

Die Kunst, den Tiger zu reiten = L'art de chevaucher le tigre = The Art of Riding the Tiger

Autor(en): **Kurz, Daniel / Züger, Roland**

Objektyp: **Preface**

Zeitschrift: **Werk, Bauen + Wohnen**

Band (Jahr): **106 (2019)**

Heft 6: **Programm Agglo : vom Wuchern zum Wachsen**

PDF erstellt am: **26.07.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



Bäume pflanzen im Zentrum von Schlieren: Das Tram generiert neue Stadträume, dabei soll auch Lebensqualität geschaffen werden. Bild: Limmattalbahnhof LTB/Andrin Winteler (bürobureau)

Nirgends wächst und verändert sich die Schweiz so rasant wie in den Agglomerationen am Rand der grossen Städte. Ob im Arc Lémanique, im Limmattal, der Achse Zug–Luzern oder entlang der Birs bei Basel: Die bisher ländlichen oder industriell geprägten Vororte nehmen immer deutlicher städtische Konturen an. Hauptsächlicher Motor dieses Wachstums war primär die Transformation von Industrie-, Lager- und Bahnarealen und ihre Verwandlung in Quartiere mit städtischer Dichte und Mischung. Doch nun zeichnet sich ein planerischer Paradigmenwandel ab: Statt um arrondierte Areale geht es jetzt immer häufiger um den sehr viel schwierigeren Umbau des Bestandes, um die Verdichtung bestehender Quartiere, um die Entwicklung der Zentren und Wohngebiete – wo eine Vielzahl von Interessen und Eigentumsgrenzen aufeinandertreffen. Unter dem raumplanerischen Diktat der Siedlungsentwicklung nach innen plant man heute immer dort, wo schon etwas steht. Das bedingt eine bessere Abstimmung der Planung und Mitsprache der Bevölkerung; Planung wird komplexer als bisher. Dabei wird deutlich: Der öffentliche Raum bestimmt die Qualität der Entwicklung – und nicht die einzelnen Bauprojekte.

Der Subventionsanreiz der Agglomerationsprogramme des Bundes hat seit 2006 viel dazu beigetragen, den Immobilien-Goldrausch in den Agglomerationen in geordnete Bahnen zu lenken, den Langsamverkehr und den ÖV zu stärken und Freiräume sicherzustellen. Denn die Programme schreiben heute zwingend vor, die Planung von Verkehr und Siedlung im Verbund anzugehen. Vor allem aber bewirken sie eine zuvor kaum denkbare Bereitschaft zur Kooperation, Planung und zur Problemlösung über Gemeinde- und sogar Kantonsgrenzen hinweg – im Westen von Wil wie im Westen von Zürich oder im Westen von Lausanne. Denn Verkehrsfragen können einzelne Gemeinden ebenso wenig im Alleingang bewältigen wie etwa die Erschliessung der meist dringend benötigten Erholungsräume in den dicht beplanten Gebieten. So rücken die einst vernachlässigten Rand- und Grenzlagen in den Mittelpunkt des Interesses. Nicht nur politische Grenzen stehen zur Disposition, wenn qualitätsvoller Lebensraum entstehen soll, sondern – mehrere Autoren dieses Hefts tönen es an – immer mehr auch die Parzellen- und Eigentumsgrenzen. — *Daniel Kurz, Roland Züger*

L'art de chevaucher le tigre

La Suisse ne croît et ne se transforme nulle part de manière aussi rapide que dans les agglomérations en bordure des grandes villes. Que ce soit dans l'Arc lémanique, dans la vallée de la Limmat, sur l'axe Zoug-Lucerne ou le long de la Birse près de Bâle, le caractère jusqu'ici rural ou industriel des faubourgs prend des contours toujours plus urbains. Le moteur principal de cette croissance a été d'abord la réaffectation de sites industriels, de zones d'entrepôts et de surfaces ferroviaires et leur transformation en quartiers à densité et mixité de type urbain. Mais un changement de paradigme en matière de planification se dessine actuellement: au lieu de surfaces arrondées, il s'agit maintenant de la bien plus difficile transformation du bâti existant, de la densification de quartiers existants, du développement de centres et de zones d'habitations – où s'affrontent une grande quantité d'intérêts et de limites de propriétés. Aujourd'hui, soumis au diktat de l'aménagement du territoire qui nous somme de développer des lotissements vers l'intérieur, les nouveaux projets concernent toujours un endroit déjà construit. Ceci induit une meilleure concertation de la planification et de la participation de la population; planifier devient donc plus complexe qu'avant. Il devient même plus clair que c'est l'espace public qui détermine la qualité du développement – et non des projets de constructions particuliers.

L'attrait des subventions des programmes d'agglomération de la Confédération a beaucoup contribué depuis 2006 à mettre la ruée vers l'or de l'immobilier dans les agglomérations sur de bons rails, à renforcer la mobilité douce et les transports publics et à réserver des espaces libres. Car ces programmes prescrivent aujourd'hui de façon contraignante d'aborder de manière combinée la planification des axes routiers et des lotissements. Mais surtout, ils provoquent une disposition presque unimaginable auparavant à la coopération, à la planification et à la résolution de problèmes par-dessus les frontières communales et même cantonales: à l'ouest de Wil ou de Zurich comme dans l'Ouest lausannois. Car les communes isolées sont aussi peu capables de gérer les questions de circulation que, par exemple, la mise en valeur d'espaces de récréation dont on a souvent un besoin urgent dans les régions densément planifiées. Les zones situées en bordure et en limite, jadis négligées, deviennent ainsi le centre des pré-occupations. Et, quand il s'agit de faire émerger un habitat de qualité, on ne prend pas seulement en considération des frontières politiques, mais, toujours plus souvent également, des limites de parcelles et de propriétés, comme le soulignent plusieurs auteurs de ce cahier.

— Daniel Kurz, Roland Züger

The Art of Riding the Tiger

Nowhere else is Switzerland growing and changing as rapidly as in the agglomerations on the outskirts of the large cities. Whether in the Arc Lémanique, the Limmattal, the axis Zug-Lucerne or along the Birs near Basel: suburbs that were once largely rural or industrial in character are increasingly acquiring an urban profile. The main motor of this development has been the transformation of former industrial, warehouse and railway sites into quarters with an urban density and mix of functions. But now a change of paradigms in the field of planning is emerging: instead of rounding off sites, the focus is now on the far more complex adaptation of the existing fabric, on increasing the density of existing quarters, developing centres and residential areas—places where a number of different interests and property boundaries meet. Under the spatial planning dictate of inward settlement development, planning today is always focussed on those places where something already exists. This requires planning that is better coordinated and the population must be allowed to have its say; the result is that planning becomes more complex than before. In the process one thing becomes clear: it is public space that determines the quality of the development—and not individual building projects.

Since 2006 attractive subsidies from the Federal agglomeration programs have contributed to ensuring that the real estate boom in the agglomerations is directed along well-ordered paths, to strengthening non-motorised and public transport, and to securing open spaces. For today such subsidies insist on a joint approach to the planning of traffic roads and settlement areas. Above all they have created a previously unimaginable willingness to cooperate, plan and solve problems in a way that extends across community—and even canton—boundaries: in the west of Wil as well as in the west of Zurich or the west of Lausanne. By themselves individual communities are unable to deal with traffic problems or with opening up the recreation space that is so urgently needed in densely planned areas. Consequently, the edges and boundaries that were previously neglected are becoming a central focus of interest. Where the aim is to create living space of real quality it is not only political boundaries that are under discussion, but—as suggested by several authors in this issue—increasingly plot and property boundaries, too. — Daniel Kurz, Roland Züger