour un trottoir et 3.50 mètres pour une route), c'est lui qui est le plus impacté par ce manque d'emprise routière. La concentration du trafic sur ces axes pénétrants cumulée à l'absence d'infrastructure cyclable entraîne une forte insécurité et donc ces mauvais résultats dans le classement de Pro Vélo.

### La genèse de la TransAgglo

C'est dans ce contexte, allégoriquement similaire à une impasse, que le projet de TransAgglo est né en 2010. L'objectif est d'augmenter la pratique du vélo, notamment dans les communes de la couronne de l'agglomération, afin de contenir la très forte densification et ses impacts en termes de mobilité. Pour augmenter la pratique, la stratégie retenue a été de diminuer la très grande insécurité cyclable à Fribourg. Sur ce principe, il a été décidé de créer ces nouveaux axes MD en sites propres (seuls les espaces du centre, extrêmement contraints, seront en sites partagés, tout en ayant une forte sécurité).

### Un tracé le long des voies CFF plutôt que le long des axes routiers

Le vrai enjeu de ce projet était de savoir où et comment aménager ces nouveaux axes en site propre. A cause de la densification et de la rareté du terrain à disposition, la création d'infrastructures cyclables le long des axes routiers structurants n'était pas possible. Ainsi, il a fallu repenser le territoire et les espaces disponibles. Cela s'est traduit par une valorisation des espaces ayant une certaine planéité et des distances les plus courtes possibles entre les localités. Ces caractéristiques sont exactement les mêmes que celles recherchées, il y a 170 ans, lors de la création de la ligne ferroviaire Lausanne–Fribourg–Berne sur le territoire escarpé de l'agglomération. De surcroît, ces espaces supportant des nuisances importantes à cause du trafic ferroviaire sont généralement des dents creuses. Fort de ces constats, les axes de la future TransAgglo ont été ainsi développés le long des voies de chemins de fer.

A ce titre, s'éloigner des axes routiers n'est pas en soi un désavantage pour les cyclistes. Longer les voies ferrées permet dans la plupart des cas de proposer des itinéraires plus courts que le réseau routier existant. Par exemple, entre Avry et Villars-sur-Glâne, le trajet via le réseau routier est de 4.5 km, contre 3.5 km avec le nouvel aménagement. Entre Düdingen et Fribourg, la TransAgglo permet de diminuer la longueur du trajet routier de près de 40%. Ces différentes réductions de distance permettent de compenser les vitesses de pointe plus faibles du vélo par rapport à la voiture et de le rendre ainsi plus compétitif sur des trajets internes à l'agglomération.



[ILL.5]

[ILL.5] Passage inférieur en construction sous la route cantonale à Villars-sur-Glâne, ouvrage de 1500 tonnes / Bau der Unterführung an der Kantonsstrasse in Villars-sur-Glâne, ein 1500 Tonnen schweres Bauwerk / Sottopasso in costruzione sotto la strada cantonale a Villars-sur-Glâne, un'opera di 1500 tonnellate (Photo: Sylvain Zehnder)



[ILL.6]

[ILL.6] La passerelle de 92 mètres de long du Toggeliloch à Guin / Der 92 Meter lange Steg über das Toggeliloch in Düdingen / La passerella di 92 metri di lunghezza del Toggeliloch a Guin (Photo: Valentin Jourdon-Péronne)

## 31 km de voies cyclables

Le projet finalisé prévoit deux axes de mobilité douce qui relient l'ensemble des communes de l'Agglo [ILL.4]. Il est cadré par une charte afin d'assurer le développement de conditions similaires entre chaque commune, tout au long du tracé. Cette charte préconise une largeur standard de 5.30 mètres et une largeur minimale de 4.10 mètres. Cette largeur est suffisante pour permettre une mixité entre les piétons et les cyclistes.

## Des projets conséquents qui transforment le territoire

Le projet de la TransAgglo se découpe en 70 projets d'infrastructures. Certains sont relativement conséquents étant donné qu'ils prennent place sur des terrains escarpés. [ILL.5+6]

## Un projet sur dix-huit années ...

Le coût total de la TransAgglo est estimé à 100 millions de francs. Il représente l'un des projets cyclables les plus ambitieux de Suisse. Les quatre générations de projets d'agglomération (PA) qui se sont succédées ont permis son cofinancement avec une participation fédérale de l'ordre de 35% à 40%. Ce fond fédéral étant limité, tout comme les ressources de l'Agglomération et des Communes pour la maîtrise d'ouvrage, il n'était pas possible d'inscrire l'ensemble de la TransAgglo dans une seule génération de PA. Ainsi, la réalisation des tronçons a dû être étalée jusqu'en 2028.

Actuellement, 25% de la TransAgglo sont réalisés, 35% des tronçons sont encore à améliorer et à mettre aux normes et 40% sont à créer. Sous réserve de l'acceptation des différentes démarches administratives, l'intégralité des tronçons devrait être réalisée d'ici à 2028, soit environ 18 ans après les premières réflexions. Ce délai n'est-il pas beaucoup trop long au vu de l'urgence climatique? Sans forcément me prononcer sur cette question rhétorique, j'arguerai qu'au vu de l'ampleur et de l'ambition de ce projet, du nombre d'acteurs impliqués, des coûts de l'ouvrage, et des 30 nouveaux kilomètres d'axe de mobilité remodelant totalement un territoire accidenté, ce projet est digne de grands projets routiers ou ferroviaires. Et à ce titre, un délai de 18 ans démontre une certaine détermination de l'ensemble des techniciens et des politiques qui ont œuvré pour les cyclistes fribourgeois.

## ... qui est une réponse à la forte densification future de l'agglomération

Alors que seule une partie de la TransAgglo existe à ce jour, la récente progression de Fribourg dans le classement Pro Vélo 2021, plus forte progression de Suisse, démontre que l'aménagement répond au besoin des cyclistes et laisse présager d'excellents résultats pour la pratique du vélo des futurs habitants de l'agglomération.

## ZUSAMMENFASSUNG

# Die TransAgglo

In der Agglomeration Freiburg gibt es in Bezug auf den Langsamverkehr nur sehr wenig Spielraum. Das ist einerseits auf das beträchtliche Bevölkerungswachstum zurückzuführen und andererseits auf die steile Topografie am Saaneufer recht unebene Gebiet. Das Strassennetz bietet seit je wenig Platz für Veloinfrastrukturen und steht unter starkem Druck. Seit Jahren war es in Freiburg also schlecht um das Velowegnetz bestellt.

Vor diesem Hintergrund entstand 2010 das Projekt TransAgglo, das eine nachhaltige Antwort auf das starke Bevölkerungswachstum und den daraus resultierenden Mobilitätsbedarf geben will. Das Projekt sieht den Bau von 31 Kilometern Velowegen auf Eigentrasse vor, und zwar entlang zweier Achsen, die sämtliche Gemeinden der Agglomeration verbinden. Aufgrund des Platzmangels verlaufen diese Achsen oft parallel zu den Eisenbahnlinien durch die Agglomeration. Damit können gleichzeitig auch die Vorteile der Bahnlinien genutzt werden (direkte Streckenführung und geringe Höhenunterschiede). Die beiden Achsen setzen sich aus insgesamt 70 Infrastrukturprojekten mit einem Gesamtvolumen von rund 100 Millionen CHF zusammen. Es handelt sich damit um eines der grössten Schweizer Projekte für den Langsamverkehr. Die TransAgglo, die die Fahrrad-Bedürfnisse der künftigen Agglomerationsbewohner:innen erfüllen soll, wird voraussichtlich 2028 fertiggestellt sein.

## RIASSUNTO

# La TransAgglo

La politica di mobilità lenta dell'agglomerato di Friburgo deve fare i conti con due fattori importanti: un considerevole incremento demografico e un territorio accidentato a causa dei dirupi che costeggiano la Sarina. Di conseguenza, la pressione sulla rete stradale è molto forte e lo spazio a disposizione per l'infrastruttura destinata ai ciclisti è alquanto limitato. Per molti anni, la qualità della rete di piste ciclabili di Friburgo è stata insoddisfacente.

Per questo nel 2010 è nata l'iniziativa TransAgglo, che ha lo scopo di trovare soluzioni sostenibili all'evoluzione demografica e al fabbisogno di mobilità che essa comporta. Il progetto prevede la creazione di 31 km di piste ciclabili indipendenti dalle strade, che si estendono su due assi e servono tutti i Comuni dell'agglomerato. Poiché lo spazio scarseggia, questi assi seguono in molti punti il tracciato della ferrovia che attraversa l'area urbana, avvalendosi dei suoi vantaggi (percorsi diretti e dislivelli ridotti). In totale verranno realizzati 70 progetti infrastrutturali per un investimento di circa 100 milioni di franchi. Si tratta quindi di una delle più importanti iniziative di mobilità lenta in Svizzera. La fine dei lavori è prevista per il 2028. La TransAgglo permetterà di rispondere alle esigenze di ciclomobilità dei futuri abitanti dell'agglomerato.

---

# Risch Rotkreuz

## Von der Eisenbahngemeinde zur globalisierten Agglomerationsstadt

---

**TIM VAN PUYENBROECK**

MSc. Urbanistik Bauhaus-Universität Weimar  
Projektleiter bei Kontextplan,  
Mitglied Baukommission der Gemeinde Risch

**Wo liegt Risch? Wohl könnten Viele den Ort auf der Karte nicht gleich lokalisieren, dabei umfasst die Gemeinde zwischen Zugersee und Reuss mit drei Dörfern und ihrem Hauptort Rotkreuz 11'000 Einwohner:innen und über 13'000 Beschäftigte. Sie ist in den letzten 20 Jahren über 36% gewachsen (Einwohner:innen wie Beschäftigte) und Rotkreuz ist nicht nur Verkehrsknotenpunkt, sondern auch ein wichtiges Wirtschaftszentrum. Doch wie kam es zu dieser Entwicklung und war eine aktive Planungspolitik der Treiber?**

Lange war Risch geprägt von Bauernhöfen und einigen Weilern. Erst der Bau der Eisenbahn ab 1864 mit einem Kreuzungspunkt der Achsen Luzern–Zürich und Aarau–Gotthard führte zur Entwicklung einer dorffartigen Struktur «Rotkreuz». Es siedelten sich Eisenbahnmitarbeitende und wenige kleinere Industriebetriebe an. Noch vor 1940 wurden eine Schule, eine Kirche und ein Friedhof errichtet. Mit der Ansiedlung weiterer Industrie- und Gewerbebetriebe wie Roche Diagnostics 1969 nahm die Bevölkerung zu und es wandelte sich die Zahl der Erwerbstätigen je Sektor ähnlich dem schweizerischen Durchschnitt.



Die erste Ortsplanung erfolgte 1970. Es wurden grosszügige Flächen eingezont, vor allem am Hang und am Zugersee (heute Schutzgebiet des BLN). Die Bevölkerung verdoppelte sich und auf die Einführung des RPG 1980 und die Überarbeitung des kantonalen Richtplans 1988 folgte 1992 die zweite Ortsplanung. Es wurden 13.6 ha Bauzone ausgezont und der Fokus auf Verdichtung und eine Dorfkernplanung Rotkreuz gelegt. Die dritte Ortsplanungsrevision 2005 hatte eher einen technischen Charakter ohne umfangreiche Veränderungen. Aktuell läuft die vierte Ortsplanungsrevision. Zwischendurch wurden einzelne Konzepte wie ein Hochhauskonzept oder ein Landschaftsentwicklungskonzept erarbeitet und einige Sonderbauvorschriften in Form von Bebauungsplänen und Arealbauvorschriften erlassen. Trotz Ein- und Auszonungen und der Vorgabe der Verdichtung wurde keine räumlich-bauliche, gesamtheitliche Vision oder Strategie mit klarem Zielbild erarbeitet. Bei grösseren Projekten wurde von Fall zu Fall entschieden. Fragen zur baulichen Entwicklung, deren Auswirkungen auf das Dorfleben, der gewünschten städtebaulichen Struktur und Architektur oder der Identität der Gemeinde wurden selten gestellt bzw. nicht öffentlich breit diskutiert.



[ABB.1]

[ABB.1] Blick in das Quartier «Suurstoffi» in Rotkreuz als Vorzeigüberbauung, deren bessere Integration in die Gemeinde eine Aufgabe in der räumlichen Strategie ist /  
 Vue sur le quartier «Suurstoffi» à Rotkreuz, lotissement modèle dont une meilleure intégration dans le tissu urbain de la commune figure parmi les tâches de la stratégie territoriale /  
 Dettaglio del quartiere Suurstoffi a Rotkreuz, un complesso edilizio la cui buona integrazione nel tessuto urbano funge da modello per gli obiettivi strategici comunali (Quelle: S+B Baumanagement AG / Zug Estates AG)

## Die Rolle von Steuerpolitik und lokaler privater Akteure

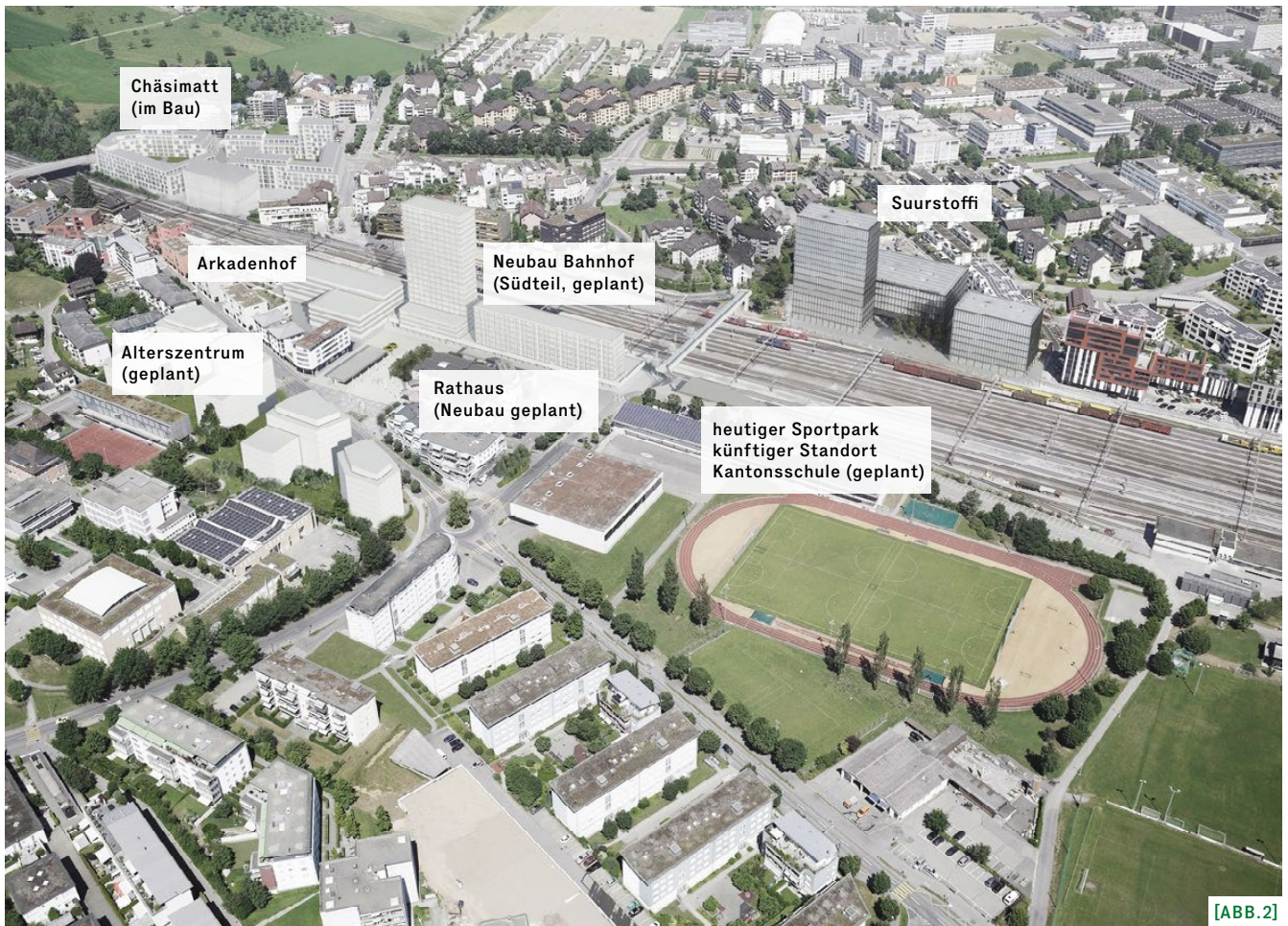
Ein wichtiger Aspekt für das Wachstum ist die Lage im steuergünstigen Kanton Zug. Zwar setzte die wirtschaftliche Entwicklung im Vergleich zu den anderen Zuger Gemeinden erst später ein, stieg dann aber im Vergleich stärker an. Mit dem Ausbau von Roche Diagnostics nach 2000 zum Hauptsitz wurde sie zur grössten Arbeitgeberin der Region. Dadurch entwickelte sich neben den ansässigen KMU ein Pharmacluster; die Zahl der Arbeitsplätze nahm kontinuierlich auf derselben Höhe wie jene der Einwohnenden zu. Während Rotkreuz lange durch den Zuzug von Personen aus Unter- und Mittelschicht aus dem In- und Ausland geprägt war, liessen sich wohlhabende Privatpersonen am Zugersee nieder, was bis heute zu einem Unterschied zwischen den Dörfern am See und dem urbaneren Rotkreuz führt.

Ein weiterer wichtiger Aspekt ist die nach wie vor vorhandene Struktur innerhalb der eingesessenen Bevölkerung: Nur wenigen Personen bzw. Familien gehört(e) ein Grossteil der bebaubaren Fläche. Dies führte dazu, dass grössere Grundstücke ab den 1960er Jahren sukzessive in Form von Arealüberbauungen entwickelt wurden: Verschiedene Gruppen von Mehrfamilienhäusern, die über eine unterirdische Tiefgarage und oberirdischen Grünräumen miteinander verbunden sind, bilden bis heute Inseln innerhalb des Dorfes. Diese reichen bis an den Ortsrand und generieren hohe Dichten. Die lokale Bekanntheit, die familiären Verhältnisse innerhalb des Dorfes und Einsitze im Gemeinderat (auch in der aktuellen Legislatur) führten zu sehr eigentümerfreundlichen Planungsvorgaben bei Sonderbauvorschriften und teilweise zu Entscheidungen, bei denen von politischer Seite die öffentlichen Interessen nicht immer im Vordergrund standen und Einzelne die Stimmbevölkerung besser aktivieren konnten als andere. Positiv wirkten sich diese Verhältnisse jedoch bspw. auf die oft moderaten Mietpreise aus. So hat jede:r einzelne:r Akteur:in mit eigenen Zielen zur Entwicklung eines dichten Dorfes beigetragen und tut dies bis heute. Die Frage, was von Seiten der Bevölkerung gewünscht ist, wurde den Eigentümer:innen (bzw. den Gemeinderäten) überlassen.

## Verkehr, Einbezug der Bevölkerung, neue Player und Nachhaltigkeit als aktuelle Themen

Zwar führte diese Entwicklung im Falle von Rotkreuz zu einem Ort der kurzen Wege, trotzdem steht die Gemeinde seit Jahrzehnten vor einem Verkehrsproblem. 1974 und 1981 wurden die Autobahnen, die in Holzhäusern aufeinandertreffen, eröffnet. Durch eine Petition wurde 1978 eine Ostumfahrung von Rotkreuz verhindert und der Ort nicht weiter zerschnitten, aber die Verbindung des nördlichen und südlichen Ortsteils nicht verbessert. Aus zukunftsgerichteter Sicht macht es Sinn, keine weitere Strasse gebaut zu haben, allerdings wurde lange verpasst, an den Quellen des Problems anzusetzen: Einerseits wird mit Mobilitätskonzepten von grossen Arbeitgeber:innen versucht, den Anteil des MIV zu reduzieren, jedoch werden Arealüberbauungen bis heute, trotz ihrer Lage in der ÖV-Güteklasse A oder B, mit einer hohen Zahl an Parkplätzen bewilligt. Auch im Vorzeigeprojekt «Suurstoffi», das sich selbst als das «grösste autoarme Quartier der Zentralschweiz» betitelte, wurde trotz Regulierung in den Bebauungsplänen eine hohe Zahl an unterirdischen Parkplätzen ermöglicht [ABB.1]. Um Lösungen für die nach wie vor autoausgerichtete Gesellschaft zu finden, wurde 2018 ein Gesamtverkehrskonzept erarbeitet, das nun dringend umgesetzt werden muss.

Weiter auffallend ist der geringe Einbezug der Bevölkerung in der Vergangenheit. Die unterschiedlichen Möglichkeiten



**[ABB.2]** Geplante neue Zentrumsgestaltung von Rotkreuz mit aktuellen Projekten /  
 Nouvel aménagement prévu du centre de Rotkreuz avec les éléments préexistants /  
 Il progetto del nuovo centro di Rotkreuz con gli elementi già esistenti.  
 (Quelle: Gemeinde Risch)



**[ABB.3]** Räumliche Strategie Risch mit Stossrichtungen für die weitere Entwicklung /  
 Stratégie territoriale de Risch et orientations pour le développement ultérieur /  
 La strategia di pianificazione di Risch con assi strategici per ulteriori sviluppi  
 (Quelle: Gemeinde Risch)



an aktiver Mitsprache hielten sich in Grenzen und relevante Abstimmungen zu Sonderbauvorschriften und Arealentwicklungen wurden an Gemeindeversammlungen mit oft nur 100 bis 300 Personen diskutiert und abgestimmt. Wurde eine Partizipation durchgeführt, war sie oft nur auf die abstimmungsberechtigte Bevölkerung ausgerichtet und der Ausländer:innen-Anteil von rund 28% nicht berücksichtigt. Mit der nun laufenden Ortsplanungsrevision ändert sich dieses Bild.

Verändert hat sich auch das Bild der nun vermehrt von aussen kommenden (zum Teil privaten) Player und ihr Einfluss auf die städtebauliche Entwicklung. Die Zug Estates AG als Entwicklerin des Areals «Suurstoffi», das bspw. in Sachen Energieversorgung, neuartigem Holzbau und als Hochschulstandort ein Vorbild darstellt, schaffte ein Expat-Cluster in der Einwohnerschaft und fördert die weitere Verinselung des Dorfes. Roche Diagnostics beeinflusste mit ihrer Entwicklung am Ortsrand den Städtebau stark und hatte als Akteurin in einer sehr wirtschaftsliberalen Gemeinde günstige Konditionen. Aktuell entwickeln die SBB einen neuen Bahnhof mit Hochhaus, daneben bauen der Kanton eine Kantonsschule und die Gemeinde ein neues Alterszentrum und ein neues Gemeindehaus – dies wäre ein einmaliges Testfeld, um zu prüfen, wie sich das Zentrum unter Berücksichtigung der Anliegen der Bevölkerung in Kooperation aller Player entwickeln soll. [ABB.2]

Jedoch wird mit der Klimakrise das Thema Nachhaltigkeit immer wichtiger: Mit dieser (zweiten) Zentrumsgestaltung werden Gebäude, deren Baualter zwischen nur 20 und 50 Jahren liegt, durch Neubauten ersetzt. Ein für den Kanton Zug typisches Phänomen, das jedoch die daraus resultierende graue Energie und deren Ressourcenverbrauch weder berechnet noch hinterfragt. Erste Schritte des Umdenkens zeigen sich bspw. durch die Prüfung räumlicher Synergien und flexibleren Nutzungen der Neubauten. Weiterer Aspekt: In der Dorfkernentwicklung ab 1992 wurden für die damaligen Verhältnisse zu viele Ladenflächen erstellt, was zu teilweise jahrelangen Leerständen in Neubauten führte. Dieser Zustand könnte sich aktuell durch neue Areale mit vielen Ladenflächen wie die «Chäsimmatt» oder dem Bahnhof wiederholen und anpassbare Lösungen sind gefragt.

### Was lernen wir aus Risch?

Es ist nicht eindeutig, ob eine bewusste strategische (nicht niedergeschriebene) Planung durch Politik oder Stakeholder stattgefunden hat oder die Entwicklung nicht doch mit vielen Zufällen und Glück einherging. In jedem Fall profitiert die Gemeinde stark von ihrer Lage am Kreuzungspunkt, von einer günstigen Steuerpolitik und von einzelnen Playern, die mit weit ausstrahlenden Prestigebauten Risch Rotkreuz einen Namen gegeben haben. Eine verdichtete Bauweise, kurze Distanzen und der Entscheid, relevante Versorgungseinrichtungen im Zentrum zu lokalisieren, machen insbesondere Rotkreuz zu einem guten Beispiel für Verdichtung. Mit der aktuellen Ortsplanung wird das, was bisher zu kurz kam, nachgeholt, sei es mit einer räumlichen Strategie oder durch mehr Partizipation. Künftige Fragen werden die Identifikation der Bevölkerung mit der Gemeinde, deren Einbezug in die Planungsprozesse, die weitere Verdichtung, die Sanierung von Arealüberbauungen und die Rechtfertigung des hohen Ressourcenverbrauchs sein. Wenn diese Fragen breit diskutiert und Lösungen gefunden werden, kann sich Risch Rotkreuz zu einem dichten, lebenswerten Vorzeigebispiel für Innenentwicklung und einer Stadt der kurzen Wege in der Agglomeration entwickeln.

## Kurzinterview mit Philipp Krass zur räumlichen Strategie Risch

**TIM VAN PUYENBROECK (TVP): Worin unterscheidet sich die räumliche Strategie von der bisherigen Planung?** [ABB.3]

**PHILIPP KRASS (PK):** Die räumliche Strategie versucht, die Vorzüge des sehr interessanten Siedlungstyp des dichten Dorfes zu stärken: Der Bahnhof als Mobilitätshub wird besser vernetzt, die Fuss- und Velomobilität wird attraktiver und die einzelnen Ortsteile werden in ihrer eigenen Identität gestärkt.

---

**Zudem wurde viel Elan in den Prozess gesteckt: Eine sehr erfolgreiche Kinder- und Jugendpartizipation ist ein Beispiel davon. Dies war ein in der Gemeinde anfangs unbekanntes Instrument, die Durchführung hat aber überzeugt.**

---

Es ist wichtig, dass die Planung nicht im stillen Kämmerlein erfolgt. Die gemeinsame Diskussion an einem Arbeitsmodell machte Zusammenhänge und die Wechselwirkungen von Entscheidungen bewusst, und verdeutlichte, dass jede Massnahme auch am anderen Ende der Gemeinde eine Auswirkung haben kann. Mit der Strategie wurde die Gemeinde gesamthaft in den Blick genommen um nicht in Einzelmassnahmen oder Arealen zu denken.

**TVP: Welche Aussagen macht die Strategie kurz zusammengefasst?**

**PK:** Es wird weiterhin von einem moderaten Wachstum ausgegangen, deshalb steht die weitere Innenentwicklung und Qualifizierung im Vordergrund. Neu soll sich auch der Teil nördlich des Bahnhofs als Teil des urbaneren Zentrums entwickeln, um die Areale Suurstoffi und Chäsimmatt mit dem Dorf zu vernetzen und die Identifikation zu stärken. Zudem sollen Teile des Gewerbegebiets durch eine Mischnutzung besser mit dem Zentrum zusammenwachsen. Die Dörfer erhalten einen kleinen Ankerpunkt als Zentrum, zudem soll der Strassenraum auf den zentralen Charakter hinweisen und der Verkehr beruhigt werden. Die Nähe zur Landschaft wird stärker in Wert gesetzt und sichtbar gemacht. Zudem wird den Themen Klimaanpassung, Kühle und Biodiversität Raum gegeben – und es soll darauf hingewirkt werden, dass auch Private ihren Beitrag dazu leisten. Beim Verkehr wird ein Schwerpunkt auf die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs gelegt. Das BFU-Modell 30/50 wird in der Gemeinde Risch schrittweise auf Initiative der Quartierbevölkerung umgesetzt. Im Grundsatz gilt im Siedlungsgebiet Tempo 30 mit begründeten Ausnahmen auf Hauptverkehrsstrassen.

### **TVP: Wie siehts mit der Nachhaltigkeit aus?**

**PK:** Die Bodenpreise sind im Kanton Zug so hoch, dass der Anreiz des Abrisses und des Neubauens nochmals deutlich höher ist als woanders in der Schweiz. Dadurch kann Nachhaltigkeitszielen tatsächlich nur zum Teil gerecht werden: Zwar wird die Siedlung dichter, allerdings tritt das Alter von abzureisenden Bestandsbauten in den Hintergrund und damit auch die graue Energie.

---

**Es wird sich in Zukunft sicher an einigen verdichteten Areal-Überbauungen in der Gemeinde zeigen, die in die Jahre kommen werden und saniert werden müssen, wie es gelingen kann nachhaltig mit Bestandsbauten umzugehen.**

---

Hier sollte frühzeitig vorausgedacht werden, so könnte Rotkreuz als gutes Beispiel dienen. Die geringe Zahl an Akteuren kann hier auch förderlich sein.

### **TVP: Ist die Gemeinde vorbereitet auf die weitere Entwicklung?**

**PK:** Ich denke ja. Mit der räumlichen Strategie sind die Grundlagen für die Ortsplanrevision gelegt. Die Grundanlage der Gemeinde bietet grosses Potenzial für eine zukunftsorientierte nachhaltige Entwicklung. Dies erfordert nun weiterhin Willen, Durchhaltevermögen und das Zusammenwirken der Akteure bei der konkreten Umsetzung und Ausgestaltung einer massvollen und qualitätsvollen Verdichtung vor dem Hintergrund der Ressourcenknappheit und Klimakrise, der Stärkung des Gemeindelebens und sozialen Zusammenhalts und die konsequente Entwicklung einer nachhaltigen und siedlungsverträglichen Mobilität auch über Widerstände hinweg. Den eingeschlagenen Weg der Partizipation und den Dialog gilt es fortzusetzen.

---

#### **PHILIPP KRASS**

Partner im Planungsbüro berchtoldkrass, Professor für Städtebau an der OST – Ostschweizer Fachhochschule  
Rolle in Risch: Projektleitung des mit der Räumlichen Strategie Risch beauftragten Planungsteams berchtoldkrass, mrs partner und Studio Vulkan.



---

#### **RÉSUMÉ**

## **Risch Rotkreuz: de la commune ferroviaire à la ville d'agglomération globalisée**

Ces 20 dernières années, la population de Risch Rotkreuz a connu une croissance de plus de 36%. La ville abrite aujourd'hui plus de 11'000 habitant-es et plus de 13'000 personnes actives. Bien que cette évolution ait été lente et que les grandes lignes de la politique d'aménagement aient été établies dans les premiers plans d'aménagement locaux, en 1970 et 1992, aucune stratégie territoriale n'avait été définie. Le nombre limité d'acteur-ices, pour la plupart issus de la population, est frappant. C'est une des raisons pour lesquelles, malgré le flou stratégique, la commune s'est développée sans s'étaler, avec une densité élevée et de courtes distances. Cela a toutefois causé un grand problème de circulation qui reste à résoudre. Les projets de construction étant peu rigoureux, beaucoup de places de parking ont été autorisées dans des zones à la qualité de desserte en transports publics A et B. En outre, on observe désormais une présence accrue d'acteur-ices extérieur-es, ce qui modifie les procédures de développement des sites et la structure de la population. Le développement durable et la consommation des ressources restent traitées avec peu d'attention. La révision de l'aménagement du territoire en cours a permis d'aborder le processus différemment et d'élaborer une stratégie qui pose les jalons d'un développement urbain plus durable et plus conscient des enjeux à venir.

---

#### **RIASSUNTO**

## **Risch Rotkreuz: da Comune ferroviario a Comune urbano di un agglomerato globalizzato**

Negli ultimi vent'anni, il Comune di Risch Rotkreuz è cresciuto di oltre il 36% e oggi ha superato gli 11'000 abitanti e i 13'000 posti di lavoro. Lo sviluppo dell'abitato è stato a lungo tempo piuttosto lento. I primi piani regolatori, nel 1970 e nel 1992, hanno gettato le basi legali, ma mancava una vera e propria strategia. Lo sviluppo urbano è dovuto a un numero sorprendentemente limitato di attori, perlopiù insediati a Risch da molto tempo. È questo un motivo per cui, nonostante la mancanza di una strategia di pianificazione, il Comune si è sviluppato in modo alquanto compatto e sfruttando distanze brevi.

Tuttavia, la crescita ha anche portato a problemi di traffico notevoli e mai risolti. Poiché le norme sono poco restrittive, ancora oggi vengono approvati molti parcheggi, benché quest'area rientri nelle classi di qualità dei trasporti pubblici A e B. Nel frattempo sono anche apparsi nuovi attori esterni, che stanno portando a cambiamenti nella gestione dello sviluppo urbano e della struttura demografica. Ma la sostenibilità e il consumo di risorse nell'edilizia continuano a godere di poca attenzione.

Con la revisione del piano regolatore in corso, si sta procedendo in modo diverso rispetto al passato ed è stata elaborata una strategia volta a orientare lo sviluppo dell'abitato in una direzione più sostenibile e lungimirante.

# Nachhaltige Innenentwicklung

**ADRIAN BIENKOWSKI**

Gründer urban planning collective  
 M.Eng. in Umweltmanagement/  
 Stadtplanung in Ballungsräumen  
 (Hochschule RheinMain)  
 Schwerpunkte: Stadt- und  
 Raumplanung, Konzeptentwicklung,  
 Internationale Projekte,  
 Städtebauliche Entwürfe (CAD)

**LARS WOLFARTH**

Gründer urban planning collective  
 M.Eng. in Umweltmanagement/  
 Stadtplanung in Ballungsräumen  
 (Hochschule RheinMain)  
 Schwerpunkte: Stadtplanung und  
 Verkehr, Vermessung und  
 Landmanagement, Primäre und  
 sekundäre Datenrecherche,  
 GIS-Analysen

Die zunehmende Urbanisierung deutscher Städte zieht negative Folgen nach sich, die sich in ökonomischen, ökologischen sowie sozialen Missständen äussern. Das Ziel besteht darin, die zukünftige alternative Entwicklung einer Mittelstadt darzustellen. Das Ergebnis spiegelt sich in einer neu entwickelten Systematik der «Bottom-up-Analyse» wider, die in ihren Grundzügen auf Klein- und Mittelstädte und Stadtviertel anwendbar ist. Ergebnis der Bottom-up-Analyse ist eine Kategorisierung aller städtischen, verkehrlichen und freiräumlichen Strukturen innerhalb des Stadtgebiets. Diese «Quartiersbausteine» werden unter den Aspekten der Nachhaltigen Innenentwicklung bewertet und ihr Entwicklungspotenzial abgeschätzt. Des Weiteren wird durch eine weitere Methodik Quartierstypen definiert und ebenfalls im Hinblick auf eine nachhaltige Innenentwicklung bewertet. Diese kleinteilige Kategorisierung und Bewertung der Stadt in Quartiersbausteine und -typen bildet die Grundlage für potenzielle Vertiefungsgebiete in der Stadt, die ein grosses Potenzial für eine nachhaltige Innenentwicklung bieten.

**Herausforderungen deutscher Städte**

Städte haben heutzutage mit vielen Problemen und Herausforderungen zu kämpfen. Diese sind oft komplex gestaltet und deren Auswirkungen sozialer, ökonomischer und ökologischer Natur. Hierzu zählen beispielsweise der Autoverkehr, die Bodenversiegelung, Ressourcen- und energieintensive Lebensstile sowie Prozesse der Gentrifizierung und Segregation in Stadtteilen. Der Druck auf die Städte wächst und sie fungieren, mehr denn je als Spiegel der Gesellschaft und globaler Problematiken. Eine intensive und nachhaltige Innenentwicklung scheint in vielen Städten unabdingbar zu sein.

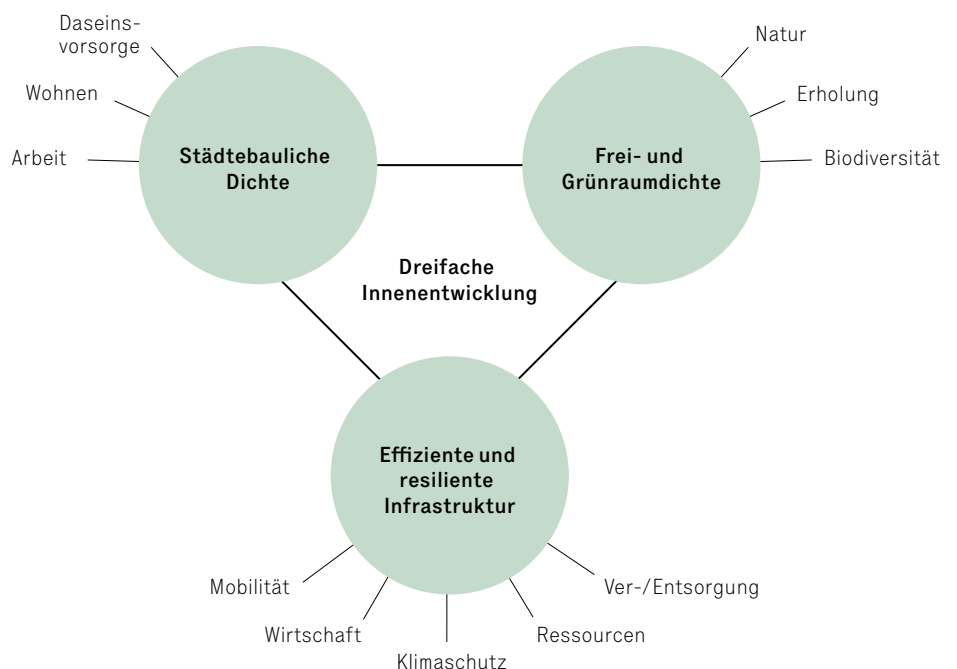
**Nachhaltige Innenentwicklung**

Innen- vor Aussenentwicklung setzt das deutsche Baugesetzbuch als neuen Grundsatz für eine zukünftige Stadtentwicklung fest. Das Bauen auf der grünen Wiese (Aussenentwicklung) weckt wirtschaftliche Interessen. Auf lange Sicht gesehen, fusst dieser Ansatz jedoch auf dem Rücken der Ökologie: Die Aussenentwicklung von Städten fördert die Zersiedlung der Landschaft sowie den Suburbanisierungsprozess in den Agglomerationsräumen Deutschlands. Eine nachhaltige bzw. dreifache Innenentwicklung konzentriert sich auf die Flächen im Innenbereich einer Stadt. Sie setzt sich aus den Faktoren der städtebaulichen Dichte, Frei- und Grünraumdichte sowie einer effizienten und resilienten Infrastruktur zusammen. Diese sind voneinander abhängig und notwendig für eine nachhaltige Stadtentwicklung sowie für eine Qualitätssteigerung der Städte. Der Fokus liegt auf den Themen des Städtebaus, der Mobilität und der Umwelt/ Freiraum. [ABB.1]

**Analytische Vorgehensweise**

Die erste Analyse setzt sich aus der städtebaulichen-, Verkehrs- und Umwelt-/ Freiraumanalyse zusammen und dient dazu die Bestandssituation darzustellen. Die SWOT-Analyse stellt die Bewertung der Bestandsanalyse dar. Die Bewertungen fokussieren sich auf die gesamtstädtischen Verbindungen, welche teilweise auch punktuell zu verorten sind, um einen Gesamtüberblick der Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken zu bekommen (1. Analyse). Die klassische Vorgehensweise würde nun den Übergang zum konzeptionellen Teil vermuten, der in diesem Fall durch die Bottom-up Analyse (2. Analyse) ergänzt wird.

[ABB.1] Schaubild einer dreifachen (nachhaltigen) Innenentwicklung / (Quelle: Bienkowski / Wolfarth, 2021)



### Bottom-up Analyse

Im Zuge der Innenentwicklung rückt der Bestand immer mehr in den Fokus, da viele Kommunen an ihre flächenmässigen Wachstumsgrenzen stossen. Der Schlüssel einer nachhaltigen Stadtentwicklung sind die eigenen Strukturen der Stadt. Diese geben Aufschluss über den Status quo und das Entwicklungspotenzial. Das Wissen über die eigenen Strukturen, bildet die Basis für handlungsstarke und bestandsorientierte Konzepte, die von Grund auf nachvollziehbar für die Bewohner sind und für mehr Akzeptanz sorgen. Der kleinste gemeinsame Nenner einer Stadt ist das Quartier. Die Diversität und Komplexität der Quartiere erschwert jedoch eine nachhaltige Stadtentwicklung, die aus einem übergeordneten Konzept abgeleitet wird (Top-down Analyse). Durch die Bottom-up Analyse wird die Einzigartigkeit des Quartiers systematisch und nachvollziehbar aufgeschlüsselt und im Hinblick auf die Nachhaltigkeit bewertet. Im Ergebnis steht durch den Zusammenschluss der Top-down und Bottom-up Analysen eine detaillierte Grundlage, die Entwicklungsrichtungen der Quartiere aufweist sowie Handlungsschwerpunkte empfiehlt und als Wegbereiter zur nachhaltigen Stadtentwicklung dient.

### Quartiersbausteine und Quartierstypen

Es wurden drei Arten von Quartiersbausteinen [ABB.3] definiert, die sich an den drei Handlungsfeldern der nachhaltigen Innenentwicklung orientieren: Stadtbausteine (Städtebau), Strassenraumtypen (Mobilität), Umwelt- und Freiraumstrukturen (Umwelt/Freiraum). Nachdem die Bausteine identifiziert wurden, werden im nächsten Schritt spezifische Strukturen der Stadt herausgelesen, um sie in unterschiedliche Quartiere zu unterteilen.

### Quartiersbausteine

Stadtbausteine umfassen die baulichen Strukturen (Gebäude) einer Stadt. Eine erste Annäherung zur Klassifizierung von Stadtbausteinen erfolgte durch die Lektüre «Basics Stadtbausteine» von Michael Peterek und Thorsten Bürklin. Merkmale zur Unterscheidung von Stadtbausteinen waren u.a. Lage, Nutzung, Geschossigkeit, Erschliessung und die Gestaltung des Aussen- und Innenbereichs. Insgesamt wurden 31 Stadtbausteine klassifiziert [TAB.1].

Stadtbausteine	Strassenraumtypen	Umwelt- und Freiraumstrukturen
Wohnblock	Urbane Wohnstrasse	Privater Parkplatz
Urbaner Hof	Grüne Wohnstrasse	Stadt- und Quartiersplatz
Sozialer Solitär	Autoarme Wohnstrasse	Kleingartenanlage
Öffentliche Kiste	Quartiersstrasse	Naturraum
Einfamilienhaus	Stadttrandstrasse	Parkanlage
Urbane Reihe	Hautverkehrsstrasse	Brache

[TAB.1] Überblick über die Stadtbausteine (Gebäudetypen)  
(Quelle: Bienkowski/Wolfarth, 2021)

### 1. Analyse

Städtebauliche Analyse

Verkehrsanalyse

Umwelt- / Freiraumanalyse

### 2. Analyse

Stadtbausteine

Strassenraumtypen

Umwelt- und Freiraumstrukturen

Quartierstyp 1  
Bsp. Innenstadt

Quartierstyp 2  
Bsp. Wohngebiet

### Konzept

Bewertung  
Potenziale  
Massnahmen  
Konzept

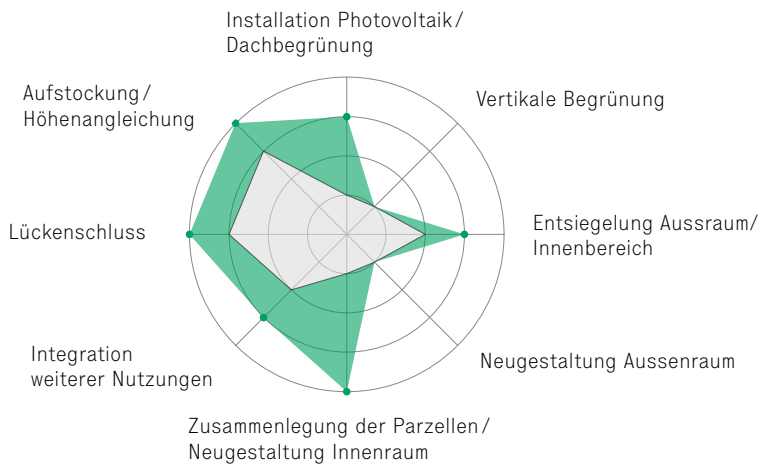
Bewertung  
Potenziale  
Massnahmen  
Konzept

[ABB.2] Analytische Vorgehensweise für die nachhaltige Innenentwicklung  
(Quelle: Bienkowski/Wolfarth, 2021)



[ABB.3] Quartiersbausteine und Quartierstypen  
(Quelle: Bienkowski/Wolfarth, 2021)

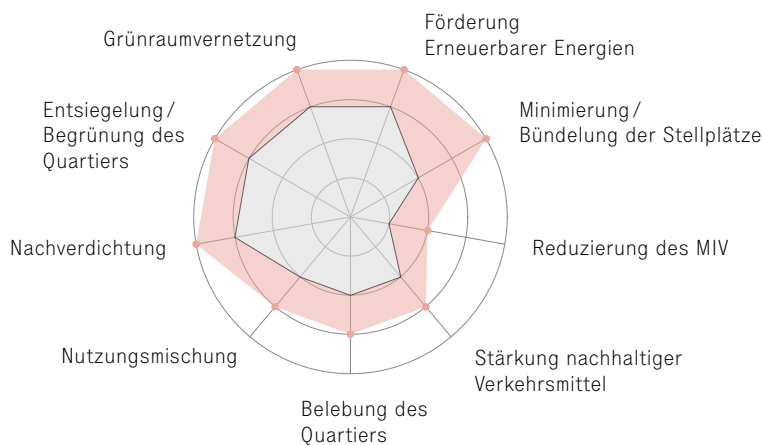
**Stadtbaustein:  
Wohnblock**



**[ABB.4]** Beispielhafte Bewertung des Stadtbausteins «Wohnblock» (Quelle: Bienkowski/Wolfarth, 2021)

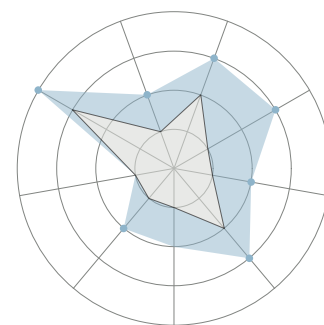
**Quartierstypen:  
Grosswohnsiedlung – Bahnhof**

Potenzial: 10  
Stärken: 12



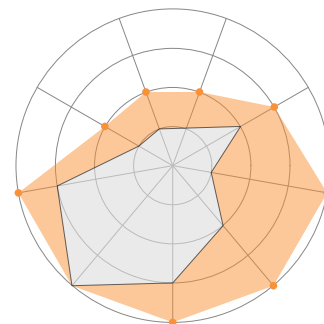
**Einfamilienhaus – Westend**

Potenzial: 8  
Stärken: 4



**Urbanes Stadtquartier – Innenstadt**

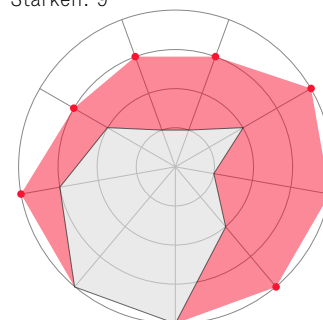
Potenzial: 13  
Stärken: 11



**[ABB.5]** Beispielhafte Bewertung von Quartierstypen in der Mittelstadt Neu-Isenburg (Quelle: Bienkowski/Wolfarth, 2021)

**Informelles Stadtzentrum**

Potenzial: 9  
Stärken: 9



Die Verkehrsbausteine werden nach Strassenraumtypen klassifiziert. In einer verkehrlichen Analyse wurde zunächst das Strassennetz untersucht und nach Funktion und Eigenschaft bewertet. Als Grundlage zur Einteilung von Strassenraumtypen dienten typische Strassenquerschnitte, die in der RAST (Richtlinie für die Anlage von Stadtstrassen) aus dem Jahr 2006 von der FGSV (Forschungsgruppe für Strassen- und Verkehrswesen) beschrieben sind. Daraus wurden die allgemeinen Strassenraumtypen, der Wohnstrasse, Gewerbestrasse und der Verbindungsstrasse gebildet, aus denen die spezifischen Strassenraumtypen (bspw. urbane Wohnstrasse, grüne Wohnstrasse, Hauptverkehrsstrasse) entwickelt wurden. Kriterien zur Unterscheidung und Einteilung der Strassenräume waren u. a.: Länge, Breite, Funktion und Nutzung des Strassenraums, umliegende Bebauungsstruktur, Gestaltung des Seitenraums und der Fahrbahn sowie geltende Verkehrsregeln. Insgesamt wurden zehn Strassenraumtypen klassifiziert.

Umwelt- und Freiraumbausteine werden nach städtischen Umwelt- und Freiraumstrukturen klassifiziert, wobei Waldflächen und private Grundstücke nicht berücksichtigt worden sind. In der Analyse der kleinräumigen blau-grünen Infrastruktur wurden bereits öffentliche Grünflächen, Kleingärten sowie Acker- und Grünland innerhalb der Stadt verortet, die der Klassifizierung als Grundlage dienen. Um eine geeignete Einteilung für städtische Freiräume zu erstellen, wurde eine Unterteilung der Freiflächen nach ihrem Versiegelungsgrad vorgenommen: Versiegelte Flächen (Bsp. Parkplätze), teilversiegelte Flächen (Bsp. Spielplätze), naturnahe Flächen (Parkanlage).

Die Bewertung der einzelnen Quartiersbausteine orientierte sich an relevante Kategorien einer nachhaltigen Stadtentwicklung [ABB.4]. Diese wurden aus definierten Zielen und Leitlinien der nachhaltigen Innenentwicklung abgeleitet.

## Quartierstypen

Die Kombination einer bestimmten Anzahl von Quartiersbausteinen bildet einen spezifischen Quartierstyp. Dabei ist zu beachten, wie sich ein Typ von den anderen abgrenzt. Die Grösse der Quartierstypen ist somit variabel und wird durch die merkliche Abgrenzung zu einem benachbarten Typ definiert. Im Ergebnis kann es gleiche Typen geben, die sich aufgrund der Quantität und Qualität von Quartiersbausteinen stark ähneln sowie spezifische Typen, die durch die Zusammensetzung von Quartiersbausteinen nur einmalig in der Stadt vorzufinden sind. Im Fokus dessen, liegt das Entwicklungspotenzial für eine nachhaltige Innenentwicklung, welches die einzelnen Quartiersbausteine und Quartierstypen bilden. Essenziell ist die Nachvollziehbarkeit der gewählten Vorgehensweise und die Übertragbarkeit auf andere Städte bzw. Agglomerationsräume.

Der erste Schritt dient dazu, eine Vorauswahl an Quartieren zu treffen. Hierfür werden natürlichen Barrieren zur Hilfe genommen, die durch ihre restriktive Funktion Quartiere voneinander abgrenzen. Einerseits können topografische Verhältnisse, wie Geländehöhen oder Flüsse, die einen Agglomerationsraum teilen, eine natürliche Grenzfunktion aufweisen. Andererseits sind anthropologische Grenzen, wie Strassen oder Bahntrassen zu nennen. In der Beispielstadt der Thesen wurden grössere Verkehrsstrassen zur Ersteinteilung der Quartiere gewählt. Im nächsten Schritt werden die Quartiersbausteine der vorläufigen 18 Quartiere betrachtet. Ziel ist es, interne Unterschiede und Gemeinsamkeiten der Quartiersbausteine zu identifizieren. Im Zuge dessen werden die dominierenden (häufig vorkommenden) Quartiersbausteine betrachtet und harte Übergänge von wechselnden Dominanten als interne Grenze interpretiert. Auch die Zusammensetzung der verschiedenen Quartiersbausteine, bspw. die Gewerbestrasse mit einem gewerblichen Solitär und privaten Parkplatz, gibt erste Hinweise darauf, um was für einen Quartierstyp (Gewerbegebiet) es sich handeln könnte. Dadurch teilen sich die vorläufig definierten Quartiere in weitere Quartiere auf. Die interne Betrachtung kommt im Ergebnis auf 30 spezifische Quartiere. Daraufhin werden die 30 spezifischen Quartiere mit den benachbarten verglichen. Der Fokus dieses Vergleichs liegt auf den dominierenden Quartiersbausteinen. Ähneln sich diese stark, so werden die benachbarten Quartiere im selben Quartierstyp zusammengefasst. Unterscheiden sich diese, werden die Quartiere in unterschiedliche Quartierstypen eingeteilt. Anschliessend werden alle Quartiere miteinander verglichen, um ähnliche und vergleichbare Quartiere einem Quartierstyp zuzuweisen. Im Ergebnis wurden die 30 Quartiere in elf spezifische Quartierstypen eingeteilt.

Die Quartierstypen werden nach Merkmalen, Funktion, Lage und Zusammensetzung der Quartiersbausteine definiert. Als Grundlage für die Unterscheidung der Quartiere haben die festgelegten Baugebiete aus der Baunutzungsverordnung (§1 BauNVO) gedient. Als allgemeine Quartierstypen wurden Wohngebiete, Misch-/Kerngebiete, Gewerbe-

gebiete und Sondergebiete definiert, denen spezifische Quartierstypen untergeordnet sind. Sofern in einem Quartier überwiegend gewohnt wird (Hauptfunktion des Quartiers), was durch die Charakteristika der Stadtbau- steine und vorherigen Analysen festgestellt wurde, wird es als Wohngebiet klassifiziert. Wenn sich Wohnquartiere aufgrund ihrer Quartiersbausteine und anderen Funktionen stark unterscheiden, werden sie in einen weiteren spezifischen Wohnquartierstyp (bspw. Einfamilienhaussiedlung) eingeteilt. Quartiere, die eine ähnliche Zusammensetzung an Quartiersbausteinen haben sowie weitere gemeinsame Merkmale aufweisen (Hauptfunktion, Lage, dominierender Quartiersbaustein etc.), werden demselben Quartierstyp zugeordnet. Spezielle Quartiere wie die Innenstadt oder das Stadtzentrum sind i.d.R. einmalig in einer Stadt zu verorten, weshalb dem Quartierstyp nur ein Quartier zugeordnet werden kann.

Die Quartierstypen werden, ähnlich wie die Quartiersbausteine, über ein Netzdiagramm hinsichtlich ihrer Stärken und Potenziale für die nachhaltige Innenentwicklung bewertet [ABB.5]

## Ausblick und Aufruf zur Zusammenarbeit

Die entwickelte Systematik soll als Leitfaden für Kommunen auf deren Weg zur nachhaltigen Innenentwicklung dienen und unsere Städte lebenswerter gestalten. Die Datenbank der Quartiersbausteine wird durch die Anwendung in weiteren Kommunen erweitert und präzisiert das Ergebnis. Dies kann als Angebot für Kommunen dienen, um in Kooperation unsere Städte zukünftig nachhaltiger zu entwickeln.

LINK

[www.urbanplanning-collective.de](http://www.urbanplanning-collective.de)

Inserat

## Stadt Dietikon

Die Stadt Dietikon mit rund 28'000 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 Mitarbeiter/in

## Quartier- und Gemeinwesenarbeit 80 %

### Ihre Aufgaben

- Aufbau und Implementierung stationärer und mobiler Quartier- und Gemeinwesenarbeit
- Weiterführung und Weiterentwicklung "Studio Dietikon"
- Aktivierung, Vernetzung und Koordination der relevanten sozialräumlichen Akteure und Gruppierungen
- Initiierung, Aufbau und Sicherstellung niederschwelliger Beteiligungsmöglichkeiten in den Quartieren und Siedlungen
- Begleitung von partizipativen Projektentwicklungen
- Unterstützung der Bewohnenden bei bedürfnisorientierten Projekten, Aktivitäten und Angeboten in Quartieren, Siedlungen und der ganzen Stadt

### Ihr Profil

- Ausbildung in soziokultureller Animation / Gemeinwesenarbeit (HFS, FH) oder gleichwertige Ausbildung
- Weiterbildung im Bereich Gemeinde- und Stadtentwicklung von Vorteil (z.B. MAS Gemeinde-, Stadt- und Regionalentwicklung FHZ)
- Berufserfahrung im Bereich Quartier- und / oder Gemeinwesenarbeit erwünscht
- Fachwissen und Erfahrung in Projektmanagement, Community Building und Partizipation
- Ausgeprägte interkulturelle Kompetenz; hohe Kommunikationsfähigkeit
- Fähigkeit zu selbständigem, vernetztem und kreativem Handeln
- Sprach- und Verhandlungsgeschick sowie Durchsetzungsvermögen

### Wir bieten

- Vielfältige Tätigkeit in verschiedenen Quartieren und wechselnden Projekten
- Fortschrittliche Arbeitsbedingungen
- Einen modernen Arbeitsplatz im Zentrum von Dietikon
- Gutes Arbeitsklima in einem jungen Team
- Weiterbildungsmöglichkeiten

### Bewerbung und Auskunft

Bitte bewerben Sie sich unter folgendem Link:

<https://apply.refline.ch/702691/search.html?businessUnit=stadtverwaltung>

Severin Lüthy, Leiter Stadtplanungsamt, [severin.luethy@dietikon.ch](mailto:severin.luethy@dietikon.ch), Tel. 044 744 36 66, steht Ihnen für weitere Auskünfte gerne zur Verfügung. Mehr über die Stadt Dietikon erfahren Sie unter [www.dietikon.ch](http://www.dietikon.ch).

# Nachrichten FSU / Informations de la FSU / Informazioni della FSU

## VERANSTALTUNGEN / MANIFESTATIONS / MANIFESTAZIONI

### Mitgliederversammlung

Freitag, 13. Mai 2023

### Assemblée générale

Vendredi 13 mai 2023

### Assemblea generale

Venerdì 13 maggio 2023

## MITGLIEDER / MEMBRES / SOCI

### Mutationen / Changements / Modifiche

25.10.2022–2.1.2023

### Eintritte / Adhésions / Adesioni

Ordentliche Mitglieder / Membres ordinaires / Soci ordinari:  
Frei Thomas, Küttigen  
Vogel Sybille, Luzern  
Buchmann Livia, Horw  
Suter-Blumer Wiebke, Otelfingen  
Wolfart Lena, Zürich

### Studierende / Étudiant(e)s / Studenti:

Albrecher Renate, St-Sulpice  
Delley Estelle, Carouge  
Fracheboud Jérémy, Saint-Gingolph  
Höhener Roman, Heiden  
Leutenegger Lisa, Winterthur  
Monnet Therry, Muraz  
Pescatore Elio, Wien

### Austritte / Départs / Dimissioni

Ordentliche Mitglieder / Membres ordinaires / Soci ordinari:  
Barben Samuel, St. Gallen  
Bischofberger Tanja, Jenins  
Bönzli Jörg, Kerzers  
Brüngger Urs, Zürich  
Dubey Julie, Lausanne  
Karati Sacha, Attalens  
Küng Tino, Kriens  
Loïchat Clara, Porrentruy  
Muheim Peter, Luzern  
Reuther Ronny, Niederscherli  
Schaller Andrea, Luzern  
Streich Blaser Sibylla, Thun  
Weiss Alexander, Oberuzwil  
Bösch Jürg, Dietikon  
Gerber Bernhard, Konolfingen  
Messikommer Werner, Seegräben  
Oberson Jean-Jacques, Grand-Lancy  
Rumley Pierre-Alain, Couvet  
Spillmann Urs, Baar  
Surchat Vial Nicole, Genève  
Wigger-Schmidt Cornelia, Zürich  
Schumacher Andrea, Zürich

### Verbundene Mitglieder / Membres alliés / soci congiunti:

Käser Rudolf, Meienried b.Büren  
Savioz Hervé, Lausanne  
Viscardi Luca, Lugano,  
Gerber Martin, Hinterkappelen  
Fasler Florence, Carouge

### Studierende / Étudiant(e)s / Studenti:

Bertschi Marcel, Bomiswil  
Brändle Felix, Winterthur  
Bugmann Rahel, Wabern  
Fuchs Reto, Cham  
Germann Severin, Niederwil  
Gubler Larissa, Wiesendangen  
Häussler Noemi, Rapperswil  
Kallumkal Tijo, Wabern  
Keiser Katrin, Erlenbach  
Lott Viviane, Uerikon  
Puga Natascha, Oberhofen  
Renggli Rouven, Rapperswil  
Schrepfer Lea, Obstaliden  
Schuler Pascale, Steinhausen  
Seiler Jeffrey, Dietikon  
Summermatter David, Olten  
Zurburg Flavio, Untervaz  
Hirsiger Andri, Schaffhausen

### Büromitglieder / Bureaux membres / Studi membri

Blaser + Ramseier Architekten und Planer,  
Zürich  
Hansueli Remund Raumplanung GmbH,  
Luzern

## 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

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

Alexanderstrasse 38, 7000 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 Schweizer RaumplanerInnen / Fédération suisse des urbanistes / Federazione svizzera degli urbanisti / Federaziun Svizra d'Urbanists)

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

COLLAGE 2/23: 22.02.23, 20.04.23  
COLLAGE 3/23: 03.05.23, 15.06.23  
COLLAGE 4/23: 28.06.23, 17.08.23

### Mitglieder Redaktion / Membres rédaction / Membri di redazione

Zentralkomitee: Silvan Aemisegger, Clelia Bertini, Giovanni Di Carlo, Leyla Erol, Camille Girod, Nina Meier, Lidia Räber, Pascal Senn, Susanne Schellenberger, Stephanie Tuggener; Comité romand: Marta Alonso Provencio, Daniel Baehler, Dimitri Jaunin, Virginie Kauffmann, Catherine Seiler, Luca Piddu, Romane Ringot; Comitato della Svizzera italiana: Raffaella Arnaboldi, Giada Danesi, Francesco Gilardi, Tommaso Piazza, 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: Clelia Bertini / Camille Girod, Kontextplan AG, Gutenbergstrasse 6, 3011 Bern, +41 31 544 22 67 / +41 31 544 22 58, redaktion-collage@f-s-u.ch Gestaltung / Graphisme / Grafica: Hahn+Zimmermann; Druck / Impression / Stampa: Stämpfli AG, Bern; Übersetzungen / Traductions / Traduzioni: Sándor Marazza (D, F → I), Anita Rochedy (D, I → F), Barbara Sauser (I, F → D)

### 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, 7000 Chur, Tel. 044 283 40 40, [info@f-s-u.ch](mailto: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 Autor:innen und Quellenangabe gestattet. Alle Text- und Bildrechte bleiben vorbehalten. / La rédaction dispose librement des textes et images envoyés spontanément. Les articles et informations publiés dans la revue ainsi que les encarts ne reflètent pas forcément la position de la FSU. Toute reproduction requiert l'autorisation de l'auteur et la mention de la source. Tous les droits sont réservés. / La redazione dispone liberamente di testi e immagini pervenuti spontaneamente. Gli articoli e le informazioni pubblicati nella rivista e gli allegati non rispecchiano necessariamente la posizione della FSU. Ogni riproduzione, anche parziale, necessita l'autorizzazione dell'autore e l'indicazione della fonte. Tutti i diritti sono riservati.

### Titelblatt / Couverture / Foto di copertina

Chantier du quartier de la gare de Bulle et vue sur le Moléson  
(Photo: Itten+Brechbühl AG  
Propriétaire: TPF IMMO SA)

