Zeitschrift: Collage : Zeitschrift für Raumentwicklung = périodique du développement territorial = periodico di sviluppo territoriale

Herausgeber: Fédération suisse des urbanistes = Fachverband Schweizer Raumplaner

Band: - (2023)

Heft: 1

Artikel: Risch Rotkreuz : von der Eisenbahngemeinde zur globalisierten Agglomerationsstadt

Autor: Puyenbroeck, Tim van

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1041598

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 02.07.2025

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

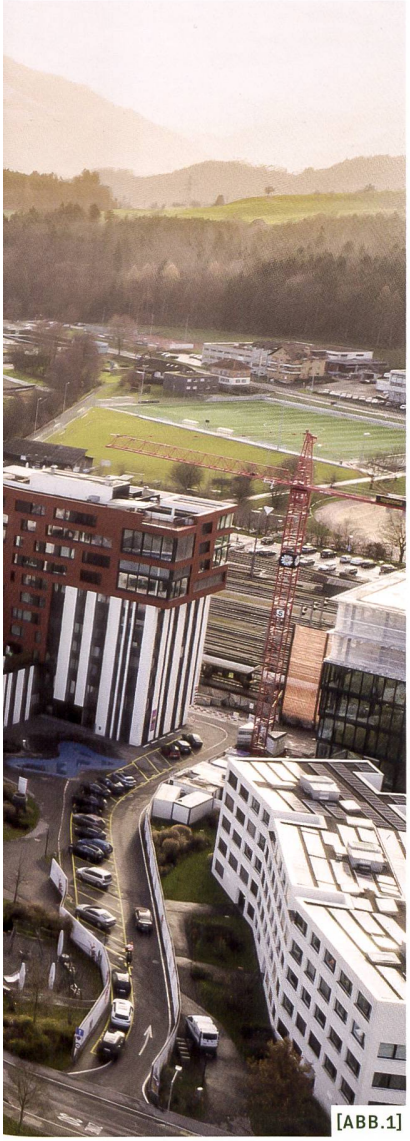
Risch Rotkreuz
Von der Eisenbahngemeinde zur globalisierten Agglomerationsstadt

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 dorfartigen 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 Arealbebauungsplänen 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 Vorzeigeüberbauung, 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

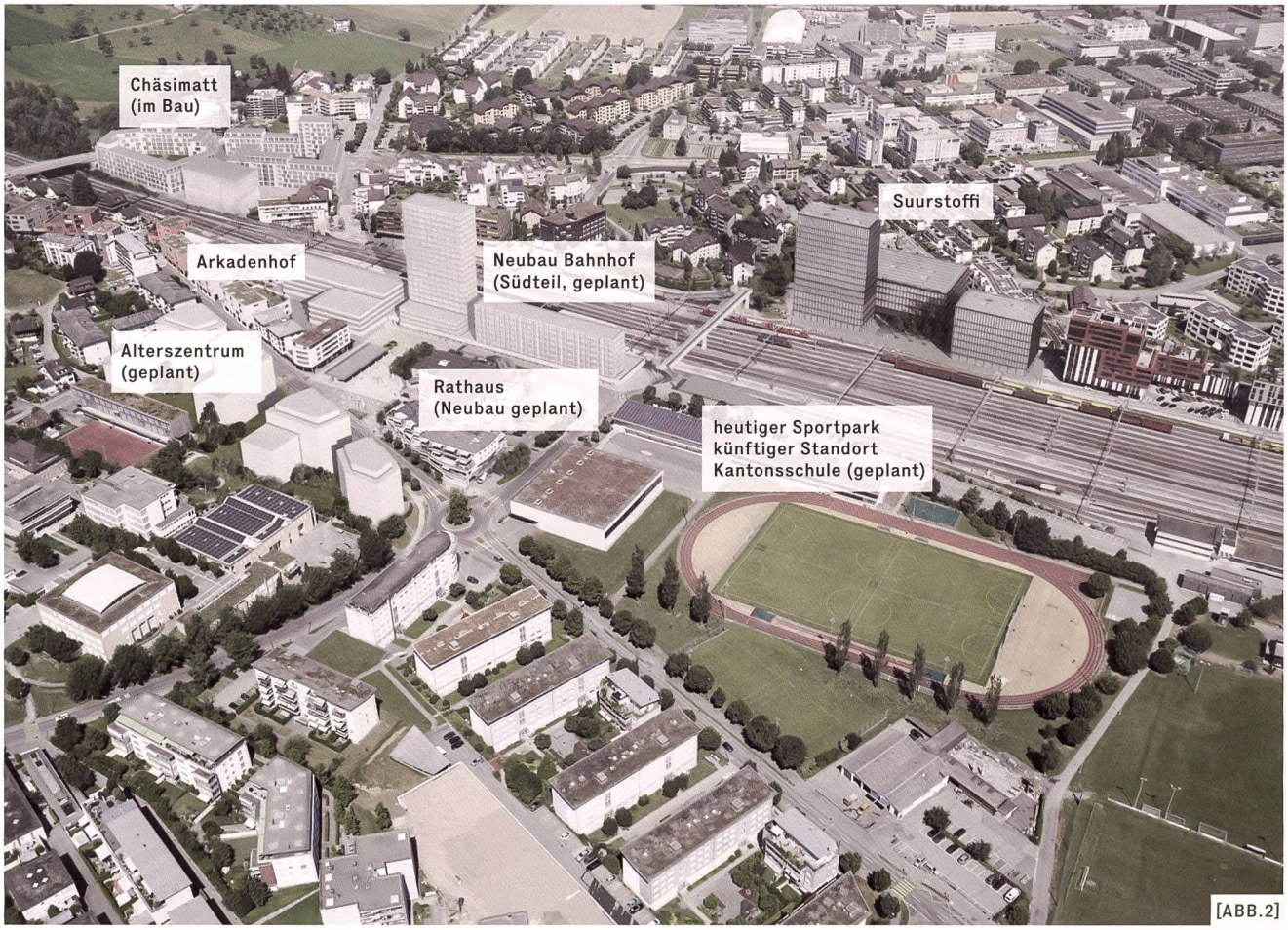
Ein wichtiger Aspekt für das Wachstum ist die Lage im steuergünstigen Kanton Zug. Zwar setzte die wirtschaftliche Entwicklung im Vergleich zu den anderen Zuger Gemeinden erst später ein, stieg dann aber im Vergleich stärker an. Mit dem Ausbau von Roche Diagnostics nach 2000 zum Hauptsitz wurde sie zur 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.

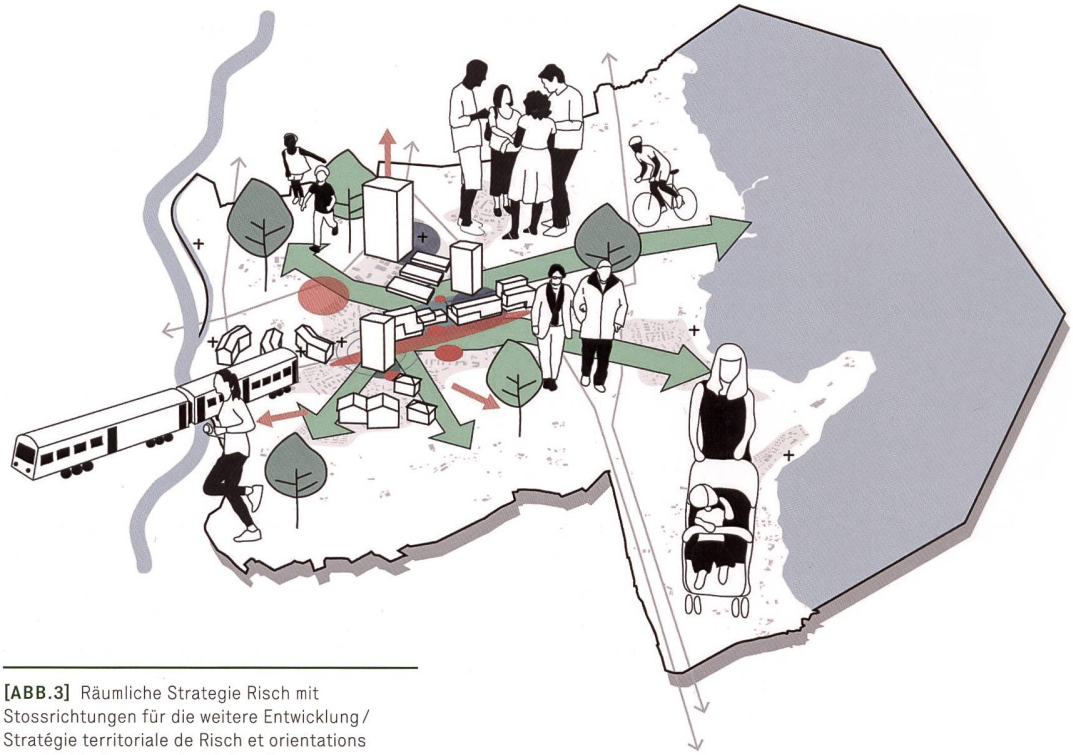
Verkehr, Einbezug der Bevölkerung, neue Player und Nachhaltigkeit als aktuelle Themen

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 Bewohnerschaft 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 «Chäsimatt» 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 Vorzeigebeispiel 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 vernetzet, 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 Chäsimatt 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 abzureissenden 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 nahhaltige 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.