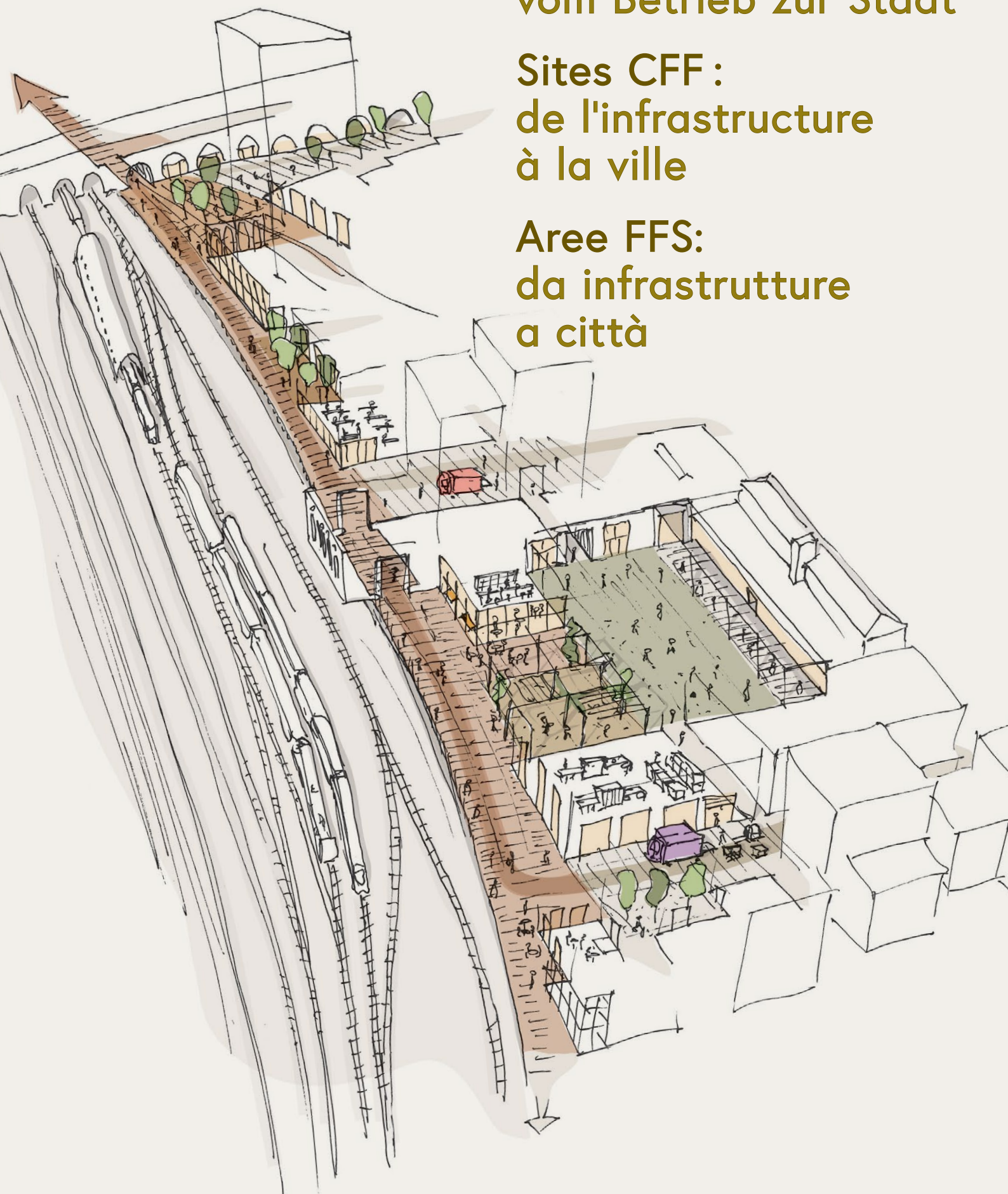


2018

SBB-Areale:
vom Betrieb zur Stadt

Sites CFF :
de l'infrastructure
à la ville

Aree FFS:
da infrastrutture
a città



**SBB-Areale:
vom Betrieb zur Stadt**

**Sites CFF :
de l'infrastructure à la ville**

**Aree FFS:
da infrastrutture a città**

2018



Alle Beiträge in dieser Ausgabe sowie
einen aktuellen Pressespiegel
finden Sie in unserem E-Dossier auf
espazium.ch/sbb-areale

Vous trouverez tous les articles
de ce numéro ainsi qu'une revue de
presse actuelle dans notre
e-dossier à l'adresse suivante :
espazium.ch/sbb-sites

Tutti gli articoli di questo numero e
l'attuale rassegna stampa sono
disponibili sul nostro e-dossier al
seguente indirizzo:
espazium.ch/sbb-aree

Inhalt

Sommaire

Indice



Titelbild Die Planung für das Entwicklungsgebiet Neugasse in Zürich sieht sieben verschiedene Zonen mit unterschiedlichen Charakteristika vor. Im Bild das Gebiet «Am Gleisfeld».

Couverture Les plans pour le site en développement de la Neugasse à Zurich comprennent sept zones avec des caractéristiques différentes. Le dessin montre la zone «Am Gleisfeld».

Foto di copertina Il progetto dell'area di sviluppo Neugasse a Zurigo prevede sette diverse zone con caratteristiche differenti. L'immagine mostra il quartiere «Am Gleisfeld».

- 4 SBB-Areale: vom Betrieb zur Stadt
Sites CFF: de l'infrastructure à la ville
Aree FFS: da infrastrutture a città
Tina Cieslik

- 6 Mehrwert schaffen
Créer de la valeur ajoutée
Creare valore aggiunto
Susanne Zenker

Neugasse, Zürich

- 10 Gemeinsam Stadt machen
Faisons la ville, ensemble
Fare città, insieme
Tina Cieslik
- 18 «Die Leute sehen, was mit ihrer Botschaft passiert»
«Les gens voient ce qu'il advient de leur message»
«Le persone vedono come viene trattato il loro messaggio»
Tina Cieslik
- 25 «Es braucht neue Instrumente in der Baurechtsplanung»
«La planification sous l'angle du droit de la construction requiert de nouveaux instruments»
«Sono necessari nuovi strumenti per la pianificazione sotto il profilo del diritto edilizio»
Tina Cieslik

La Rasude, Lausanne

- 30 Fragmentierte Urbanität
Une urbanité par fragments
Un'urbanità frammentata
Camille Vallet

Güterbahnhofareal Wolf, Basel

- 42 Gezähmt, bebaut, vernetzt
Apprivoisé, urbanisé, connecté
Domata, edificata, interconnessa
Tina Cieslik
- 54 Die Lücke schliessen
Comblér la faille
Colmare un vuoto
Tina Cieslik
- 56 «Entwicklung darf kein Selbstzweck sein»
«Le développement ne doit pas être une fin en soi»
«Lo sviluppo non deve essere fine a se stesso»
Tina Cieslik

- 64 Impressum



EDITORIAL

SBB-Areale: vom Betrieb zur Stadt

Die Schweizerischen Bundesbahnen SBB besitzen Grundstücke an bester Lage, die optimal erschlossen sind. Aufgrund des Strukturwandels werden rund 150 von ihnen in den kommenden Jahren für eine Neunutzung frei. Damit bieten sich den Städten Chancen: Sie können im Zentrum wachsen, und dank eindeutiger Eigentumsverhältnisse sind die Planungsbedingungen zumindest in dieser Hinsicht vergleichsweise komfortabel. Es heisst aber auch: Die Umnutzung findet nicht im leeren Raum statt. In Aspekten wie der Verkehrsplanung, der Freiraumgestaltung oder dem Lärmschutz sind die Grenzen der jeweiligen Projekte teilweise eng gesteckt und wenig flexibel.

EDITORIAL

Sites CFF: de l'infrastructure à la ville

Des terrains bénéficiant d'une mise en valeur remarquable et d'une situation privilégiée en plein cœur de ville? Les Chemins de Fer Fédéraux (CFF) possèdent quelques-uns de ces joyaux. En raison de l'évolution structurelle, les CFF libéreront d'ici quelques années environ 150 de ces sites, qui seront reconquis pour un nouvel usage. C'est une véritable opportunité pour les villes, qui peuvent ainsi se développer en leur centre. Précisons que les conditions de planification sont relativement favorables du fait d'une répartition foncière sans équivoque. Mais attention: la reconversion ne s'accomplit pas sur une terre vierge. Bien au contraire, les projets s'inscrivent dans des limites par-

EDITORIALE

Aree FFS: da infrastrutture a città

Di fondi in posizione ottimale, collocati nei centri urbani e molto ben interconnessi, le Ferrovie federali svizzere FFS ne possiedono diversi. In seguito a una trasformazione strutturale, nei prossimi anni circa 150 di essi potranno essere destinati a nuovi utilizzi. Ciò offrirà alle città nuove opportunità: potranno crescere al centro e, grazie al fatto che si tratta di un unico committente, le condizioni di progettazione saranno agevoli (almeno da questo punto di vista). Bisogna però ricordare che il cambiamento di destinazione non si svolge in uno spazio libero: sotto altri aspetti (come la pianificazione del traffico, la progettazione degli spazi aperti e la protezione contro l'inquina-



1 Planung für das Areal La Rasude im Zentrum von Lausanne

Aménagement du site de La Rasude au centre de Lausanne.

Pianificazione del sito di La Rasude nel centro di Losanna.

Und: Immer individuell (und nicht zu unterschätzen) sind die jeweiligen politischen Rahmenbedingungen – daher gibt es auch kein Patentrezept für eine erfolgreiche Arealentwicklung.

Wir zeigen in dieser Publikation drei aktuelle Beispiele aus Basel, Lausanne und Zürich, bei denen jeweils unterschiedliche Verfahrensarten zum Zug kommen. Sie bieten keine Standardlösung, sondern suchen Antworten. Denn: Was bedeutet Stadt heute und in Zukunft? Wie wird Stadt gemacht? Und: Wer macht dabei mit?

TINA CIESLIK, Redaktorin Architektur/
Innenarchitektur TEC21, tina.cieslik@tec21.ch

fois étroites et peu flexibles, à divers points de vue, comme ceux de l'organisation du trafic, de l'aménagement des espaces publics ou de la protection anti-bruit par exemple. De plus, l'environnement politique est toujours spécifique (cet aspect ne doit pas être sous-estimé) et c'est aussi la raison pour laquelle il n'y a pas de recette miracle pour réussir la réhabilitation de friches.

Nous vous présentons dans cette publication trois exemples d'actualité, à Bâle, Lausanne et Zurich qui font appel à des procédures variées. Loin de nous livrer une solution standard, ces projets sont plutôt une quête de réponses. Car que signifie le mot « ville » aujourd'hui? Quel sens prendra-t-il demain? Comment fait-on la ville? Et surtout quels sont les acteurs de ce processus?

TINA CIESLIK, rédactrice architecture/archi-
tecture d'intérieur TEC21, tina.cieslik@tec21.ch

mento fonico) i limiti di tali progetti sono in alcuni casi stretti e poco flessibili. Inoltre, sempre diverse (e da non sottovalutare) sono le condizioni quadro a livello politico. Per questo motivo non esiste una formula magica per il giusto sviluppo di tali aree.

In questa pubblicazione presentiamo tre esempi di attualità provenienti da Basilea, Losanna e Zurigo nell'ambito dei quali vengono seguiti approcci procedurali diversi. Non offrono soluzioni standard, ma cercano risposte. Cosa significa città, oggi e in futuro? Come viene fatta la città? E – la questione fondamentale – chi partecipa a tale processo?

TINA CIESLIK, redattrice architettura/
architettura d'interni TEC21,
tina.cieslik@tec21.ch

Mehrwert schaffen

Créer de la valeur ajoutée

Creare valore aggiunto

SBB-Grundstücke, die nicht mehr für Bahnzwecke genutzt werden, sollen in neue vernetzte, offene, attraktive und lebendige Quartiere umgewandelt werden. Dafür sorgt bei SBB Immobilien ein Team aus zehn Stadtplanern und Architekten.

Aufgrund ihrer Lage und häufig auch ihrer Grösse leisten die Projekte einen aktiven Beitrag, das Gesicht unserer Stadtzentren zu verändern. Sie fördern die Entstehung der nachhaltigen Stadt und die Verdichtung nach innen – eine Entwicklung, die mit einer grossen Verantwortung für die Schweiz von morgen verbunden ist.

Zürich Neugasse, Basel Wolf oder auch Lausanne La Rasude befinden sich im Herzen der Ballungsräume. Im Einvernehmen mit den Behörden geht es darum, diese Quartiere zu entwickeln, aufzuwerten und ihr Potenzial auf nachhaltige Weise auszuschöpfen. Dabei sollen sie sowohl in ihrer Funktion als auch in ihrer Form in einen bestehenden urbanen Kontext eingebunden werden.

In ihrer Funktion, denn diese neuen Quartiere sollen attraktiv und lebendig sein und den aktuellen Bedürfnissen des Markts genügen, aber sie sollen von den Bewohnern der angrenzenden Quartiere auch akzeptiert werden.

In ihrer Form, denn die vorgeschlagene Bebauung muss sich in die bestehende urbane Struktur einfügen und hierbei ausreichend freie Bereiche für hochwer-

Les terrains des CFF qui n'ont plus de vocation ferroviaire doivent être transformés en nouveaux quartiers connectés, ouverts, attractifs et vivants. Chez CFF Immobilier, cela est assuré par une équipe de dix urbanistes et architectes.

De par leur situation et souvent leur ampleur, les projets contribuent activement à changer le visage de nos centres urbains. Ils participent à la promotion de la ville durable et à la densification vers l'intérieur. Un développement qui implique une grande responsabilité pour la Suisse de demain.

Zürich Neugasse, Basel Wolf ou Lausanne La Rasude sont au cœur des agglomérations. En accord avec les autorités, il s'agit de développer et de valoriser ces quartiers à la hauteur de leur potentiel et de façon durable, tout en les intégrant dans leur fonction que dans leur forme à un contexte urbain existant.

Dans leur fonction, car ces nouveaux quartiers doivent être attractifs et vivants, répondre aux demandes actuelles du marché, mais nous voulons aussi qu'ils soient acceptés et que les habitants des quartiers alentours se les approprient.

Dans leur forme, car le bâti proposé doit s'inscrire dans la structure urbaine existante, tout en laissant suffisamment de secteurs libres pour des espaces publics de qualité, qu'il s'agira d'animer par les affectations des rez-de-chaussée.

Gli immobili delle FFS che non sono più destinati all'uso infrastrutturale, devono essere trasformati in nuovi quartieri interconnessi, aperti, attraenti e vivaci. Per realizzare questi obiettivi FFS Immobili si avvale di un team di dieci architetti e urbanisti.

Grazie alla loro posizione, oltre che alle loro dimensioni, i progetti contribuiscono attivamente a mutare l'aspetto dei nostri centri urbani. Partecipano alla promozione della città sostenibile e alla densificazione verso l'interno. Uno sviluppo che implica una grande responsabilità per la Svizzera di domani.

Zurigo Neugasse, Basilea Wolf o Losanna La Rasude sono al centro delle agglomerazioni. In accordo con le autorità, l'obiettivo è sviluppare e valorizzare il potenziale di questi quartieri in modo sostenibile, integrandoli nel contesto urbano esistente dal punto di vista sia della funzione che della forma.

Dal punto di vista della loro funzione desideriamo rendere questi nuovi quartieri attraenti e vivaci, rispondendo alla richiesta attuale del mercato, ma vogliamo anche che siano accettati e fatti propri dagli abitanti dei quartieri limitrofi.

Dal punto di vista della forma, vogliamo che la costruzione proposta si inserisca nella struttura urbana esistente, lasciando abbastanza spazio libero per creare aree pubbliche di qualità, che dovranno essere animate tramite le attività promosse a livello strada.



1 Entwicklungsgebiet
Lausanne La Rasude mit den
geplanten Volumen im
Stadtgefüge. Die Höhe der
Neubauten wurde mehrfach
angepasst.

Site en développement
Lausanne La Rasude avec
des volumes prévus dans la
structure urbaine. La hauteur
des nouveaux bâtiments
a été réajustée à plusieurs
reprises.

Area di sviluppo Losanna
La Rasude con dei volumi
pianificati nella struttura
urbana. L'altezza dei nuovi
edifici è stata modificata
più volte.

tige öffentliche Räume lassen, die durch die Nutzungen der ebenerdigen Geschossflächen belebt werden. Und schliesslich soll dies auf nachhaltige Weise geschehen, denn diese Projekte müssen den Ehrgeiz und den Mut beweisen, bereits heute den Massstab und die Dichte der Quartiere in der Stadt von morgen vorzugeben.

Bei diesem vielschichtigen Prozess ermöglichen es Beteiligungsmassnahmen, Politik und Gesellschaft in unsere Überlegungen einzubeziehen. Denn neben Planern und Behörden spielen die wertvollen Beiträge der Bevölkerung und von lokalen Vereinigungen eine wichtige Rolle bei unseren Projekten. Die Geschichte

Enfin, de façon durable, car ces projets doivent afficher l'ambition et le courage de fixer dès aujourd'hui l'échelle et la densité des quartiers de la ville de demain.

Dans ce processus complexe, les démarches participatives permettent d'associer le politique et la société civile à nos réflexions. Aux côtés des planificateurs et des autorités, la population et les associations locales ont en effet un rôle important à jouer dans nos projets, nous apportant de précieuses contributions. Connaître l'histoire du lieu, comprendre les usages, respecter les sensibilités locales, appréhender les tendances politiques nous est essentiel pour développer des quartiers qui répondent aux attentes

Il tutto in modo sostenibile, perché questi progetti devono avere l'ambizione e il coraggio di stabilire sin da oggi la scala e la densità dei quartieri della città di domani.

In questo meccanismo complesso, i processi di partecipazione ci permettono di associare politica e società alle nostre riflessioni. Oltre ai pianificatori e alle autorità, la popolazione e le associazioni locali svolgono un ruolo importante nei nostri progetti, fornendoci contributi preziosi. Conoscere la storia del luogo, comprenderne gli usi, rispettare le sensibilità locali, capire le tendenze politiche è essenziale per sviluppare quartieri che soddisfino le aspettative della comunità,



2



3

2 Entwicklungsgebiet Neugasse, Zürich:
Das 30 000 m² grosse Areal (Bildmitte)
wird an drei Seiten von Siedlungen gerahmt.
Im Süden grenzt es ans Gleisfeld.

Site en développement Neugasse, Zurich:
les 30 000 m² (au centre de l'image) sont
encadrés sur trois côtés par des quartiers
d'habitation. Au sud, le site borde la voie
fermée.

Area di sviluppo Neugasse, Zurigo:
l'area di 30.000 m² (al centro della foto) è
circondata su tre lati da insediamenti.
A sud confina con i binari.

3 Der nördliche Teil des Güterbahnhofs Wolf
im Osten von Basel soll dereinst zum
durchmischten Stadtquartier werden.

La partie nord de la gare de fret Wolf à l'est
de Bâle deviendra un jour un quartier mixte.

La parte settentrionale della stazione merci
di Wolf, a est di Basilea, diventerà un giorno
un quartiere misto.

des Orts zu kennen, die Gepflogenheiten zu verstehen, die Stimmungen vor Ort zu beachten und die politischen Trends zu erfassen ist für uns von entscheidender Bedeutung, wenn wir Quartiere entwickeln wollen, die den Erwartungen des Gemeinwesens genügen, einen Mehrwert für die Bevölkerung einbringen und somit die politische Akzeptanz erlangen, die unverzichtbar ist, damit unsere Ideen konkret umgesetzt werden können.

Wir fordern daher jeden Einzelnen auf, von diesem Recht Gebrauch zu machen – dem Recht, sein Wissen und seine Gedanken in einem konstruktiven Sinn mitzuteilen. Wir erwarten allerdings, dass diese Beteiligung auch mit einer Pflicht einhergeht – der Pflicht, zuzuhören und sich einem gemeinsamen Vorgehen anzuschliessen. Hierbei müssen rein persönliche Interessen hintangestellt werden.

Anhand von drei Projekten stellen wir Ihnen drei verschiedene Beteiligungsmassnahmen vor, die jedoch unser stets gleiches Ziel verfolgen: die Lebensqualität unserer Kunden zu verbessern.

SUSANNE ZENKER, Leiterin Anlageobjekte
Entwicklung SBB Immobilien

de la collectivité, apportent une plus-value pour la population et gagnent ainsi le consentement politique qui nous est indispensable pour que nos idées puissent concrètement voir le jour.

Nous invitons ainsi chacun à faire usage de ce droit, le droit de partager ses connaissances et ses réflexions dans un esprit constructif. Mais nous attendons que cette participation soit assortie d'un devoir également, le devoir d'écoute et d'approche collective, les intérêts purement personnels devant, eux, être écartés.

Au travers de trois projets, nous vous présentons trois démarches participatives différentes, mais affichant notre même objectif qui est bien d'améliorer la qualité de vie de nos clients.

SUSANNE ZENKER, responsable chez CFF
Immobilier du Développement des objets
de placement

apportino valore aggiunto alla popolazione e ottengano così l'accettazione politica che è essenziale per noi affinché le nostre idee possano essere messe in pratica.

Invitiamo pertanto tutti ad avvalersi di tale diritto, quello di condividere le proprie conoscenze e le proprie riflessioni in uno spirito costruttivo. Tuttavia, ci aspettiamo che questa partecipazione sia accompagnata anche da un dovere, il dovere di ascoltare e di adottare un approccio collettivo, lasciando da parte gli interessi puramente personali.

Attraverso tre progetti, presentiamo tre diversi approcci partecipativi, ma con un obiettivo comune: migliorare la qualità della vita dei nostri clienti.

SUSANNE ZENKER, responsabile Investimenti
immobiliari – Sviluppo FFS Immobili



4 Aktuell planen die SBB Umnutzungen von diversen Arealen in der ganzen Schweiz.

Les CFF planifient actuellement la transformation de différents sites dans toute la Suisse.

Le FFS stanno attualmente pianificando la trasformazione di diverse siti in tutta la Svizzera.

Gemeinsam Stadt machen

Faisons la ville, ensemble

Fare città, insieme

Entwicklungsgebiet Neugasse Zürich, partizipatorische Planung

Valorisation du site de la Neugasse Zurich, projet participatif

Zona di sviluppo Neugasse a Zurigo, progettazione partecipativa

1 Bei der Planung für das Entwicklungsgebiet Neugasse konnte die Bevölkerung ihre Ideen in 1:200-Modellen umsetzen.

Lors de la planification du projet de développement de la Neugasse, la population a pu mettre en œuvre ses idées dans des maquettes à l'échelle 1:200.

Nella pianificazione del progetto di sviluppo Neugasse, la popolazione ha potuto realizzare le proprie idee in modelli 1:200.



Bei den Planungen für das Entwicklungsgebiet Neugasse betraten die SBB Neuland: Erstmals konnte die Bevölkerung von Beginn an ihre Anforderungen an ein neues Quartier formulieren.

Avec les projets de valorisation du site de la Neugasse, les CFF se sont aventurés en terre inconnue: pour la première fois, les habitants pouvaient formuler dès la phase initiale ce qu'ils attendaient d'un nouveau quartier.

Nella progettazione per la zona di sviluppo Neugasse, le FFS si sono addentrate in un territorio finora inesplorato: per la prima volta la popolazione ha potuto formulare i requisiti per il quartiere fin dalle prime battute.

Die Geschichte der Schweizerischen Bundesbahnen SBB beginnt vor über 170 Jahren in Zürich. Hier wurde 1847 die erste komplette Bahnstrecke auf Schweizer Boden eingeweiht. Die im Volksmund «Spanisch-Brötli-Bahn» genannte Linie führte von Zürich nach Baden und wurde von der Schweizerischen Nordbahn SNB betrieben, die 1902 zu den staatseigenen SBB wurde. Für den Bahnbetrieb benötigte man Flächen: zum Rangieren, für die Reparatur und Wartung des Rollmaterials, als Kohlelager. Ermöglicht wurde der möglichst unbürokratische Landerwerb vom 1850 eigens erlassenen Expropriationsgesetz – zur Not auch gegen den Willen der Besitzer.

Heute geht die Entwicklung in die entgegengesetzte Richtung: Man braucht weniger Flächen, Funktionen werden an einzelnen Standorten gebündelt. Die Veränderungen betreffen auch das SBB-Depot G auf dem Areal Neugasse. Das zwischen Gleisfeld, Viadukt und Josefswiese liegende, 30 000 m² grosse Grundstück beherbergt die schützenswerte Lokomotivremise (1925–1927), entworfen vom damaligen Leiter des SBB-Hochbaubüros des Kreises III, Mainard Lorenz. Dazu kommen Werkhallen von 1959 und 1963 sowie ein Hochhaus von SBB-Architekt Max Vogt von 1965. Aktuell werden hier noch Lokomotiven und einzelne Waggons gewartet oder repariert. Für längere Zugkompositionen ist die Halle aber zu kurz. Das Grundstück ist es auch, ein Ausbau daher nicht möglich. Bis 2022 sollen die Werkstätten in die benachbarte Serviceanlage Herdern umziehen. Zudem wird im Gleisfeld eine neue Anlage gebaut. Das Areal Neugasse wird somit frei für eine Neunutzung.

Dabei ist die Neugasse nur eines von drei Stadtzürcher Gebieten, die geöffnet

L'histoire des Chemins de Fer Fédéraux (CFF) a commencé à Zurich il y a plus de 170 ans. C'est ici que fut inaugurée en 1847 la première liaison ferroviaire sur le sol suisse. Cette ligne rebaptisée «Spanisch-Brötli-Bahn» (train des petits pains espagnols) par la population reliait Zurich à Baden. Elle était exploitée par la Schweizerische Nordbahn SNB, la compagnie qui en 1902 deviendrait la société nationale des CFF. L'exploitation ferroviaire nécessitait d'importantes surfaces, que ce soit pour les manœuvres, la maintenance et la remise en état du matériel roulant ou le stockage de charbon. Grâce à la promulgation de la loi d'expropriation en 1850, les CFF ont pu acquérir des terrains avec un minimum de tracasseries administratives – y compris contre le gré des propriétaires le cas échéant.

Aujourd'hui, les choses évoluent en sens inverse: les besoins en superficie ne sont plus aussi importants, les fonctions sont regroupées sur des sites isolés. Ces changements affectent aussi le dépôt G des CFF sur le site de la Neugasse. Situé entre les voies ferrées, le viaduc et le parc Josefswiese, ce terrain de 30 000 m² héberge le dépôt de locomotives (1925–1927), un bâtiment qui mériterait d'être protégé. Mainard Lorenz, jadis directeur du bureau des constructions CFF du district III, en avait dessiné les plans. À celui-ci s'ajoutent les halles de 1959 et 1963, ainsi qu'une tour datant de 1965, que l'on doit à l'architecte des CFF Max Vogt. Des locomotives et des wagons sont encore réparés et entretenus ici de nos jours. Pour les longues compositions de trains cependant, la halle est trop courte, tout comme le terrain, et une extension n'est pas possible. D'ici 2022, les ateliers seront transférés dans le centre d'entretien voisin de Her-

La storia delle Ferrovie Federali Svizzere inizia oltre 170 anni fa proprio a Zurigo. Fu qui che nel 1847 venne inaugurata la prima tratta ferroviaria su suolo svizzero. La linea collegava Zurigo a Baden (da dove provenivano i gustosi prodotti da forno a cui la tratta doveva il suo nomignolo «Spanisch-Brötli-Bahn», ovvero la «ferrovia dei panini spagnoli») ed era gestita dalla Schweizerische Nordbahn SNB, che nel 1902 confluì nella regia delle FFS. L'esercizio ferroviario aveva bisogno di spazi: per le manovre, la riparazione e la manutenzione del materiale rotabile e lo stoccaggio del carbone. L'acquisizione dei terreni era favorita – in caso di necessità anche contro la volontà dei proprietari – dalla legge sulle espropriazioni, appositamente emanata nel 1850.

Oggi lo sviluppo procede in direzione opposta: sono necessarie superfici minori e le funzioni vengono accorpate presso singole sedi. I cambiamenti riguardano anche il deposito G delle FFS nell'area Neugasse. Il fondo di 30 000 m² collocato fra binari, viadotto e il parco di Josefswiese ospita la rimessa per locomotive – opera degna di protezione – progettata da Mainard Lorenz (1925–1927), all'epoca responsabile dell'ufficio delle costruzioni delle FFS del circondario III. A ciò si aggiungono le officine del 1959 e del 1963, così come un edificio a torre dell'architetto delle FFS Max Vogt risalente al 1965. Qui vengono effettuati ancora oggi interventi di manutenzione su locomotive e singoli vagoni, ma sia il capannone che il fondo sono troppo piccoli, e non è quindi possibile un ampliamento. Entro il 2022 le officine saranno pertanto trasferite nel vicino impianto di servizio di Herdern. Nella zona dei binari sarà così realizzato un nuovo impianto, liberando l'area Neugasse per una nuova destinazione d'uso.

und auf denen künftig statt Eisenbahnen Bewohner und Angestellte verkehren werden. Zusammen mit den Arealen «Werkstadt» und «Hardfeld» wird bis 2031 eine Fläche von 140 000 m² für Wohnungen und Arbeitsplätze zur Verfügung stehen. Zürich wächst entlang der Gleise.

Im Hinblick auf diese Veränderung erarbeiteten die SBB 2016 die Strategie

dern. Un nouveau centre doit être construit dans la zone ferroviaire. Le site de la Neugasse sera ainsi prêt pour une nouvelle affectation.

Neugasse n'est que l'un des trois sites de Zurich qui seront prochainement ouverts, et où la circulation des trains sera remplacée par le déplacement des habitants et des employés. Avec les sites

Si tratta solo di una delle tre zone urbane zurighesi che saranno riconvertite e in futuro saranno occupate da abitanti e impiegati, anziché da treni. Assieme alle aree Werkstadt e Hardfeld, entro il 2031 sarà quindi messa a disposizione per la realizzazione di 2 alloggi e uffici una superficie complessiva di 140 000 m². Zurigo cresce lungo i binari.

STATEMENT

«Die Stadt der Vielen»

«An der Neugasse wurde ein partizipatives Verfahren erprobt, das kaum Vorbilder kennt. Entgegen herkömmlichen Mitwirkungsverfahren, wo vorbereitend zu einem geschlossenen Planungsverfahren Vorgaben gesammelt und anschliessend in einem Echoraum kommentiert werden, wurde hier gemeinsam mit der interessierten Bevölkerung geplant.

Da die Dichte bereits im Vorfeld mit einer Ausnützungsziffer von mindestens 2.0 festgelegt wurde, waren die Mitwirkenden damit konfrontiert, sehr viel Baumasse unterbringen zu müssen, was zu vielen Hochhausvorschlägen führte. Dass dies in einem Zielkonflikt mit der Forderung nach bezahlbarem Wohnraum steht, war den Teilnehmenden nicht bewusst und zeigt die Herausforderungen der gewählten Übungsanlage.

Neben der volumetrischen Bewältigung des Programms beschreibt das Planungsteam sieben städtebauliche Situationen mit den entsprechenden Anforderungen und möglichen Typologien. Damit gelingt es recht gut zu definieren, was der öffentliche Freiraum und zukünftige Bauten an den betreffenden Stellen zu leisten haben, damit ein vielfältiges und belebtes Stück Stadt entstehen kann.

Obwohl es sich um ein grosses Areal handelt, erweisen sich die Handlungsspielräume als erstaunlich klein. Die grossen, teilweise geschützten Hallenstrukturen des Depots G liegen sperrig dazwischen, lassen sich aber gut als Schulstandort nutzen. Damit das Quartier nicht in drei Fragmente zerfällt, müsste eine offene und vielseitig nutzbare Typologie entwickelt werden, die gleichzeitig Schule und Schmelztiegel für Quartieraktivitäten ist.

Die Fachbegleitung wurde mit 15 Personen breit besetzt. Zusammen mit dem Projektteam waren an den Echoräumen rund 30 Personen beteiligt, was eine stark strukturierte Diskussion in den Arbeitsgruppen erforderlich machte und damit nicht immer die Tiefe erreichte, die für dieses komplexe und offene Verfahren erforderlich gewesen wäre.

Insgesamt handelt es sich um ein spannendes Format, das weiterentwickelt werden sollte. Es birgt grosse Chancen, tragfähige Lösungen für umkämpfte Orte der Stadt zu finden.»

Andreas Wirz, Mitglied der Fachbegleitung

«Une ville pour tous»

«Une démarche participative sans précédent a été expérimentée pour le site de la Neugasse. Contrairement aux procédures habituelles de participation, où des contraintes sont préalablement répertoriées dans le cadre d'un processus fermé, puis commentées dans un forum de discussion, les habitants intéressés ont cette fois été intégrés dès la phase de conception.

La densité avait été déterminée en amont avec un indice d'utilisation du sol de 2,0 minimum, aussi les contributeurs étaient-ils confrontés à la nécessité d'inclure un important volume de construction, d'où de nombreuses propositions de tours. Le fait qu'il en résulte un conflit d'objectifs avec l'exigence de logements à prix abordables n'était pas connu des participants, comme l'a montré le processus participatif.

Parallèlement à la maîtrise volumétrique du programme, l'équipe des concepteurs a décrit sept situations urbanistiques avec les contraintes associées et les typologies possibles. Cela a permis de définir de façon relativement précise quels devaient être les apports des espaces publics et des constructions futures à ces endroits pour favoriser l'émergence d'un petit coin de ville vivant et diversifié.

Bien qu'il s'agisse d'un espace étendu, les marges de manœuvre s'avèrent étonnamment restreintes. Les vastes structures des halles du dépôt G, dont certaines sont protégées, peuvent constituer un obstacle, même si elles offrent un site propice pour une école. Pour éviter que le quartier ne se fragmente en trois parties, il conviendrait de développer une typologie ouverte et polyvalente, qui soit à la fois une école et un creuset pour des activités de quartier.

Le comité d'accompagnement est constitué de quinze membres. Avec l'équipe du projet, une trentaine de personnes ont pris part aux activités des forums de discussion, d'où la nécessité d'une discussion très structurée au sein des groupes de travail. Les approfondissements qui auraient parfois été requis pour cette procédure complexe et ouverte n'ont toutefois pas toujours été atteints.

Il s'agit d'un format passionnant dans l'ensemble, qui devrait être davantage développé. Il recèle de formidables opportunités pour dégager des solutions réalistes pour la valorisation de sites convoités de la ville.»

Andreas Wirz, membre du groupe d'experts

«La città dei molti»

«Nell'area Neugasse è stata sperimentata una procedura partecipativa senza precedenti. Contrariamente alle procedure classiche di consultazione e partecipazione, nel quadro delle quali si raccolgono input (che vengono successivamente commentati in un forum di discussione) in preparazione di un processo di progettazione chiuso, in questo caso la progettazione è stata realizzata assieme alla popolazione interessata.

Siccome la densità era stata preventivamente definita con un indice di sfruttamento pari ad almeno 2.0, i partecipanti si sono dovuti confrontare con l'inserimento una grande massa di immobili, necessità che ha portato a numerose proposte basate su edifici a torre. I partecipanti non erano tuttavia consapevoli del fatto che ciò comportasse un conflitto di obiettivi con l'esigenza di spazio abitabile a prezzo accessibile; ciò dimostra le sfide insite del terreno di prova scelto.

Oltre a risolvere il programma sotto il profilo volumetrico, il team di progettazione descrive sette situazioni urbanistiche con i rispettivi requisiti e le possibili tipologie. In questo modo si riescono a definire in maniera efficiente i requisiti prestazionali posti allo spazio pubblico e alle future costruzioni nei punti in questione affinché possa sorgere una zona urbana vivace e variegata.

Sebbene si tratti di un'area ampia, i margini di manovra si rivelano sorprendentemente ridotti. Le grandi strutture del deposito G, in parte tutelate, possono essere utilizzate anche come sede scolastica. Affinché il quartiere non si frammentasse in tre tronconi, era necessario sviluppare una tipologia aperta e con ampie possibilità di utilizzo, che fungesse al tempo stesso da scuola e da punto di incontro per le attività del quartiere.

Il comitato di assistenza tecnica contava ben 15 membri. Assieme al team di progetto, ai forum di riflessione hanno partecipato quindi circa 30 persone, fatto che ha reso necessaria una discussione fortemente strutturata all'interno dei gruppi di lavoro, e che non sempre ha garantito i necessari approfondimenti richiesti per questa procedura complessa e aperta.

Nel complesso si tratta di un format interessante, che andrebbe ulteriormente sviluppato e che offre notevoli opportunità per l'individuazione di soluzioni sostenibili per le aree urbane contese.»

Andreas Wirz, membro del gruppo di esperti



3 Zürich, 1919: Das an den Viadukt angrenzende Gebiet der heutigen Neugasse ist noch unbesiedelt.

Zurich, 1919: le site de l'actuelle Neugasse, adjacente au viaduc, est encore inhabité.

Zurigo, 1919: L'area dell'odierna Neugasse adiacente al viadotto è ancora disabitata.

«Gleisraum West», die in Zusammenarbeit mit der Stadt die Ziele für die frei werdenden Areale festlegte. Bei der Neugasse einigten sich die Beteiligten auf eine kleinmasstäbliche Entwicklung mit durchmischter Wohnüberbauung: Neben rund 250 Arbeitsplätzen sollen Wohnungen für etwa 900 Menschen entstehen, ein Drittel davon gemeinnützig. Eine Ausnützungsziffer von > 2.0 wird angestrebt.

Bottum-up

Im Süden grenzt das Gebiet Neugasse an die SBB-Gleise. An den übrigen Seiten ist es von Wohnüberbauungen umgeben. Aufgrund dieser Nachbarschaft und der gewünschten engen Verflechtung mit dem umliegenden Quartier entschieden sich die SBB, einen partizipatorischen Planungsprozess für die Entwicklung des Areals zu initiieren. Das Besondere daran: Anstatt wie sonst üblich mit der Bevölkerung über weit ausgereifte Konzepte zu diskutieren, wurde hier der Ablauf umgekehrt. In moderierten Workshops formulierte die Bevölkerung ihre Bedürfnisse und entwickelte Szenarien für den frei werdenden Raum – eine Idee des

de Werkstadt et Hardfeld, une superficie de 140 000 m² sera disponible d'ici 2031 pour accueillir des logements et des postes de travail. Zurich se développe le long des voies ferrées.

Dans l'optique de cette évolution, les CFF ont élaboré en 2016 la stratégie «Gleisraum West» et défini en collaboration avec la ville des objectifs pour les trois sites appelés à se libérer. Pour Neugasse, les intervenants se sont entendus pour un développement à petite échelle avec des immeubles d'habitation mêlés à d'autres constructions. Outre quelque 250 postes de travail, des logements pouvant accueillir 900 personnes environ doivent sortir de terre, dont un tiers de logements à loyers modérés. L'objectif est un indice d'utilisation du sol supérieur à 2.0.

De bas en haut

Au sud, le site de la Neugasse jouxte les voies ferrées des CFF. Les autres côtés sont délimités par des immeubles d'habitation. En raison de ce voisinage, et compte tenu de la forte imbrication souhaitée avec le quartier environnant, les CFF ont décidé d'initier un processus participatif pour le projet de développement

In vista di tale cambiamento, nel 2016 le FFS hanno elaborato la strategia «Gleisraum West», nel quadro della quale sono stati definiti, in collaborazione con la città, gli obiettivi per le aree in procinto di liberarsi. Per quanto riguarda la Neugasse, i soggetti coinvolti si sono accordati per uno sviluppo su piccola scala, con un complesso residenziale misto: oltre a circa 250 posti di lavoro sono previsti alloggi per circa 900 persone, un terzo dei quali di utilità pubblica. L'obiettivo è un indice di sfruttamento superiore a 2.0.

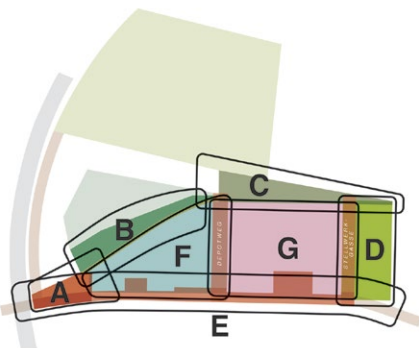
Un processo dal basso

L'area Neugasse confina sul lato sud con i binari delle FFS, mentre sugli altri è delimitata da complessi residenziali. In considerazione dell'auspicata stretta interconnessione con i quartieri circostanti, le FFS hanno deciso di avviare una procedura di progettazione partecipativa. I suoi tratti peculiari? Anziché discutere con la popolazione di progetti già in fase avanzata, si è seguito un iter opposto. Tramite workshop guidati, i cittadini hanno formulato le proprie esigenze e sviluppato scenari per definire il nuovo spazio: un'idea del team dei moderatori,

4 Situation Entwicklungsgebiet Neugasse, Zürich: In den Workshops teilten die Beteiligten das Areal in sieben Bereiche mit jeweils unterschiedlichen Charakteristiken auf.

Zone de développement du site Neugasse, Zürich: dans les ateliers, les participants ont divisé la zone en sept parties, chacune ayant des caractéristiques différentes.

Area di sviluppo del sito Neugasse, Zurigo: nei workshop i partecipanti hanno suddiviso l'area in sette aree, ciascuna con caratteristiche diverse.



C «An der Neugasse»

Ein Platz zwischen altem und neuem Quartier



A «Viaduktplatz»

Städtischer Knotenpunkt zwischen Viadukt und Areal Neugasse

B «Gleisgärten»

Freiraum für Nachbarschaft und Quartier



F «Im Gleisspitz»

Wohnen und arbeiten auf verschiedenen Ebenen

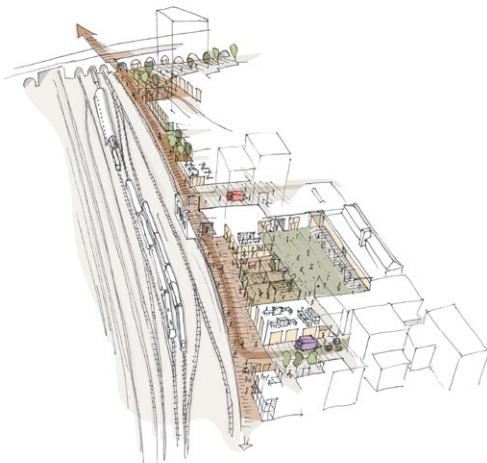




E «Am Gleisfeld»
Freiraumsequenz und Weg
am Gleisfeld

G «Depot G»
Innovatives Ensemble und
Mittelpunkt des Areals

D «Beim Stellwerk»
Wohnen und arbeiten an
Gärten und Gassen



beteiligten Moderatorenteams, das auch die Methodik für die Umsetzung des anspruchsvollen Verfahrens erarbeitete (vgl. Interview S. 18). Das Ziel: Ein städtebauliches Entwicklungskonzept als Grundlage für die Umzonierung des Gebiets von der Industrie- in eine attraktive Wohnzone. In diesem Prozess gibt es drei Teilneh-

de ce secteur. La spécificité est la suivante : plutôt que de discuter avec les habitants de concepts élaborés, comme cela se fait habituellement, le processus a été cette fois inversé. Dans le cadre d'ateliers dirigés, les habitants ont pu exprimer leurs besoins et imaginer des scénarios pour l'utilisation de cet espace qui sera

che ha elaborato anche la metodologia di attuazione di questa complessa procedura (cfr. intervista a pag. 21). L'obiettivo era quello di elaborare un piano di sviluppo urbanistico che fosse alla base della riclassificazione dell'area da zona industriale ad attrattiva zona residenziale.

STATEMENT

«Jugendliche entwickeln ihre Stadt mit»

«Als die SBB uns von der Offenen Jugendarbeit Zürich (OJA Zürich) baten, beim Mitwirkungsprozess für das Areal Neugasse einzusteigen, nahmen wir zuerst eine kritische Haltung ein. Es war uns wichtig zu prüfen, dass die Jugendlichen echt partizipieren konnten und nicht instrumentalisiert würden. Schnell wurde deutlich, dass die Projektverantwortlichen reales Interesse an der Mitarbeit der Jugendlichen und der OJA hatten. Wir nutzten somit unsere Treffangebote, um mit den Jugendlichen ins Gespräch zu kommen und ihre Wünsche und Befürchtungen abzuholen. Viele Jugendliche fanden es spannend. Einige hatten schon von ihren Eltern davon gehört und waren dem Projekt gegenüber kritisch eingestellt. Andere nutzten die Chance zu platzieren, dass sie sich schon lang ein Hallenbad, Jugendhaus oder einen Game-Raum in ihrem Quartier wünschten.

An den Workshops der SBB nahmen insgesamt 15 Mädchen und Knaben im Oberstufenalter teil und wurden von uns dabei unterstützt. Viel Support brauchten sie jedoch nicht. Schnell wurden die Meinungen der Jugendlichen von den anwesenden Erwachsenen aufgenommen und sogar aktiv erfragt. Die spontanen, kreativen und fantasievollen Inputs der Jugendlichen führten zu einem echten Mehrwert und wirkten sich anregend auf die erwachsenen Teilnehmenden aus.

Parallel zur Mitwirkung der SBB bildete sich auch die Gemeinschaft, die 100% gemeinsamen Wohnungsbau fordert. Wir haben die Thematik des knappen Wohnraums auch in die Diskussion mit den Jugendlichen aufgenommen. So haben die Jugendlichen verschiedene Stimmen rund um Stadtentwicklung gehört und sich selbst ihre Meinungen gebildet und sich ausgetauscht. Für die OJA Zürich mit dem Ziel, Jugendliche für (politische) Partizipation zu befähigen, war die Arealentwicklung sehr wirkungsvoll, da viele Jugendliche erfahren haben, dass ihre Meinung ernst genommen wird und sie ihr Quartier mitgestalten können. Ich würde mir in der Stadtentwicklung noch mehr Jugendmitwirkung nach dem Beispiel der SBB wünschen.»

*Norina Schenker, Jugendarbeiterin,
Stellenleiterin OJA Kreis 5 & Planet5*

«Les jeunes s'associent au développement de leur ville»

«Lorsque les CFF nous ont demandé si l'OJA Zurich (organisme zurichois de travail en milieu ouvert avec des jeunes) pouvait être associé au processus participatif pour le développement du site de la Neugasse, notre réaction première fut celle de la réserve. Pour nous, il était important de nous assurer que les jeunes pourraient s'impliquer véritablement et qu'ils ne seraient pas instrumentalisés. Il est rapidement apparu que les responsables du projet étaient réellement intéressés par cette participation des jeunes et de l'OJA. Nous avons donc mis à profit notre programme de rencontres pour établir un dialogue avec les jeunes et sonder leurs aspirations et leurs appréhensions. Bon nombre de ces jeunes étaient enthousiasmés par le projet. Certains en avaient déjà entendu parler par leurs parents et ils étaient plutôt critiques. D'autres ont saisi cette occasion pour faire savoir qu'ils souhaitaient depuis longtemps une piscine, une maison des jeunes ou encore une salle de jeux dans leur quartier.

Quinze adolescents (filles et garçons) ont donc pris part à l'atelier des CFF et nous les avons soutenus. Mais ils n'avaient guère besoin d'accompagnement. L'opinion des jeunes a été recueillie rapidement et même sollicitée activement par les adultes présents. Les suggestions spontanées, créatives et imaginatives des jeunes ont apporté une véritable plus-value à cette rencontre et elles ont même produit un effet stimulant sur les adultes.

Parallèlement à la collaboration des CFF s'est constituée la communauté qui réclame la construction de 100% de logements sociaux. Nous avons abordé la question de l'insuffisance du parc de logements lors de la discussion avec les jeunes. Les jeunes ont ainsi entendu différents sons de cloche sur le développement urbain; ils se sont forgé leur opinion et ont échangé leurs points de vue. Pour l'OJA Zurich, le projet de valorisation du site s'est avéré très efficace pour donner aux jeunes les moyens d'une participation (politique). Bon nombre de jeunes ont en effet pu constater que leur avis était pris en considération et qu'ils pouvaient s'impliquer dans le façonnement de leur quartier. Dans le contexte du développement urbain, je souhaiterais que les jeunes soient plus souvent conviés à participer à des projets selon l'exemple des CFF.»

*Norina Schenker, animatrice socio-culturelle
Cheffe de service OJA Kreis 5 & Planet5*

«Il contributo dei giovani allo sviluppo della propria città»

«Quando le FFS hanno chiesto a noi dell'OJA di Zurigo di partecipare al processo collaborativo relativo all'area della Neugasse, come associazione per l'animazione socioculturale in ambito giovanile abbiamo inizialmente assunto un atteggiamento critico: per noi era infatti importante assicurare che i giovani avessero un'opportunità di autentica partecipazione, senza essere strumentalizzati. Ben presto è stato chiaro che i responsabili del progetto avevano un interesse reale alla collaborazione dei giovani e dell'OJA. Abbiamo quindi sfruttato il nostro programma di incontri per affrontare la questione con ragazzi e ragazze, sondandone desideri e timori. In molti hanno trovato l'iniziativa appassionante. Alcuni ne avevano già sentito parlare dai genitori e avevano un atteggiamento critico nei confronti del progetto. Altri hanno colto l'occasione per affermare che da tempo si augurano una piscina, un centro giovanile oppure una sala giochi nel loro quartiere.

Con il nostro supporto, ai workshop delle FFS hanno preso parte complessivamente 15 tra ragazze e ragazzi delle scuole medie. Non c'è stato bisogno di assisterli: le opinioni dei giovani sono state rapidamente recepite dagli adulti presenti, che le hanno addirittura sollecitate. Gli input spontanei, creativi e pieni di fantasia dei ragazzi hanno prodotto un autentico valore aggiunto, fungendo da stimolo per i partecipanti adulti.

Parallelamente all'iniziativa delle FFS si è formato anche un collettivo che chiede alloggi di utilità pubblica al 100%. Nella discussione con i giovani abbiamo affrontato anche la tematica della scarsità di alloggi. Abbiamo quindi avuto modo di sentire diverse voci sullo sviluppo urbano, dando a ragazze e ragazzi l'opportunità di formarsi un'opinione e di confrontarsi. Nell'ottica di fornire ai giovani le capacità di partecipazione (politica), per l'OJA di Zurigo il progetto di sviluppo dell'area si è rivelato molto efficace perché molti adolescenti hanno avuto modo di vedere come la loro opinione venisse effettivamente presa in esame e in quale maniera potessero contribuire a dar forma al proprio quartiere. Nel campo dello sviluppo urbano posso solo auspicare una partecipazione ancora maggiore dei giovani sul modello fornito dalle FFS.»

*Norina Schenker, animatrice socioculturale;
Responsabile OJA circondario 5 & Planet5.*

5 Die beim Entwicklungsgebiet Neugasse gewählte Methodik für die Partizipation im Schema: Nach jedem Workshop mit der Bevölkerung folgte ein Zwischenschritt, in dem das Moderatorenteam und teilweise die Fachplaner die Erkenntnisse bündelten und zur Weiterbearbeitung vorbereiteten.

La méthodologie choisie dans la zone de développement de la Neugasse pour participer au projet: après chaque atelier avec la population, une étape intermédiaire a suivi, au cours de laquelle l'équipe de modérateurs et en partie les planificateurs spécialisés ont regroupé les résultats et les ont préparés pour un traitement ultérieur.

La metodologia scelta nell'area di sviluppo Neugasse per la partecipazione al progetto: dopo ogni workshop con la popolazione, è seguita una fase intermedia, in cui il team dei moderatori e in parte i pianificatori specializzati hanno raccolto i risultati e li hanno preparati per un'ulteriore elaborazione.



mergruppen: die interessierte Bevölkerung, die innerhalb von moderierten öffentlichen Veranstaltungen verschiedene Visionen für das Gebiet entwickelte. Zwei dieser Workshops sowie ein Planungsatelier fanden zeitlich konzentriert mit jeweils einem Abstand von zehn Tagen im März 2017 statt, pro Anlass nahmen 80 bis 200 Personen teil. Die Workshops dienten dem Sammeln und Schärfen der Vorstellungen und Anforderungen. Im Planungsatelier wurden die schriftlich und in Plänen festgehaltenen Ideen in 1:200-Modellen räumlich überprüft und weiterentwickelt. Zwischen den Veranstaltungen fassten die beauftragten Planer – Gruppe 2 – mit den Moderatoren die gewonnenen Erkenntnisse zusammen und verdichteten sie für die Weiterbearbeitung im nächsten Workshop.

An einem weiteren Workshop im Mai 2017 wurden zwei Varianten der bisherigen Ergebnisse kommentiert und bewertet. In dieser Phase wurde der Prozess fachlich eng begleitet von der dritten Gruppe, einem 16-köpfigen Gremium aus Vertretern der involvierten Departemente der Stadt, ausgewählten Vertretern der Berufsverbände sowie Fachpersonen assoziierter Disziplinen, von Landschaftsarchitektur über Immobilienökonomie bis hin zur Soziologie. Dieses Fachgremium nahm teilweise auch beobachtend an den Workshops teil. Das von Planern und Moderatoren erstellte städtebauliche Entwicklungskonzept legte man Ende November in einem weiteren Workshop den Teilnehmenden zur Diskussion vor.

disponible prochainement – une idée de l'équipe de modérateurs, qui a également défini la méthodologie pour la mise en œuvre de cette procédure exigeante (cf. interview, page 19). L'objectif est de définir un concept de développement urbain qui viendra étayer la modification du zonage de ce secteur industriel appelé à devenir un quartier d'habitation attractif.

Trois groupes d'intervenants participent à ce processus: les habitants intéressés qui, dans le cadre de réunions publiques dirigées, ont élaboré diverses visions pour le site. En mars 2017, deux de ces ateliers et un atelier de planification se sont tenus dans un court laps de temps avec un intervalle de seulement dix jours entre chaque rencontre et la participation de 80 à 200 personnes. Les ateliers ont permis de recueillir des suggestions et de préciser les exigences. Dans le cadre de l'atelier de planification, les idées notées par écrit et consignées dans des plans ont fait l'objet d'un contrôle et elles ont été affinées à l'aide de maquettes à l'échelle 1:200. Entre deux réunions, les mandataires (groupe 2) faisaient la synthèse avec les modérateurs des connaissances acquises au cours de la séance, et les condensaient en vue de leur exploitation au cours de l'atelier suivant. À l'occasion d'un autre atelier en mai 2017, deux variantes des conclusions précédentes ont été commentées et évaluées. Durant cette phase, le processus a été soumis à un étroit suivi technique par un troisième groupe, un comité de 16 personnes regroupant les représentants de services municipaux et d'associations profession-

Questo processo prevede tre gruppi di partecipanti. Il primo comprende la popolazione interessata, che ha sviluppato diverse visioni per l'area all'interno di eventi pubblici condotti da un moderatore. Due di questi workshop e un atelier di progettazione si sono svolti a marzo 2017 in una finestra temporale ristretta, a una distanza di dieci giorni l'uno dall'altro; agli eventi hanno partecipato dalle 80 alle 200 persone. I workshop avevano l'obiettivo di raccogliere e mettere a fuoco idee e requisiti. Nell'atelier di progettazione sono state verificate e perfezionate le idee precedentemente elaborate sotto forma di documenti scritti e progetti. Nel lasso di tempo fra gli eventi, i progettisti incaricati – il secondo gruppo di soggetti partecipanti – hanno riassunto assieme ai moderatori i risultati ottenuti, sintetizzandoli affinché potessero essere affrontati nel workshop successivo. In un ulteriore workshop a maggio 2017 sono state commentate e valutate due varianti dei risultati ottenuti. In questa fase il processo è stato coadiuvato dal terzo gruppo, un comitato di 16 persone composto da rappresentanti dei dicasteri dei Comuni coinvolti, da rappresentanti selezionati delle associazioni professionali, così come da specialisti dell'architettura del paesaggio, dell'economia immobiliare o della sociologia. In alcuni casi questo comitato tecnico ha anche partecipato ai workshop come osservatore. Il piano di sviluppo urbanistico elaborato da progettisti e moderatori è stato presentato ai partecipanti ai fini di una ulteriore discussione alla fine di novembre in occasione di un nuovo workshop.



Michael Emmenegger studierte von 1987 bis 1994 an der Uni Basel Geografie, Geschichte und Soziologie. Er berät Gemeinwesen und Private bei Fragen der sozialräumlichen Entwicklung und konzipiert und moderiert Partizipationsverfahren. Seit 2007 führt er sein Unternehmen in Zürich.

Michael Emmenegger a étudié la géographie, l'histoire et la sociologie à l'Université de Bâle de 1987 à 1994. Aujourd'hui, il conseille des collectivités publiques et des structures privées dans le contexte du développement de l'espace social, conçoit et pilote des procédures participatives. Depuis 2007, il dirige son entreprise à Zurich.

Michael Emmenegger ha studiato geografia, storia e sociologia all'Università di Basilea dal 1987 al 1994. Ora opera come consulente per enti pubblici e privati relativamente a questioni di sviluppo socio-territoriale, progettando e moderando procedure partecipative. Dal 2007 svolge attività in proprio a Zurigo.

«Die Leute sehen, was mit ihrer Botschaft passiert»

Tina Cieslik: *Herr Emmenegger, was ist Ihre Rolle im Planungsprozess für die Quartiererweiterung Neugasse?*

Michael Emmenegger: Ich bin der externe Beauftragte für die Entwicklung dieses Planungsverfahrens – für den Teil, bei dem es um Partizipation geht und um den Einbezug der Akteure. Ausserdem bin ich der Moderator der dazugehörigen Veranstaltungen. Mein Team und ich haben das Beteiligungsverfahren konzipiert und zusammen mit dem Planungsteam realisiert. Wir haben die Veranstaltungen dazu vorbereitet, organisiert, durchgeführt, protokolliert und ausgewertet. In Zusammenarbeit mit dem Planungsteam haben wir darauf geachtet, dass die Ergebnisse in die Planungsarbeit einfließen. Wir waren eine Art Intermediär zwischen den Akteuren, die am Verfahren teilgenommen haben, und den Auftraggebern. Wir sind in diesem Sinn auch als Übersetzer dabei, wobei in diesem Verfahren wir Partizipationsbegleiter und das Planerteam, aber auch die Disziplinen, zunehmend miteinander verschmolzen.

Wie sah das Beteiligungsverfahren konkret aus?

Im März 2017 fanden drei öffentliche Grossgruppenveranstaltungen innerhalb von zehn Tagen statt.

Im ersten Workshop sammelten wir die Anforderungen an die Quartiererweiterung auf dem Areal Neugasse. Im anschliessenden ersten Zwischenschritt werteten wir die Anforderungen aus und formulierten daraus vier Entwicklungsrichtungen. Dann kam der nächste Workshop, die sogenannte Planungswerkstatt. Diese führten wir aus Kapazitätsgründen zweimal durch. An diesen ganztägigen Werkstätten entwarfen die Teilnehmerinnen und Teilnehmer Modelle für die vier Entwicklungsrichtungen. Dabei konnten sie auch ihre Visionen in 1:200-Modellen räumlich umsetzen. Im nächsten Zwischenschritt haben wir Partizipationsbegleiter zusammen mit dem

Planerteam die Ergebnisse aus der Werkstatt analysiert, und das Planerteam hat daraus Entwicklungsbilder als Diagramme erstellt und die Ideen und Ansätze in den Modellen in einer Bibliothek zusammengefasst. Darauf aufbauend erarbeitete das Planerteam erste konzeptionelle Vorschläge. Diese schärfte die Teilnehmenden am dritten Workshop. Anschliessend haben wir uns fünf Wochen Zeit genommen und aus den Konzepten und Bildern Varianten entwickelt, die wir am vierten Workshop im Mai zur Diskussion stellten. Mit den Ergebnissen aus diesem Workshop gingen wir bis November 2017 in einen längeren Entwurfsprozess. In diesen wurden auch die externe Fachbegleitung und die städtischen Amtsstellen aktiv einbezogen. Den Entwurf des städtebaulichen Entwicklungskonzepts, der daraus resultierte, haben wir mit den Teilnehmenden am fünften Workshop im November öffentlich diskutiert. Auch dieses Feedback floss in das Konzept ein, das nun die Grundlage bildet für den Masterplan der SBB für die Stadt Zürich und die daraus resultierenden planungs- und baurechtlichen Vorgaben.

Rein organisatorisch: Wie schafft man es, das Wissen von rund 200 Leuten in einen Plan zu transferieren?

Man holt das ganze System in einem Raum: die Entscheidungsträger, jene, die die operative Verantwortung tragen, und jene, die einen Beitrag leisten wollen. Dann teilt man das grosse Ganze in kleine, arbeitsfähige Einheiten auf. Wir arbeiten dabei meist mit Tischgruppen à acht bis zehn Personen. Verschiedene Gruppen erhalten unterschiedliche Aufgaben. Sie haben entweder eine genaue Anleitung und moderieren sich selber oder werden durch eine Tischmoderation begleitet. Wir mischen die Beteiligten meist willkürlich, auch deshalb braucht es im Vorfeld immer eine Analyse der Akteure, und es ist nötig, sich für die Workshops anzumelden. Dann gilt es, die richtigen Fragen zu stellen: Fragen, die die Beteiligten

beantworten können; die für sie Sinn ergeben und Lust auslösen, sie zu bearbeiten – und die natürlich einen Beitrag leisten, um ein Produkt zu verbessern. Unsere Arbeitsweise setzt voraus, dass die Leute sich als Teil eines Gemeinwesens verstehen und bereit sind, gemeinsam eine Vorstellung zu entwickeln. Wichtig ist, dass sich unterschiedliche Menschen gemeinsam zum selben Thema austauschen und alle Positionen und Ansprüche die gleiche Bedeutung haben. Was als übereinstimmend mitgenommen wird, entscheiden die Teilnehmenden. Sie bewerten und priorisieren auch ihr Ergebnis und sagen, was besonders wichtig ist.

Die Ergebnisse jeder Veranstaltung werden von uns protokolliert und ausgewertet. Aus den Beiträgen der einzelnen Kleinsysteme produzieren wir in mehreren Schritten ein Gesamtbild – ausschliesslich mit den Aussagen der Tischgruppen. Wir achten darauf, dass die Leute in jedem Schritt sehen, was mit ihrer Botschaft passiert. Am jeweils nächsten Workshop zeigen wir, was wir aus den Ergebnissen gemacht haben. Das Planerteam präsentiert, wie es die Resultate planerisch weiterentwickelt hat, anschliessend wird wieder in Gruppen diskutiert. Beim Planungsverfahren Neugasse war besonders, dass wir die ersten drei öffentlichen Grossgruppen-Workshops «Sammeln», «Kreieren» und «Schärfen» innerhalb von nur zehn Tagen durchführten, das Element der Planungswerkstatt – also das eigentliche Stadtmodellieren – als konkreten Arbeits- und Entwicklungsschritt einbauten und dass die Teilnehmenden die Anfor-

derungen aus den Entwicklungsrichtungen im Modell gebaut haben. Das fanden die Leute super – und wir alle auch. Besonders war auch, mit welcher Energie und auf welchem hohem Niveau die Teilnehmenden argumentiert, sich eingebracht und die Synthese kritisch reflektiert haben.

Die Herausforderung besteht jetzt darin, diesen lebendigen Teilnahmeprozess am Leben zu erhalten.

In der klassischen Planung findet die Arbeit nach der Leitbild- oder Konzeptphase mehrheitlich zwischen den Grundeigentümern und den Behörden statt. Unser Anspruch – und derjenige der SBB – ist es, diesen planungsrechtlichen Prozess laufen zu lassen, aber parallel dazu den Diskurs weiterzuführen – zum Beispiel über die Ansprüche des Gewerbes, über die Möglichkeiten bei Ausgestaltung und Betrieb von Aussen- und Freiräumen, oder wie man mit Gemeinnützigkeit umgeht. Dies auch, um neben dem städtebaulichen Entwicklungskonzept weitere Grundlagen für die Projektwettbewerbe zu erhalten. Auch danach sollen Zwischenergebnisse laufend diskutiert werden können. Idee dieses Verfahrens ist es ja von Beginn an, eine Basis zu schaffen, um den Raum kontinuierlich weiterzuentwickeln und im Idealfall auch Strukturen aufzubauen, wie sich die Bewohnerinnen und Bewohner des Areals und die Leute, die da arbeiten werden, künftig organisieren und austauschen können. Wir gehen dabei durchaus von dem Bild aus, dass die, die jetzt mitplanen, später auch da wohnen und arbeiten könnten.

« Les gens voient ce qu'il advient de leur message »

Tina Cieslik: Monsieur Emmenegger, quel est votre rôle dans le processus d'aménagement pour l'extension du quartier Neugasse ?

Michael Emmenegger : Je suis le mandataire externe en charge du développement de cette procédure d'aménagement. Je m'occupe plus particulièrement de la partie relative à la participation et à l'intégration des acteurs. J'interviens aussi comme modérateur dans le cadre des réunions. Mon équipe et moi-même avons défini la procédure participative et l'avons mise en œuvre en liaison avec l'équipe du projet. Nous avons préparé, organisé, animé, consigné dans des procès-verbaux et évalué les réunions. En collaboration avec l'équipe du projet, nous avons ensuite veillé à ce que les conclusions soient intégrées dans les études. Nous avons été une sorte de médiateur entre les mandants d'un côté, et les acteurs impliqués dans la procédure de l'autre. De ce point de vue, nous avons aussi joué un rôle de catalyseur, dans la mesure où nous avons induit une fusion progressive non seulement entre les accompagnateurs de la participation et l'équipe des concepteurs, mais aussi entre les disciplines.

Comment la procédure participative s'est-elle présentée concrètement ?

En mars 2017, trois réunions publiques de grande envergure se sont succédées en l'espace de dix jours.

Lors du premier atelier, nous avons recueilli les exigences pour l'extension du quartier sur le site de la Neugasse. Au cours de la première phase intermédiaire qui a suivi, nous avons évalué ces exigences et défini à partir de celles-ci quatre orientations d'aménagement. L'atelier suivant, appelé atelier de planification, a pu se dérouler à sa suite. Pour des raisons de capacité, celui-ci s'est tenu deux fois. Au cours de ces ateliers d'une journée, les participants ont imaginé des maquettes pour les quatre orientations d'aménagement. Ils ont pu mettre en œuvre leurs visions à l'aide de modèles à l'échelle 1 : 200. Lors de la phase intermédiaire suivante, nous – c'est-à-dire les accompagnateurs de la participation avec l'équipe des concepteurs – avons analysé les conclusions de l'atelier. Puis l'équipe des concepteurs a élaboré à partir de celles-ci des scénarios de développement sous la forme de diagrammes, avant de synthétiser dans une bibliothèque les approches et les concepts présents dans les maquettes. En s'appuyant sur ces éléments, l'équipe des concepteurs a ensuite formulé ses premières propositions, que les participants ont pu affiner dans le cadre du troisième atelier. Nous nous sommes alors accordés cinq semaines pour développer des variantes à partir des concepts et des images. Celles-ci ont été au cœur des discussions du quatrième atelier qui s'est tenu en mai. Munis des conclusions de cet atelier,

nous avons entamé un long processus de conception qui nous a conduit jusqu'en novembre 2017. L'accompagnement technique externe et les services municipaux y ont pris eux aussi une part active. Lors du cinquième atelier en novembre, nous avons soumis à une discussion publique la version provisoire du concept de développement urbanistique qui en a résulté. Le feedback a été injecté dans le concept, sur lequel reposent aujourd'hui le plan directeur des CFF pour la ville de Zurich et les obligations au titre du droit de la construction et de l'aménagement du territoire.

D'un point de vue purement organisationnel : comment parvient-on à retranscrire dans un plan le savoir d'environ 200 personnes ?

On réunit tout le monde dans une pièce : les décideurs, ceux qui assument la responsabilité opérationnelle, et ceux qui souhaitent fournir une contribution. On divise ensuite cette assemblée en petites unités opérationnelles. Nous travaillons le plus souvent en groupes de huit à dix personnes réunies autour d'une table. Diverses tâches sont confiées à différents groupes. S'ils ne sont pas dirigés de façon rigoureuse et s'ils ne se « modèrent » pas d'eux-mêmes, un animateur s'installe à leur table pour les accompagner. Nous mélangeons les personnes de façon arbitraire le plus souvent, d'où l'importance en amont d'une analyse systématique des acteurs. De plus, il est nécessaire de s'inscrire pour participer à un atelier. Il s'agit ensuite de poser les bonnes questions : des questions auxquelles les participants puissent répondre, qui aient un sens pour eux et leur donnent envie de s'investir pour les traiter – et qui permettent bien entendu de contribuer à l'amélioration d'un produit. Notre méthode suppose que les personnes éprouvent un sentiment d'appartenance à un collectif, et qu'elles soient disposées à développer ensemble une vision. Il est important que des individus différents échangent ensemble sur un même thème, et que tous les avis

et toutes les revendications soient sur un pied d'égalité. Ce sont les participants qui décident de la proposition qui sera retenue à l'unanimité. Ce sont eux aussi qui évaluent et hiérarchisent leurs conclusions, et dégagent les aspects particulièrement importants.

Les conclusions des différentes réunions sont analysées et consignées par nos soins dans un procès-verbal. À partir des contributions des divers sous-ensembles, nous élaborons progressivement une vision globale – qui se fonde uniquement sur les assertions des groupes de travail. Nous veillons à ce que les participants puissent voir à chaque étape ce qu'il advient de leur message. L'atelier suivant est aussi l'occasion de montrer ce que nous avons fait des conclusions. L'équipe des concepteurs explique comment ces éléments ont été développés sur un plan conceptuel, puis les discussions se poursuivent en groupes. La procédure d'aménagement du site Neugasse est assez particulière. Les trois rencontres publiques de grande envergure, à savoir les ateliers « recueillir », « créer » et « préciser », se sont en effet déroulées sur une période de dix jours seulement. L'élément de l'atelier de planification – c'est-à-dire la modélisation de la ville à proprement parler – a été pris en compte en tant que phase concrète de travail et de développement. Enfin, les participants ont intégré dans la maquette les exigences liées aux orientations d'aménagement. Les gens ont trouvé cela formidable – et nous aussi. Une autre particularité réside dans l'énergie déployée par les participants, et le niveau élevé avec lesquels tous ont argumenté, se sont investis, ont mené une réflexion critique sur la synthèse.

Le défi est désormais de maintenir en vie ce processus participatif dynamique.

Dans le cadre d'un aménagement classique, le travail succède à la phase de définition du concept et des objectifs, et il fait surtout intervenir les propriétaires du terrain et les services administratifs. Notre ambition, tout comme celle des CFF, est

1 Während der Workshops bearbeiten Kleingruppen einzelne Aspekte der Planung.

Pendant les ateliers, de petits groupes ont travaillé sur des aspects spécifiques de la planification.

Durante i workshop, piccoli gruppi hanno lavorato su singoli aspetti della pianificazione.



de laisser se dérouler ce processus relevant du droit de l'aménagement du territoire, tout en poursuivant parallèlement le débat – par exemple sur les intentions des professionnels, sur les possibilités offertes pour l'agencement et l'utilisation des extérieurs et des espaces publics, ou encore sur la gestion de l'intérêt général. Outre le concept de développement urbanistique, l'enjeu est aussi de fournir d'autres matériaux pour les concours de projets. Il s'agit également de pouvoir débattre en permanence sur les conclusions intermédiaires.

L'idée de cette procédure n'est-elle pas en effet de créer d'emblée une base pour aménager l'espace de façon continue et, dans l'idéal, mettre en place des structures qui permettent aux personnes qui seront appelées à habiter et/ou travailler dans le quartier de s'organiser et d'échanger. Nous nous inscrivons ici totalement dans cette vision selon laquelle ceux qui s'associent aujourd'hui à l'aménagement des lieux pourraient être ceux qui y vivront et y travailleront demain.

«Le persone vedono come è trattato il loro messaggio»

Tina Cieslik: Signor Emmenegger, qual è il suo ruolo nel processo di progettazione per l'ampliamento del quartiere Neugasse?

Michael Emmenegger: Sono l'addetto esterno allo sviluppo di questa procedura di progettazione per la parte che riguarda la partecipazione e il coinvolgimento dei vari attori. Fungo inoltre da moderatore per gli eventi corrispondenti. Con il mio staff abbiamo concepito la procedura partecipativa e l'abbiamo messa in pratica assieme al team di progettazione. Ci siamo occupati della preparazione, dell'organizzazione, dello svolgimento, della verbalizzazione e della valutazione di tutti i relativi eventi. In collaborazione con il team di progettazione, abbiamo inoltre fatto in modo che i risultati confluissero nel loro lavoro. Siamo stati una sorta di intermediario fra i diversi attori che hanno partecipato a questa procedura e il committente. In quest'ottica fungiamo anche da traduttori: nel quadro di questa procedura, noi che agevoliamo la partecipazione e il team di progettisti, ma anche le diverse discipline, siamo soggetti a un progressivo processo di amalgama.

Come si è svolta concretamente la procedura partecipativa?

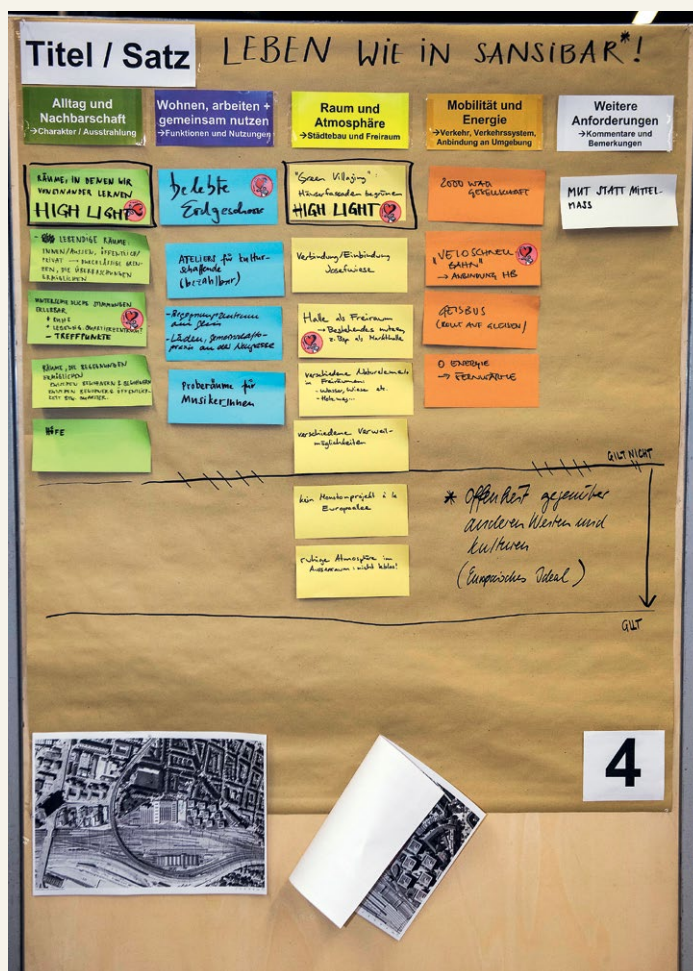
A marzo 2017, nell'arco di dieci giorni si sono svolti tre eventi pubblici per grandi gruppi.

Nel primo workshop abbiamo raccolto i requisiti posti al processo di ampliamento del quartiere nell'area della Neugasse. Nella successiva prima fase intermedia abbiamo valutato i requisiti, sulla cui base abbiamo formulato quattro direttrici di sviluppo. È stata poi la volta del workshop successivo, il cosiddetto atelier di progettazione. Per questioni di capienza abbiamo dovuto svolgerlo due volte. In occasione di questi eventi, i partecipanti hanno elaborato modelli per le quattro direttrici di sviluppo, riuscendo a modellare tridimensionalmente le proprie visioni in plastici 1:200. Nella successiva fase intermedia, assieme al team di progettisti, noi addetti alla partecipazione abbiamo analizzato i risultati dell'atelier, sulla base dei quali il team di progettisti ha elaborato quadri di sviluppo sotto forma di grafici, riassumendo in una biblioteca le idee e gli approcci espressi nei modelli. Prendendo le mosse da questo materiale, il team di progettisti ha poi abbozzato i primi progetti, che sono stati poi perfezionati dai partecipanti nel

corso del terzo workshop. Ci siamo poi presi cinque settimane di tempo per sviluppare delle varianti partendo da proposte di massima e immagini, che abbiamo poi presentato a maggio in occasione del quarto workshop. Con i risultati di questo incontro abbiamo poi elaborato un progetto, che ci ha impegnato fino a novembre 2017. In questa circostanza sono stati coinvolti attivamente anche il comitato esterno di assistenza tecnica e gli uffici cittadini. La bozza del piano di sviluppo urbanistico elaborata è stata poi discussa pubblicamente assieme ai partecipanti in occasione del quinto workshop, tenutosi a novembre. Anche questi feedback sono confluiti nel concetto che costituisce la base per il masterplan delle FFS per la città di Zurigo e per le corrispondenti direttive in materia di diritto della costruzione e della pianificazione del territorio. Fra maggio e novembre non ci sono stati workshop pubblici. In questo periodo si sono svolti i primi due cosiddetti «Hallengespräche», gli incontri tenuti in un padiglione delle FFS, in occasione dei quali sono stati affrontati i temi «Spazio e mobilità» e «Spazio e società». Era importante dimostrare come, mentre si continua a lavorare dietro le quinte, la discussione sui contenuti prosegue a livello pubblico.

Dal punto di vista organizzativo, come si fa a trasferire in un progetto unitario le conoscenze di circa 200 persone?

Occorre portare tutti gli attori in un unico luogo: i decision maker, le persone che assumono la responsabilità operativa e coloro i quali vogliono fornire il proprio contributo. Bisogna poi suddividere il tutto in piccole unità in grado di lavorare concretamente. Generalmente riuniamo da otto a dieci persone attorno a un tavolo. I gruppi ricevono compiti differenti, hanno istruzioni precise e si auto-moderano, oppure vengono assistiti. Solitamente raggruppiamo i partecipanti in modo arbitrario, anche per questo è necessaria una preventiva analisi degli attori ed è richiesta l'iscrizione ai workshop. A quel punto si tratta di porre le domande giuste: domande a cui i soggetti coinvolti possano rispondere, che abbiano senso per loro e che li motivino a lavorare a una soluzione. E naturalmente che forniscano un contributo al miglioramento del «prodotto». Il nostro metodo di lavoro presuppone che le persone ai tavoli si



2 Ein Ergebnis aus dem ersten Workshop «Sammeln».

Un résultat du premier atelier «Collecter».

Un risultato del primo workshop «Raccogliere».

sentano parte di una collettività e siano disposte a discutere le une con le altre per sviluppare un'idea comune. Non sempre ciò riesce in maniera efficace, ma in ogni caso si ottengono un gran numero di conoscenze e informazioni per il progetto. È importante che persone diverse fra loro si confrontino su uno stesso argomento e che tutte le posizioni e le esigenze abbiano la stessa rilevanza. Sono i partecipanti stessi a decidere cosa portare avanti in maniera unanime. Esprimono valutazioni e definiscono priorità anche per quanto riguarda il risultato, definendo cosa considerano particolarmente importante.

Noi ci occupiamo poi di verbalizzare e valutare i risultati. Sulla base dei contributi dei singoli microsystemi elaboriamo in più fasi un quadro generale, esclusivamente con le affermazioni dei gruppi di discussione. Ci accertiamo che le persone possano vedere a ogni passo come viene trattato il loro messaggio. Nel corso del workshop successivo mostriamo come abbiamo impiegato i risultati. Il team di progettisti presenta come questi sono stati sviluppati dal punto di vista progettuale, poi si torna a discutere in gruppi. Per la procedura di progettazione relativa all'area Neugasse la particolarità è consistita non solo nel fatto che abbiamo svolto i tre workshop pubblici in grandi gruppi «Raccogliere», «Creare» e «Perfezionare» nell'arco di soli dieci giorni, introducendo inoltre l'elemento dell'atelier di progettazione – ovvero la modellazione urbana vera e propria quale concreta fase di lavoro e sviluppo – ma anche che i partecipanti hanno integrato nel modello i requisiti posti dalle

direttrici di sviluppo. Le persone ne sono state entusiaste, e anche tutti noi! Degni di nota sono stati anche l'energia e l'elevato livello delle argomentazioni e del coinvolgimento dei partecipanti, così come della riflessione critica al momento della sintesi. Anche questo è espressione dell'importanza del tema e del progetto.

La sfida ora consiste nel far sì che questo vitale processo partecipativo non si spenga.

Nella progettazione classica, dopo l'elaborazione delle linee guida e del piano di massima, il lavoro si svolge prevalentemente fra i proprietari del fondo e le autorità. L'obiettivo, nostro e delle FFS, era quello portare avanti tale processo sotto il profilo del diritto pianificatorio, proseguendo parallelamente la riflessione, ad es. sulle esigenze delle attività commerciali, sulle possibilità di organizzazione e sulla gestione degli spazi aperti e liberi, così come sulla questione della pubblica utilità. Tutto ciò ha anche lo scopo di ottenere, oltre al piano di sviluppo urbanistico, anche gli spunti per i concorsi di progettazione. Anche in seguito i risultati intermedi dovranno essere costantemente oggetto di discussione. L'idea di questa procedura è di creare una base per perfezionare costantemente lo spazio e, nel caso ideale, anche realizzare strutture che consentano in futuro agli abitanti e ai lavoratori dell'area di organizzarsi e confrontarsi. In tale contesto vogliamo assolutamente partire dalla considerazione che coloro che oggi partecipano alla progettazione, in futuro potrebbero abitare e lavorare in quest'area.

Neben der intensiven und weitreichenden Beteiligung der Bevölkerung betrifft eine weitere Besonderheit die Zusammensetzung der Planergruppe: Um den Fokus nicht zu eng zu fassen, sind hier neben je einem Büro für Raum-, Verkehrs- und Umweltplanung auch jeweils zwei Büros für Städtebau und Freiraumplanung vertreten. Anstatt mit zwei Entwürfen gegeneinander anzutreten, sollen die jeweiligen Disziplinen als Autorenkollektiv im Dialog gemeinsam am Konzept arbeiten. Darüber hinaus können sich Interessierte über die Webseite www.neugasse-zuerich.ch laufend über die Planung informieren und auch Feedback zu den Ergebnissen der Workshops geben.

Wer entscheidet, was wichtig ist?

Bei über 200 Beteiligten besteht die Krux darin, die verschiedenen Ideen so zu bündeln, dass aus den Visionen vieler nicht plötzlich ein schaler Kompromiss auf kleinstmöglichen Nenner wird. Bei der Planung für das Gebiet Neugasse fiel diese Übersetzungs- und Systematisierungsarbeit dem Moderatorenteam und der Planergruppe zu. Dafür identifizierten sie die vier Themenbereiche «Alltag und Nachbarschaft», «Wohnen, Arbeiten + gemeinsam Nutzen», «Raum und Atmosphäre» sowie «Mobilität und Energie» und teilten das Grundstück räumlich in sieben Gebiete mit eigenen baulichen und funktionalen Charakteristiken auf.

Das Ergebnis: Das heutige Depot wird als dreiseitig gefasster Hof zum Zentrum des neuen Areals. Die Dienst- und Werkgebäude bleiben teilweise erhalten und

nelles, ainsi que des spécialistes issus de disciplines associées comme l'architecture paysagère, la sociologie ou encore la gestion immobilière. Ce comité technique a assisté aux ateliers, parfois en tant qu'observateur. Le concept de développement urbanistique élaboré par les mandataires et les modérateurs a ensuite été présenté aux participants, fin novembre, dans le cadre d'un nouvel atelier où il a pu être discuté.

Outre la forte implication des habitants, une autre particularité concerne la composition du groupe de mandataires. Afin de ne pas restreindre excessivement les perspectives, deux bureaux sont également représentés ici, l'un pour l'urbanisme et l'autre pour l'aménagement des espaces publics, qui s'ajoutent à ceux pour l'aménagement du territoire, l'organisation du trafic et la planification de l'environnement. Plutôt que de s'opposer avec deux projets, les différentes disciplines sont invitées à travailler ensemble sur le concept, en tant que collectif d'auteurs et dans le dialogue. Les personnes intéressées ont par ailleurs la possibilité de s'informer à tout moment de l'évolution du projet en se connectant au site www.neugasse-zuerich.ch et de donner leur feedback sur les conclusions des ateliers.

Qui décide de ce qui est important?

Avec plus de 200 participants, l'enjeu était d'éviter que de la mise en commun des différentes visions ne jaillisse soudain un compromis inconsistant avec le plus petit dénominateur possible. Dans le cadre des études pour le site de la Neugasse, ce travail de traduction et de systé-

Oltre all'intensa e ampia partecipazione della popolazione, anche la composizione del gruppo di progettisti è stata allargata: per non restringere eccessivamente il focus, oltre a un rappresentante per ciascuno dei settori pianificazione territoriale, pianificazione ambientale e pianificazione del traffico erano rappresentati anche due specialisti per l'urbanistica e la pianificazione degli spazi aperti. Anziché confrontarsi l'una contro l'altra, le varie discipline sono chiamate a collaborare al progetto come un collettivo di autori. Le persone interessate possono inoltre informarsi sugli sviluppi correnti della progettazione attraverso il sito web www.neugasse-zuerich.ch e hanno anche la possibilità di fornire un feedback sui risultati dei workshop.

Chi decide cosa è importante?

Con oltre duecento partecipanti, il problema principale consiste nel combinare le diverse idee in maniera che da molteplici visioni non si finisca per giungere a uno scialbo compromesso basato sul minimo comune denominatore. Nella progettazione dell'area Neugasse, il compito di traduzione e sistematizzazione è spettato al team di moderatori e al gruppo di progettisti, che a tal fine hanno definito i quattro ambiti tematici «Vita quotidiana e vicinato», «Abitare, lavorare e utilizzare insieme», «Spazio e atmosfera» e «Mobilità ed energia», suddividendo inoltre il fondo in sette zone, definite dal loro carattere architettonico e funzionale.

L'attuale deposito diventerà così il centro della nuova area. Uffici e officine verranno in parte mantenuti e custodiranno la memoria del passato ferroviario



6 Die Situation «Im Carré» wurde in den Workshops als lebendiger Mittelpunkt des Areals und als Standort der Schule identifiziert.

La situation «Im Carré» a été identifiée dans les ateliers comme un centre vivant du quartier et comme l'emplacement de l'école.

La situazione «Im Carré» è stata identificata nei laboratori come centro vitale della zona e come sede della scuola.

verweisen auf die Bahngeschichte des neuen Quartiers. Ergänzend dazu kommen sechs- bis zehngeschossige Bauten, in den Erdgeschossen sind Dienstleistungen wie Kindertagesstätten, aber auch Gewerbe vorgesehen. Zu den Anforderungen für Letzteres ist im Herbst 2018 ebenfalls ein öffentlicher Workshop geplant. Aus diesem Konzept erstellt die Planergruppe einen Masterplan, der per Ende 2018 der Stadt Zürich übergeben wird und die Grundlage für die weiteren baurechtlichen Schritte bildet.

Weiter so?

Ohne Zweifel, der Aufwand für ein solches Verfahren ist immens. Er bedingt grosses Engagement der Beteiligten und Verantwortlichen, aber auch eine gewisse Offenheit der Bauherrin SBB.

Dass partizipatorisch entwickelte Projekte besser in der Bevölkerung abgestützt sind, traf in diesem Fall hingegen nur teilweise zu. Einige Teilnehmer nahmen die Workshops zum Anlass, im Nachhinein den vorgesehenen Anteil von einem Drittel gemeinnützigen Wohnungen zu kritisieren und einen 100%-Anteil zu fordern. Um allerdings einen solch offenen Prozess überhaupt anstossen zu können, braucht es verlässliche Rahmenbedingungen: Für die SBB als Investorin ist es beispielsweise wichtig, dass die Wirtschaftlichkeit gegeben ist – ansonsten ist die Investition schlicht nicht tragfähig. Ob das Ergebnis letztendlich besser sein wird als bei einem konventionellen Verfahren, wird die Zukunft zeigen. Der Baubeginn ist für 2022 vorgesehen. Für die SBB hat sich die Vorgehensweise jedenfalls gelohnt – gemäss Jürg Stöckli, Leiter SBB Immobilien, sogar so sehr, dass die SBB planen, «nun alle unsere 150 frei werdenden Areale in der Schweiz auf diese Weise [zu] entwickeln».¹

TINA CIESLIK, Redaktorin Architektur/
Innenarchitektur TEC21, tina.cieslik@tec21.ch

¹ www.nzz.ch/zuerich/die-sbb-wollen-nur-noch-mit-der-bevoelkerung-planen-ld.1334797; abgerufen am 28. März 2018

matiation a incombé à l'équipe de modérateurs et au groupe de mandataires. Pour contourner l'écueil, ces acteurs ont identifié quatre thématiques – «quotidien et voisinage», «habiter, travailler + partager», «espace et atmosphère» et «mobilité et énergie» – et divisé le terrain en sept secteurs qui présentent des caractéristiques fonctionnelles et architecturales spécifiques.

Résultat : l'actuel dépôt devient une cour fermée sur trois côtés et fournit le centre du nouveau site. Les bâtiments d'exploitation sont en partie conservés et renvoient à l'histoire ferroviaire du nouveau quartier. À cela s'ajoutent des constructions de six à dix niveaux, dont les rez-de-chaussée accueilleront des services comme des halte-garderies et des commerces. Pour définir les exigences concernant ces derniers, un atelier public sera également organisé en automne 2018. À partir de ce concept, le groupe de mandataires établira un plan directeur. Celui-ci sera communiqué à la municipalité de Zurich d'ici la fin de l'année 2018 et étayera les autres démarches imposées par le droit de la construction.

Faut-il continuer ainsi ?

Le coût d'une telle procédure est assurément très élevé. Elle impose un engagement important de la part des participants et des responsables, mais aussi une certaine ouverture de la part du maître d'ouvrage, en l'occurrence les CFF.

Si les projets participatifs remportent souvent une adhésion plus forte des habitants, il n'en a pas toujours été ainsi dans le cas présent. Certains participants ont utilisé ces ateliers pour critiquer a posteriori la proportion de logements sociaux, qui avait été établie à un tiers, et exiger une part de 100 %. L'initiative est en souffrance à la municipalité de Zurich. La mise en œuvre d'un processus aussi ouvert exige toutefois un environnement sûr. Pour la compagnie des CFF en tant qu'investisseur, il est important par exemple que la rentabilité soit assurée, faute de quoi l'investissement n'est tout simplement pas viable. Cette démarche fournira-t-elle finalement de meilleurs résultats qu'une procédure conventionnelle ? L'avenir le dira. Le début des travaux est prévu pour 2022. Pour les CFF, cette approche s'est avérée, quoi qu'il en soit, productive, comme l'indique Jürg Stöckli, responsable de CFF Immobilier, à tel point que les CFF prévoient «de valoriser ainsi leurs quelque 150 sites appelés à se libérer en Suisse».¹

TINA CIESLIK, rédactrice architecture/archi-
tecture d'intérieur TEC21, tina.cieslik@tec21.ch

¹ www.nzz.ch/zuerich/die-sbb-wollen-nur-noch-mit-der-bevoelkerung-planen-ld.1334797; consulté le 28 mars 2018

del nuovo quartiere. A livello della strada, nei nuovi edifici da sei a dieci piani, sono previsti servizi come scuole dell'infanzia, ma anche piccoli commerci, i cui requisiti saranno definiti da un workshop pubblico nell'autunno 2018. Sulla base di questo piano, il gruppo di progettisti elaborerà un masterplan che sarà consegnato alla Città di Zurigo alla fine del 2018 e costituirà la base per gli ulteriori passi sotto il profilo del diritto edilizio.

Avanti così?

Una tale procedura è immensamente dispendiosa: comporta un notevole impegno da parte dei soggetti coinvolti e dei responsabili, ma anche una certa apertura delle FFS in quanto committente.

Per contro, in questo caso la convinzione che i progetti sviluppati in maniera partecipativa godano di un maggiore sostegno da parte della popolazione trova conferma solo in parte. Alcuni partecipanti hanno colto l'occasione dei workshop per criticare a posteriori la quota prevista di abitazioni di pubblica utilità (pari a un terzo) richiedendo che la stessa fosse portata al 100%. Per dare il via a un processo caratterizzato da una tale apertura sono necessarie condizioni quadro affidabili. Per le FFS in quanto investitore è importante assicurarne l'economicità: in caso contrario l'investimento risulterebbe semplicemente non sostenibile.

Solo il futuro potrà dirci se il risultato finale sarà migliore rispetto a quello di una procedura convenzionale. L'inizio dei lavori di costruzione è previsto per il 2022. Per le FFS questo approccio è stato pagante: secondo Jürg Stöckli, capo divisione Immobili delle FFS, le FFS avrebbero in programma di «sviluppare attraverso questo metodo tutte le 150 aree in procinto di liberarsi in Svizzera».¹

TINA CIESLIK, redattrice architettura/
architettura d'interni TEC21,
tina.cieslik@tec21.ch

¹ www.nzz.ch/zuerich/die-sbb-wollen-nur-noch-mit-der-bevoelkerung-planen-ld.1334797; consultato il 28 marzo 2018



Barbara Zeleny arbeitet seit 2015 bei SBB Immobilien und leitet die Entwicklungsprojekte SBB Areal Zürich West. Die an der Harvard-Universität studierte Architektin bringt eine langjährige Berufserfahrung im internationalen Umfeld mit. Sie interessiert sich für neue Vorgehen bei Entwicklungsprozessen und strebt dabei stets nach einem frischen Verständnis von Urbanität.

Barbara Zeleny travaille chez CFF Immobilier depuis 2015 et gère les projets de développement du site CFF de Zurich ouest. L'architecte, qui a étudié à l'Université de Harvard, a de nombreuses années d'expérience professionnelle dans un environnement international. Elle s'intéresse aux nouvelles approches des processus de développement et cherche toujours une nouvelle compréhension de l'urbanité.

Barbara Zeleny è occupata in FFS Immobili dal 2015 e gestisce i progetti di sviluppo delle FFS per l'area Zürich West. L'architetto, che ha studiato all'Università di Harvard, ha molti anni di esperienza professionale in un ambiente internazionale. È interessata a nuovi approcci ai processi di sviluppo e si impegna sempre per una nuova comprensione dell'urbanità.

«Es braucht neue Instrumente in der Baurechtsplanung»

Tina Cieslik: *Frau Zeleny, nach welchen Kriterien entscheiden die SBB, welches Verfahren für eine Arealentwicklung angewendet wird? Das partizipative Verfahren in dieser Art war bei der Quartierentwicklung der Neugasse ja eine Premiere.*

Barbara Zeleny: Es ist immer ein Zusammenwirken zwischen der Umfeldanalyse, dem politischen Kontext und der Zielsetzung für das Areal. Sind die Planungen im Einvernehmen mit der gesellschaftlichen Entwicklung? Dementsprechend muss ein Verfahren angepasst werden. Es gibt Areale wie zum Beispiel Basel Wolf, wo sich die SBB zurzeit noch in einer strategischen Phase befinden. Dort macht ein Verfahren wie bei der Neugasse – das schon sehr detailliert in die Tiefe geht – noch keinen Sinn. In jedem Areal muss also sehr spezifisch definiert werden, was man erreichen will und wie man vorgehen kann.

Die erste öffentlich sichtbare Phase mit den Workshops ist abgeschlossen. Was sind die nächsten Schritte?

Wir sind aktuell mit den Verantwortlichen der Stadt daran, das städtebauliche Konzept aus den Workshops in ein Masterplandokument zu überführen. Das ist eine lokale Besonderheit: Das Dokument dient dazu, auf Stadtratsebene die Eckwerte einer Überbauung festzulegen, ist also eine Präzisierung der Rahmenbedingungen, bevor die Ausarbeitung des rechtlich verbindlichen Gestaltungsplans beginnt. Dies ist in etwa vergleichbar mit einer Synthese nach einer Testplanung. Da wir aber nicht mehrere Entwürfe haben, sondern im jetzigen städtebaulichen Konzept spezifische Aussagen in Teilbereichen benötigen, handelt es sich um keine Veränderung der Grundlage, eher eine Verfeinerung. Zum Beispiel beim Schulstandort: Im Konzept ist dafür das

«Depot G» von 1925–1927 mit einem angrenzenden Neubau vorgesehen. Hier braucht es zunächst eine Machbarkeitsstudie, um herauszufinden, ob diese Nutzung an diesem Ort überhaupt möglich ist. Die Partizipation geht aber auch weiter. In der nächsten Phase werden Workshops zu den konkreteren Nutzungen wie dem Gewerbe auf dem Areal stattfinden. Die Erkenntnisse daraus können direkt in das Wettbewerbsprogramm der einzelnen Baufelder einfließen.

«WIE SICHERT MAN GRUNDBEDÜRFNISSE, DIE NICHT DER MODERNISTISCHEN RAUMPLANUNG ENTSPRECHEN?»

Was sind die Herausforderungen, die so ein Prozess im Zuge der Baurechtsplanung mit sich bringt?

Die grösste Herausforderung liegt jetzt darin, die erarbeiteten Inhalte des Mitwirkungsprozesses baurechtlich so zu verankern, dass sie bei der weiteren Entwicklung des Areals zwingend in Betracht gezogen werden müssen. Dabei handelt es sich um «weiche» Elemente, um textliche Beschreibungen, manchmal fast philosophische Ansätze – Geschichten, die beschreiben, was der Stadtraum leisten muss, nicht nur um eine konkrete Traufhöhe oder Strassenbreite. Dafür gibt es aktuell gar keine baurechtlichen Instrumente. Diese Fragestellung ist beim Prozess Neugasse ganz explizit in den Vordergrund gerückt: Wie sichert man Grundbedürfnisse, die nicht der modernistischen Raumplanung entsprechen? Je stärker sich die Prozesse der Arealentwicklung ändern, desto mehr müssen wir Mechanismen und Instrumente der Baurechtsplanung finden, die dieser Entwicklung gerecht werden.

Sie sprechen von textlichen Beschrieben und philosophischen Ansätzen – welche Ideen aus dem Partizipationsprozess werden tatsächlich übernommen und wie?

Wir haben dafür die Ideenbibliothek aufgebaut, für die wir sehr akribisch bestimmte Situationen und Ideenansätze abfotografiert sowie textlich beschrieben haben. Diese Sammlung soll als Grundlage für die Architekturwettbewerbe dienen. Im Plan der Neugasse resultieren daraus aktuell sieben Situationen. Für jede davon wird es ein spezifisches Wettbewerbsverfahren geben. Meine Idee ist, die sieben Situationen gleichzeitig auf die Reise zu schicken, dann aber horizontal über alle Situationen eine Konsolidierungsphase einzubauen: In Stadium X werden alle Entwürfe eingefroren und in ein digitales Mastermodell zusammengeführt. Gleichzeitig wird geschaut, wie und ob sie miteinander funktionieren. Durch diese Parametrisierung kann man Überarbeitungen relativ schnell ausprobieren. Wir haben jetzt Situationen, die sich überlagern – das ist ebenfalls ein wichtiger Punkt, der im Masterplandokument mit der Stadt verhandelt wird. Es gibt Strassenräume mit einer Überlagerung zum angrenzenden Baufeld oder

auch Baufelder, die sich über die Strasse hinweg überschneiden. Es geht also nicht darum, einen Strassenraum vorab zu definieren, der eine fixe Information an das Baufeld liefert, sondern darum, dass über das Baufeld der öffentliche Raum definiert wird. Baufeld A und Baufeld B überschneiden sich, die Schnittmenge ist der Verhandlungsraum von beiden. Diese Reibung braucht es in einer Stadt, damit die Strassen wieder zu lebendigen Räumen werden und nicht nur technokratische Zonen mit festgesetzten Dimensionen sind.

Der Baubeginn wird frühestens 2022 sein. Bedürfnisse verändern sich, ebenso das politische Umfeld – werden die Ideen von 2017 dann noch zeitgemäss sein?

In der Stadtplanung legt man schon immer frühzeitig Dinge fest, über die man sich dann in der Entwicklung nur schwer hinwegsetzen kann. Deswegen finde ich es wichtig, grundsätzlich zu hinterfragen, ob die baurechtliche Sicherung wirklich so unverrückbar sein muss. Oder kann damit begonnen werden, über Festsetzungen in Etappen gewisse Adaptionsspielräume zu öffnen? Ich bin überzeugt, dass uns das innerhalb dieses Projekts gelingen wird.

« La planification sous l'angle du droit de la construction requiert de nouveaux instruments »

Tina Cieslik: Madame Zeleny, sur quels critères les CFF se basent-ils pour le choix de la procédure à mettre en œuvre pour la valorisation d'un site ? La procédure participative déployée pour le développement du quartier de la Neugasse était en effet une première.

Barbara Zeleny : C'est toujours une interaction entre l'analyse de l'environnement, le contexte politique et les objectifs pour le site. Les projets sont-ils en accord avec l'évolution de la société ? La procédure doit être adaptée en conséquence. Pour certains sites comme celui de Wolf à Bâle, les CFF sont toujours en phase de conception de la stratégie. Une procédure comme pour Neugasse, qui a déjà atteint un stade de définition très avancé, n'aurait aucun sens là-bas. Pour chaque site, il est donc important de définir très précisément ce que l'on veut faire et comment on peut procéder.

La première phase visible pour le public avec les ateliers est maintenant terminée. Quelles seront les étapes suivantes ?

Avec les responsables de la municipalité, nous nous apprêtons à transposer dans un document directeur le concept d'urbanisme tel qu'il a émergé des ateliers. Il s'agit en l'occurrence d'une spécificité locale. Ce document sert en effet à fixer à un niveau communal des valeurs de référence pour le réaménagement du site. Il s'agit donc d'une caractérisation plus précise des contraintes générales, en amont de l'élaboration du plan d'aménagement qui sera légalement contraignant. Cela correspond en quelque sorte à la synthèse qui suit une planifi-

cation test. Si l'on considère que nous n'avons pas plusieurs projets, sachant aussi que nous avons besoin, dans le concept d'urbanisme actuel, de retours d'information spécifiques dans des sous-domaines, il ne s'agit pas d'une modification des bases, mais plutôt d'une caractérisation plus fine. Prenons l'exemple de l'école : le concept prévoit de l'héberger dans le Dépôt G datant de 1925 – 1927 avec une nouvelle construction attenante. Une étude de faisabilité préalable est ici nécessaire pour établir si cet usage est possible à cet emplacement. Mais la participation va plus loin. Au cours de l'étape suivante, des ateliers auront lieu sur des affectations concrètes comme des commerces. Les conclusions de ces travaux pourront être injectées directement dans le programme du concours pour les différentes parcelles constructibles.

« COMMENT GARANTIR DES BESOINS ESSENTIELS QUI NE S'INSCRIVENT PAS DANS L'AMÉNAGEMENT MODERNISTE DU TERRITOIRE ? »

Quels sont les défis inhérents à un tel processus dans le contexte de la planification sous l'angle du droit de la construction ?

Le plus gros défi consiste maintenant à ancrer les résultats du processus participatif au plan du droit de la construction, afin qu'ils soient nécessairement intégrés dans les phases suivantes du développement du site. Il s'agit ici d'éléments « mous », de descriptions textuelles, voire même

d'approches philosophiques – des histoires qui racontent ce que l'espace urbain doit apporter, et non pas une hauteur de gouttière concrète ou une largeur de chaussée. Le droit de la construction ne délivre ici aucun instrument à l'heure actuelle. Ce questionnement arrive explicitement au premier plan dans le processus de la Neugasse. Comment garantir des besoins essentiels qui ne s'inscrivent pas dans l'aménagement moderniste du territoire ? Plus les processus de valorisation d'un site se transformeront en profondeur, plus il nous faudra trouver des mécanismes et des instruments de la planification sous l'angle du droit de la construction, qui soient adaptés à cette évolution.

Vous évoquez des descriptions textuelles et des approches philosophiques. Parmi les idées émanant du processus participatif, quelles sont celles effectivement reprises ? Et comment ?

Nous avons mis en place la bibliothèque d'idées, pour laquelle nous avons « photographié » de façon très minutieuse et décrit verbalement certaines situations et approches théoriques. Cette collection doit fournir un socle pour les concours d'architecture. Dans le programme de la Neugasse ont émané sept situations à l'heure actuelle. Chacune d'elles donnera lieu à une procédure de concours spécifique. Mon idée serait de commencer en même temps avec les sept situations et d'inclure ensuite une phase de consolidation horizontale qui les engloberait toutes : à un stade donné, tous les projets seraient fixés et réunis dans une maquette directrice numérique. Il s'agirait d'examiner dans le même temps si et comment ils fonctionnent

ensemble. Cette paramétrisation permettrait de tester assez rapidement des remaniements. Nous avons maintenant des situations de superposition – c'est justement un point important qui doit être négocié avec la municipalité dans le document directeur. Il y a des espaces routiers qui débordent sur la parcelle constructible voisine, voire même des parcelles constructibles qui se chevauchent au-delà de la route. Il ne s'agit pas de définir en amont un espace routier qui livrerait une information figée sur la parcelle constructible, mais plutôt de définir l'espace public à travers la parcelle constructible. Des parcelles A et B se recouvrent partiellement, la zone d'intersection est l'espace de négociation des deux. Cette friction est nécessaire dans une ville pour que les rues redeviennent des espaces vivants et qu'elles ne soient pas de simples zones technocratiques aux dimensions imposées.

Les travaux devraient démarrer en 2022 au plus tôt. Les besoins évoluent, tout comme l'environnement politique. Les idées de 2017 seront-elles toujours d'actualité ?

En matière d'urbanisme, on est toujours amené à fixer par anticipation des choses sur lesquelles l'on ne pourra revenir que difficilement par la suite. C'est la raison pour laquelle il me semble important de s'interroger sur la nécessité d'imposer des dispositifs de sécurité aussi immuables au plan du droit de la construction. À moins que l'on ne puisse instaurer progressivement une certaine marge de manœuvre pour l'adaptation de dispositions contraignantes ? J'ai la certitude que nous y parviendrons dans le cadre de ce projet.

1 Die Neugasse wird dicht: Visualisierung der geplanten Volumen im Stadtgebiet.

La Neugasse devient dense: visualisation des volumes prévus dans le site.

La Neugasse densifica: visualizzazione dei volumi pianificati nell'area cittadina.



«Sono necessari nuovi strumenti per la pianificazione sotto il profilo del diritto edilizio»

Tina Cieslik: Signora Zeleny, In base a quali criteri le FFS decidono quale procedura applicare per lo sviluppo di un'area? Per il quartiere Neugasse, la procedura partecipativa in questa forma è stata una prima assoluta.

Barbara Zeleny: Si tratta sempre di un'interazione fra analisi del contesto, quadro politico e obiettivo posto per l'area. I progetti sono in sintonia con lo sviluppo sociale? Una procedura deve essere adattata su questa base. Ci sono aree, come ad esempio il quartiere Wolf a Basilea, dove attualmente le FFS si trovano in una fase strategica. Lì una procedura come quella applicata in Neugasse – già molto approfondita e dettagliata – non avrebbe avuto senso. In ogni area occorre pertanto definire con grande precisione cosa si vuole ottenere e come si intende procedere.

La prima fase, con i relativi workshop e aperta al pubblico, si è conclusa. Quali saranno i prossimi passi?

Attualmente, assieme ai responsabili della città stiamo lavorando per tradurre il piano urbanistico emerso dai workshop in un masterplan. Si tratta di un unicum: il documento servirà a fissare i valori chiave del complesso a livello di municipio, e costituirà dunque una precisazione delle condizioni quadro prima dell'inizio dell'elaborazione del piano d'edificabilità legalmente vincolante. Si tratta di qualcosa di equiparabile a una sintesi dopo una pianificazione sperimentale. Siccome però non disponiamo di diverse bozze, ma nell'attuale piano urbanistico necessitiamo di indicazioni specifiche in alcuni settori, non si tratta di una modifica del documento base quanto piuttosto di una precisazione. Per quanto riguarda l'ubicazione della scuola, ad esempio, nel piano è previsto di sfruttare a tale scopo il «deposito G» risalente al 1925-1927 con una nuova costruzione adiacente. Qui è necessario per prima cosa effettuare uno studio di fattibilità per verificare se questa funzione è idonea alla struttura. Ma la partecipazione si spinge oltre. Nella prossima fase si svolgeranno workshop sugli utilizzi più concreti dell'area, ad es. le attività commerciali. I relativi risultati potranno confluire direttamente nei bandi di concorso delle singole parcelle edificabili.

Quali sono le sfide che un processo del genere comporta nel quadro della pianificazione sotto il profilo del diritto edilizio?

La sfida maggiore consiste attualmente nel radicare sotto il profilo del diritto edilizio i contenuti elaborati nel corso del processo partecipativo in modo tale che debbano essere necessariamente tenuti in considerazione per l'ulteriore sviluppo dell'area. Si tratta di elementi «soft», di descrizioni testuali, a volte di approcci quasi filosofici: storie che descrivono cosa deve offrire lo spazio cittadino, senza limitarsi a definire solo una concreta altezza degli alberi o una larghezza della carreggiata. A tal fine non esistono tuttavia al momento appositi strumenti di diritto edilizio. Questa questione è salita alla ribalta in modo molto chiaro durante il processo di sviluppo dell'area Neugasse. Come possono essere garantite esigenze di base che

non corrispondono alla pianificazione territoriale modernista? Quanto più fortemente cambiano i processi di sviluppo dell'area, tanto più dobbiamo individuare meccanismi e strumenti di pianificazione sotto il profilo del diritto edilizio che siano in grado di renderne conto.

Lei parla di descrizioni testuali e approcci filosofici... quali idee emerse dal processo partecipativo verranno effettivamente riprese? E in che modo?

A tal fine abbiamo istituito una biblioteca delle idee per la quale abbiamo fotografato e descritto in forma testuale con grande acribia determinati approcci e situazioni. Questa raccolta fungerà poi da base per i concorsi di architettura. Nell'area Neugasse sono previste sette situazioni. Per ciascuna di esse si terrà una procedura di concorso specifica. La mia idea è quella di sviluppare contemporaneamente questi sette casi, implementando poi una fase di consolidamento trasversale. Allo stadio X tutte le bozze saranno congelate e sintetizzate in un modello master digitale. Al tempo stesso si esaminerà se e come funzionano l'una con l'altra.

«COME POSSONO ESSERE GARANTITE ESIGENZE DI BASE CHE NON CORRISPONDONO ALLA PIANIFICAZIONE TERRITORIALE MODERNISTA?»

Grazie a questa parametrizzazione, le revisioni potranno essere testate in modo relativamente veloce. Ora abbiamo alcune situazioni che si sovrappongono; si tratta di un altro punto importante che verrà discusso con la città nel masterplan. Ci sono spazi stradali che si sovrappongono con la parcella adiacente, così come parcelle che si intersecano oltre la strada. Non si tratta dunque di definire in anticipo uno spazio stradale che fornisca un'informazione fissa sulla parcella, quanto piuttosto di definire lo spazio pubblico attraverso la parcella. Se la parcella A e la parcella B si intersecano, la loro area di intersezione rappresenta uno spazio di trattativa per entrambe. Nelle città è necessario discutere di queste zone di attrito, affinché le strade tornino a essere spazi vivaci e non mere zone tecnocratiche dalle dimensioni prestabilite.

L'inizio dei lavori è previsto non prima del 2022.

Le esigenze cambiano, così come il contesto politico.

Le idee del 2017 saranno ancora al passo coi tempi per quell'epoca?

Nella pianificazione urbana vengono da sempre fissati fin da subito elementi dai quali poi nello sviluppo è possibile distaccarsi solo con difficoltà. Per questo ritengo importante esaminare a fondo se la salvaguardia sotto il profilo del diritto edilizio debba essere davvero immutabile. Oppure è possibile cominciare ad aprire determinati margini di adattamento fissando i vari elementi per fasi? Sono convinta che nel quadro di questo progetto ce la faremo.

Facts & Figures

Entwicklungsgebiet Neugasse

Zürich

Planungsverfahren

Partizipatorische Planung / Studie

Arealgrösse

30 000 m²

Nutzung

Wohnen 75%; Gewerbe 15%; Schule 10%

Ausnutzungsziffer

> 2.0

Planungsschritte

2016: Festlegung Rahmenbedingungen
2017: öffentliche Beteiligung
2018–2019: Vernehmlassung, Umsetzung
Baurecht
2020: Architekturwettbewerbe
2022: voraussichtlicher Baubeginn

Projektbeteiligte

Bauherrschaft: SBB Immobilien, Zürich,
Gesamtleitung Barbara Zeleny
Vertretung Stadt Zürich: Stadtentwicklung
Zürich (STEZ); Grün Stadt Zürich (GSZ); Amt
für Städtebau (AfS); Tiefbauamt Zürich (TAZ)
Raumplanung: KEEAS Raumkonzepte, Zürich
Städtebau: Hosoya Schaefer Architects,
Zürich; Christian Salewski & Simon Kretz
Architekten, Zürich
Freiraumplanung: freiraumarchitektur, Luzern;
Studio Vulkan, Landschaftsarchitektur, Zürich
Verkehrsplanung: Porta, Zürich
Beteiligungsprozess: Michael Emmenegger,
Zürich
Kommunikation: Weissgrund, Zürich

Fachgremium

Städtebau: Martin Albers, Zürich; Uli Hellweg,
Berlin; Monika Klingele Frey und Cornelia
Taiana, Amt für Städtebau, Zürich
Freiraumplanung: Paul Bauer, Grün Stadt
Zürich
Vertretung Berufsverbände: Daniel Bosshard, ,
Zürich (SIA, BSA); Daniel Ménard, Zürich (SIA)
Soziologie: Barbara Emmenegger, Luzern
Landschaftsarchitektur: Massimo Fontana,
Basel
Genossenschaftswohnen: Andreas Gysi und
Andreas Wirz, Zürich
Architektur: Barbara Holzer, Zürich
Mobilität: Willi Hüsler, Zürich
Verkehrsplanung: Michael Neumeister,
Tiefbauamt Zürich; Christoph Suter, ewp
Zürich
Baukollegium Zürich: Lisa Ehrensperger, Zürich
Immobilienökonomie: Joris van Wezemaël,
Zürich
SBB Immobilien: Andreas Steiger
Denkmalpflege: Giovanni Menghini, SBB
Fachstelle Denkmalpflege

Processus de planification

projet participatif / étude

Superficie de la zone

30 000 m²

Utilisation

résidentiel 75%, commercial 15%,
école 10%

Taux d'exploitation

> 2.0

Étapes de planification

2016: définition des conditions-cadres
2017: participation du public
2018–2019: consultation, mise en œuvre du
droit de la construction
2020: concours d'architecture
2022: début prévu des travaux de construction

Membres du projet

Mandant: SBB Immobilien, Zürich,
Gestion globale du projet Barbara Zeleny
Représentants de la ville de Zurich: Stadt-
entwicklung Zürich (STEZ); Grün Stadt Zürich
(GSZ); Amt für Städtebau (AfS);
Tiefbauamt Zürich (TAZ)
Planification territoriale:
KEEAS Raumkonzepte, Zürich
Planification urbaine: Hosoya Schaefer
Architects, Zürich; Christian Salewski & Simon
Kretz Architekten, Zürich
Aménagement d'espaces ouverts: freiraum-
architektur, Lucerne; Studio Vulkan,
Landschaftsarchitektur, Zürich
Planification du trafic: Porta, Zürich
Processus participatif: Michael Emmenegger,
Zürich
Communication: Weissgrund, Zürich

Groupe d'experts

Planification urbaine: Martin Albers, Zürich;
Uli Hellweg, Berlin; Monika Klingele Frey et
Cornelia Taiana, Amt für Städtebau
Aménagement d'espaces ouverts: Paul Bauer,
Grün Stadt Zürich
Représentants d'associations profession-
nelles: Daniel Bosshard, Zürich (SIA, FAS);
Daniel Ménard, Zürich (SIA)
Sociologie: Barbara Emmenegger, Lucerne
Architecture paysagère: Massimo Fontana,
Bâle
Logement coopératif: Andreas Gysi et
Andreas Wirz, Zürich
Architecture: Barbara Holzer, Zürich
Mobilité: Willi Hüsler, Zürich
Planification du trafic: Michael Neumeister,
Tiefbauamt Zürich; Christoph Suter, ewp Zürich
Baukollegium Zürich: Lisa Ehrensperger,
Zürich
Économie immobilière: Joris van Wezemaël,
Zürich
CFF Immobilier: Andreas Steiger,
Sauvegarde des monuments: Giovanni
Menghini, SBB Fachstelle Denkmalpflege

Processo di pianificazione

progettazione partecipativa / studio di idee

Dimensione area

30 000 m²

Programma

residenziale 75%, commerciale 15%,
scolastico 10%

Indice di sfruttamento

> 2.0

Fasi di pianificazione

2016: definizione delle condizioni quadro
2017: partecipazione del pubblico
2018–2019: consultazione, attuazione del
diritto edilizio
2020: concorsi di architettura
2022: inizio previsto dei lavori di costruzione

Membri del progetto

Committente: FFS Immobili, Zurigo,
Gestione generale del progetto Barbara
Zeleny
Rappresentanti della città di Zurigo:
Stadtentwicklung Zürich (STEZ); Grün Stadt
Zürich (GSZ); Amt für Städtebau (AfS);
Tiefbauamt Zürich (TAZ)
Pianificazione territoriale: KEEAS Raumkon-
zepte, Zurigo
Urbanistica: Hosoya Schaefer Architects,
Zurigo; Christian Salewski & Simon Kretz
Architekten, Zurigo
Pianificazione dello spazio aperto: freiraumar-
chitektur, Lucerna; Studio Vulkan, Landschafts-
architektur, Zurigo
Pianificazione del traffico: Porta, Zurigo
Processo partecipativo: Michael Emmenegger,
Zurigo
Comunicazione: Weissgrund, Zurigo

Gruppo di esperti

Urbanistica: Martin Albers, Zurigo; Uli
Hellweg, Berlin; Monika Klingele Frey e
Cornelia Taiana, Amt für Städtebau, Zurigo
Pianificazione dello spazio aperto: Paul Bauer,
Grün Stadt Zürich
Rappresentanti delle associazioni professio-
nali: Daniel Bosshard, Zurigo (SIA, FAS); Daniel
Ménard, Zurigo (SIA)
Sociologia: Barbara Emmenegger, Lucerna
Architettura del paesaggio: Massimo
Fontana, Basilea
Alloggi cooperativi: Andreas Gysi, e Andreas
Wirz, Zurigo
Architettura: Barbara Holzer, Zurigo
Mobilità: Willi Hüsler, Zurigo
Pianificazione del traffico: Michael Neumeister,
Tiefbauamt Zürich; Christoph Suter, ewp Zürich
Baukollegium Zürich: Lisa Ehrensperger, Zurigo
Economia immobiliare: Joris van Wezemaël,
Zurigo
FFS Immobili: Andreas Steiger
Conservazione dei monumenti: Giovanni
Menghini, SBB Fachstelle Denkmalpflege

Fragmentierte Urbanität

Une urbanité par fragments

Un'urbanità frammentata

La Rasude, Lausanne: Studienaufträge und Beteiligung der Bevölkerung

Quartier de La Rasude, Lausanne: mandat d'étude parallèle (MEP) et projet participatif

La Rasude, Losanna: studio in parallelo e progettazione partecipativa

1 Der zukünftige Stadtteil La Rasude wird sowohl bei Tag als auch bei Nacht belebt sein.

Le futur quartier de La Rasude proposera un lieu de vie à la temporalité cyclique, capable de vivre aussi bien de jour que denuit.

Il futuro quartiere di La Rasude offrirà un luogo di vita con temporalità ciclica, capace di vivere sia di giorno che di notte.



Beteiligung statt Monument: Bei den Planungen des künftigen Quartiers La Rasude in Lausanne werden neben den Fachleuten auch die Anwohner in die Planung miteinbezogen. Die angewandten Strategien sind der Ursprung der neuen Identität des Bahnhofs – einer Stadt in der Stadt, die gemeinsam mit ihren Bewohnern gestaltet wird.

À rebours d'un système qui a longtemps privilégié la construction de monuments, la gare se dote d'une image novatrice en intégrant professionnels et riverains à la planification du futur quartier de La Rasude. Les stratégies suivies sont à l'origine de la nouvelle identité de la halte ferroviaire: celle d'une ville dans la ville, façonnée avec ses habitants.

Discostandosi da un sistema che ha a lungo favorito la costruzione di monumenti, la stazione sta acquisendo un'immagine innovativa integrando, nel progetto del futuro quartiere di La Rasude, i residenti confinanti ai professionisti. Le strategie adottate sono all'origine della nuova identità dello scalo ferroviario: una città nella città, modellata dai suoi abitanti.

Die Geschichte des Bahnhofs ist vielschichtig. Von seiner Erbauung bis heute musste er sich ständig neuen Anforderungen anpassen. Ursprünglich geschlossen, regelten die Wartesäle den Zutritt; die verschiedenen Schwellen überwand man mit seinem Bahnbillett. Erst später wurde der passive Reisende zu einem aktiven Nutzer, der in den Geschäften des Bahnhofs Dinge des täglichen Bedarfs einkaufte. In den 1970er-Jahren kamen dann Nutzungen auf, die über die Deckung reiner Grundbedürfnisse hinausgingen: Blumengeschäfte, Buchläden oder kleine Supermärkte breiteten sich in den Bahnhöfen aus. Nach und nach wurde die Haltestelle von einem Durchgangs- zu einem Zielort.

Dabei lassen sich drei Phasen identifizieren: Nachdem der Bahnhof zunächst eine Bastion war, die gebieterisch den Strom von Reisenden regelte, wurde er zu einem neuralgischen Punkt für Werbung jeglicher Art und vor allem auch verschiedenster Geschäfte. Heute sucht er ein neues Image. Beispiele wie die Einkaufspassage im Hauptbahnhof Zürich, die den aussagekräftigen Beinamen Shopville trägt, lassen vermuten, dass die SBB als Hausherrin sich bemühen, ihre Macht im Retailgeschäft auszubauen. Doch ist ein riesiges Einkaufszentrum zu werden die einzige Bestimmung des Bahnhofs? Kulturelle Entwicklungen, die sich am Rand der Schaffung von Verkaufsflächen vollziehen, wie das Projekt «Plateforme 10» bieten ein interessantes Gegenstück zum Phänomen der Mercantilisierung von öffentlichen Räumen.

Parallel zu diesen kommerziellen und kulturellen Entwicklungen können auch partizipative Ansätze beobachtet werden. In Lausanne kann man am Standort La Rasude, wo sich insbesondere das alte

L'histoire de la gare est multiple. Depuis sa naissance et jusqu'à aujourd'hui, elle n'a eu de cesse de répondre à des demandes mouvantes. À l'origine, la gare était close et les salles d'attente régulaient un processus lent et contrôlé; on franchissait les divers seuils à l'aide de son ticket. Ce n'est que plus tard que le passager passif est devenu un usager actif, en exploitant les commerces de la gare pour ses besoins quotidiens. Vers les années 1970, des utilisations qui diffèrent des fonctions de base apparaissent: fleuriste, libraire ou encore supérette envahissent les gares. Peu à peu, la halte ferroviaire évolue d'un lieu de transit à une destination en soi.

Trois périodes pourraient être soulignées: après avoir été un bastion qui régulait impérieusement les flux de passagers, puis un centre névralgique publicitaire ouvert à tous vents – et surtout à tout commerce – la gare cherche aujourd'hui une nouvelle image. Des exemples tels que la galerie souterraine de la station centrale de Zurich – par ailleurs surnommée Shopville, un nom qui ne manque pas de force évocatrice – nous laissent penser que les CFF cherchent à augmenter leur puissance marchande. Pourtant, est-ce là la seule vocation d'une gare? Devenir un gigantesque centre commercial? Les développements culturels qui ont lieu en marge de la création des espaces de vente, comme le projet Plateforme 10 offrent un pendant intéressant au phénomène de mercantilisation des espaces publics.

Parallèlement à ces développements commerciaux et culturels, on assiste également à l'essor des démarches participatives. À Lausanne, le site de La Rasude, où se trouve notamment l'ancien centre de tri de La Poste, offre l'opportunité d'assis-

La storia della stazione è molteplice. Dalla sua nascita a oggi, non ha mai smesso di rispondere a esigenze mutevoli. Originariamente la stazione era chiusa e le sale d'attesa regolavano un processo lento e controllato; le varie soglie dovevano essere superate con l'ausilio di un titolo di viaggio valido. Solo più tardi il passeggero da passivo divenne utente attivo, usufruendo delle attività commerciali della stazione per le sue necessità quotidiane. Intorno agli anni Settanta iniziano a comparire attività diverse da quelle rivolte alle necessità di base: fioristi, librai e mini-market invadono le stazioni. A poco a poco, lo scalo ferroviario si è evoluto da luogo di transito a vera e propria destinazione.

Si possono evidenziare tre periodi: dopo essere stato un baluardo che regolava prepotentemente il flusso dei passeggeri, poi un centro nevralgico pubblicitario aperto a tutti i venti – e soprattutto a tutti i commerci – la stazione è ora alla ricerca di una nuova immagine. Alcuni esempi, come il passaggio sotterraneo della stazione centrale di Zurigo, che è nota anche come Shopville – un nome molto evocativo –, ci suggeriscono una tendenza da parte delle FFS allo sviluppo del proprio potere commerciale. Tuttavia è davvero questa la sua unica vocazione? Diventare un gigantesco centro commerciale? Gli sviluppi culturali che avvengono ai margini della creazione di spazi di vendita, come il progetto Plateforme10, offrono un'interessante contropartita al fenomeno della mercantilizzazione degli spazi pubblici.

Parallelamente a questi sviluppi commerciali e culturali, stiamo assistendo allo sviluppo di approcci partecipativi. A Losanna, il sito di La Rasude, dove si trova l'ex centro di smistamento della Posta,

Sortierzentrum der Post befindet, einen Planungsprozess verfolgen, der auf einem Dialog zwischen Fachleuten und Bewohnern basiert. Sollte der Bahnhof anstreben, zu einer Stadt in der Stadt zu werden, einem Mikrokosmos gleich, der die Funktionen und die Identität einer Kernstadt miteinander vereinen könnte?

Eine Urbanität in Fragmenten

In Lausanne ist der Bahnhof, auf dessen Perrons täglich bis zu 140 000 Personen verkehren, tief greifenden Veränderungen ausgesetzt; an allen Ecken und Enden befinden sich Baustellen. Im Westen entsteht hinter der Fassade der alten Halle das künftige Museumsquartier «Pôle muséal», das von den spanischen Architekten Barozzi/Veiga entworfen wurde. Im Norden entsteht demnächst der neue Bahnhofplatz, dessen Gestaltungswettbewerb das Pariser Büro TVK gewonnen hat. Der Boden, der heute zum See hinabfällt, wird durch eine Treppenanlage begradigt, die Fussgängern auf der Seite des Bahnhofsgebäudes mehr Freiheit bietet. Unter diesem zukünftigen Platz wird ein grosses Untergeschoss gebaut, das Geschäfte und die Metro m2 beherbergen wird, die später der m3 weichen soll. Im Süden wird die an die Perrons grenzende Fassade neu gestaltet, indem der Parkplatz rückgebaut wird. Dieses neue Gesicht wird auf die Place des Saugettes blicken und einen Dialog mit dem öffentlichen Raum von Sous-Gare einleiten – ein Quartier, dem der Bahnhof gegenwärtig noch den Rücken zukehrt.

ter à un processus de planification basé sur le dialogue entre professionnels et habitants. La gare chercherait-elle à devenir une ville dans la ville, tel un microcosme susceptible de regrouper les fonctions et l'identité d'une cité?

Une urbanité par fragments

À Lausanne, la gare, par laquelle transitent jusqu'à 140 000 personnes par jour, est en proie à de profondes mutations; des chantiers se sont ouverts sur tous ses fronts. À l'ouest, elle voit naître derrière la façade de l'ancienne halle le futur pôle muséal, dessiné par les architectes espagnols Barozzi/Veiga. Au nord sera accueillie prochainement la nouvelle place de la Gare, dont le concours a été remporté par le bureau parisien TVK. Le sol, aujourd'hui en pente en direction du lac, sera redressé grâce à un emmarchement qui offrira une plus grande liberté aux piétons du côté du bâtiment de la gare. Sous cette future place sera construit un large sous-sol susceptible d'accueillir des commerces ainsi que la station du métro m2 – qui laissera sa place au profit du m3. Au sud, c'est la façade bordant les quais qui sera repensée, grâce au démantèlement du parking. Ce nouveau visage fera face à la place des Saugettes, et entrera en dialogue avec Sous-Gare – un quartier, auquel la gare tourne encore complètement le dos.

À l'est, enfin, se trouve le site de La Rasude: un triangle bordé par l'avenue de la Gare au nord, l'avenue d'Ouchy à l'est et enfin les voies au sud. C'est un lieu clos,

offre l'opportunité di assistere a un processo di pianificazione basato sul dialogo tra professionisti e residenti. La stazione intende forse diventare una città nella città, una sorta di microcosmo che potrebbe riunire funzioni e identità urbane?

Un'urbanità frammentata

La stazione di Losanna, dove ogni giorno transitano fino a 140 000 persone, sta subendo profondi cambiamenti; sono stati avviati cantieri su tutti i fronti. A ovest, dietro la facciata del vecchio mercato coperto, nasce la futura Piattaforma del Polo Museale, progettato dagli architetti spagnoli Barozzi/Veiga. A nord nascerà prossimamente il nuovo piazzale della stazione, ad opera dello studio di progettazione parigino che ha vinto il concorso: TVK. Il terreno, attualmente in pendenza verso il lago, sarà sistemato a gradoni per favorire la mobilità pedonale verso la stazione. Sotto questa piazza sarà costruito un grande spazio ipogeo che potrà ospitare attività commerciali nonché la stazione della metropolitana m3, che sostituirà la m2. A sud, la facciata che costeggia le banchine è stata ridisegnata grazie allo smantellamento del parcheggio. Il nuovo fronte si affaccerà su Place des Saugettes instaurando un rapporto diretto con lo spazio pubblico Sous-gare – un quartiere che si trova alle spalle della stazione.

Infine, a est, troviamo il sito di La Rasude: un triangolo delimitato a nord dal viale della stazione, a est dall'avenue d'Ouchy e infine, a sud, dai binari. Si tratta di un luogo chiuso, a carattere ammi-

2 Noch ist das Gelände von Bauten umschlossen und nicht für die Öffentlichkeit zugänglich.

Le site est toujours entouré de bâtiments et n'est pas ouvert au public.

Il sito è ancora racchiuso da edifici e non è aperto al pubblico.





3 La Rasude heute:
Der markante weisse
Gebäuderiegel beherbergt
Post und SBB.

La Rasude aujourd'hui:
La Poste Suisse et les CFF
se trouvent dans l'imposant
corps de bâtiment blanc.

La Rasude oggi: l'imponente
edificio bianco ospita la
Posta Svizzera e le FFS.

Im Osten befindet sich schliesslich La Rasude: ein Dreieck, das im Norden von der Avenue de la Gare, im Osten von der Avenue d'Ouchy und im Süden von den Gleisen eingegrenzt wird. Ein geschlossener, administrativer Ort, ein riesiger Gebäudekomplex, der seit Jahren die Post und die SBB beherbergt, zwei historische Akteure, die das Quartier bald verlassen werden. Durch diesen Wegzug hat La Rasude die Möglichkeit, zu einem Standort für Unternehmen von nationaler und internationaler Bedeutung zu werden.

Natacha Litzistorf, Gemeinderätin für Wohnung, Umwelt und Architektur in Lausanne, ist bei der Gemeinde für dieses Projekt verantwortlich und spricht die Bedeutung dieser drei Teile an, nämlich der Plateforme 10, des Bahnhofs und des Standorts La Rasude: «Diese drei Komponenten bilden den ersten Eindruck, den Menschen von Lausanne haben, wenn sie in der Hauptstadt des Kantons Waadt ankommen. Deshalb müssen sie eine ausgewogene Dynamik haben».¹

administratif, une gigantesque parcelle-bâtiment qui abrite depuis des années La Poste et les CFF, deux acteurs historiques sur le point de délaisser ce quartier. Ce départ offre à La Rasude la possibilité de devenir un site capable d'accueillir des entreprises d'envergure nationale et internationale.

Natacha Litzistorf, directrice du logement de l'environnement et de l'architecture à la Ville de Lausanne et responsable de ce projet, n'hésite pas à parler de l'importance urbanistique que représenteront les trois « pièces » que sont les sites de Plateforme 10, de la gare et de La Rasude: « Ces trois éléments deviendront la première image que les gens auront de Lausanne en arrivant dans la capitale vaudoise et de ce fait doivent s'équilibrer dans leurs dynamiques ».¹

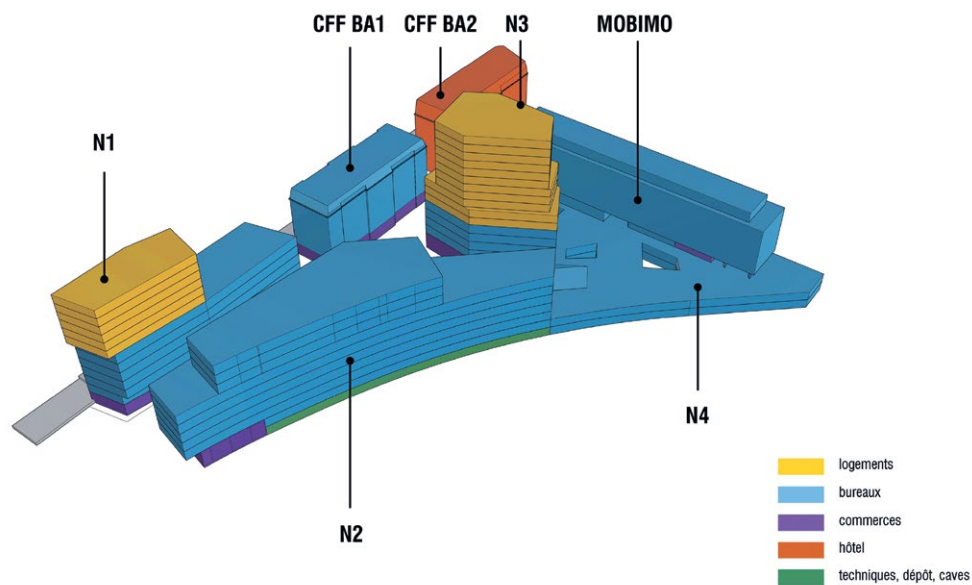
nistrativo, un gigantesco lotto edificato che da anni ospita la Posta e le FFS, due attori storici sul punto di abbandonare la zona. Questa partenza offre al quartiere di La Rasude l'opportunità di diventare un sito in grado di ospitare aziende di livello nazionale e internazionale.

Natacha Litzistorf, municipale a capo del dicastero per gli alloggi, l'ambiente e l'architettura della città di Losanna e responsabile del progetto presso il Comune, non esita a parlare dell'importanza urbanistica dei tre elementi rappresentati dal sito Plateforme 10, dalla stazione e dal sito di La Rasude: «Chiamati a diventare la prima immagine che le persone vedranno di Losanna quando arriveranno nella capitale vodese e che come tali dovranno quindi mostrare dinamiche equilibrate».¹

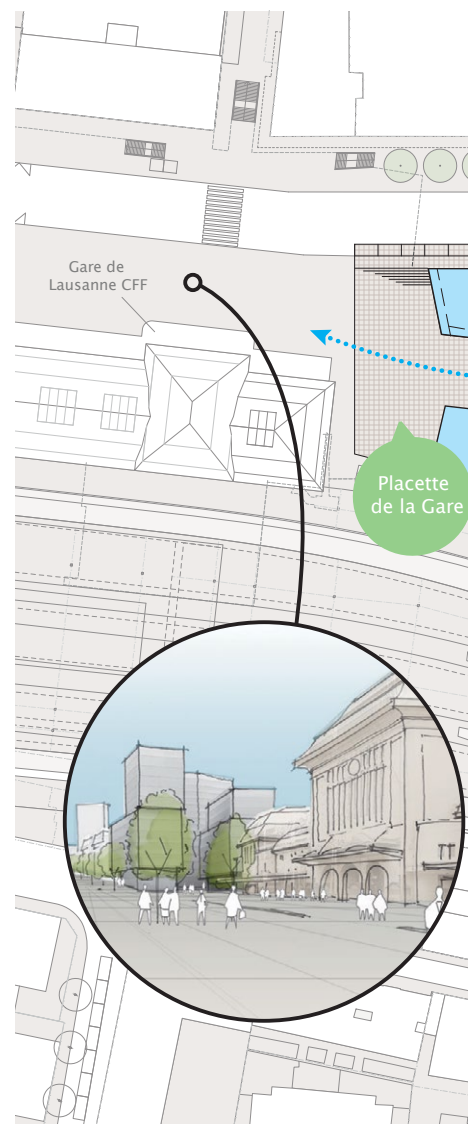
→ Fortsetzung S. 37

→ Suite p. 37

→ Continua a pag. 37



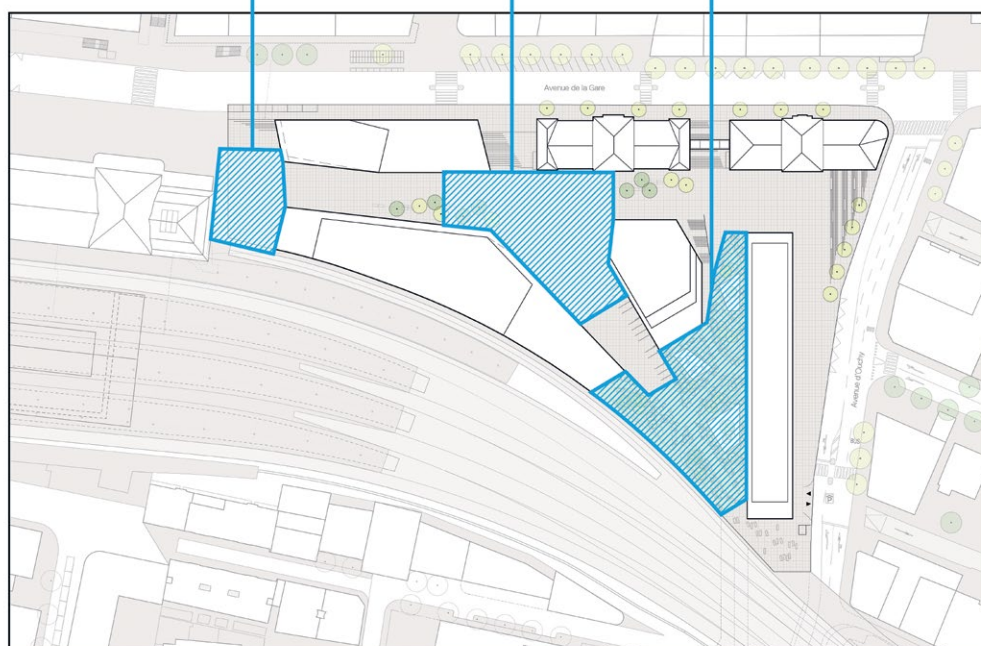
4 Die vorgesehene Nutzung Le programme prévu Il programma previsto



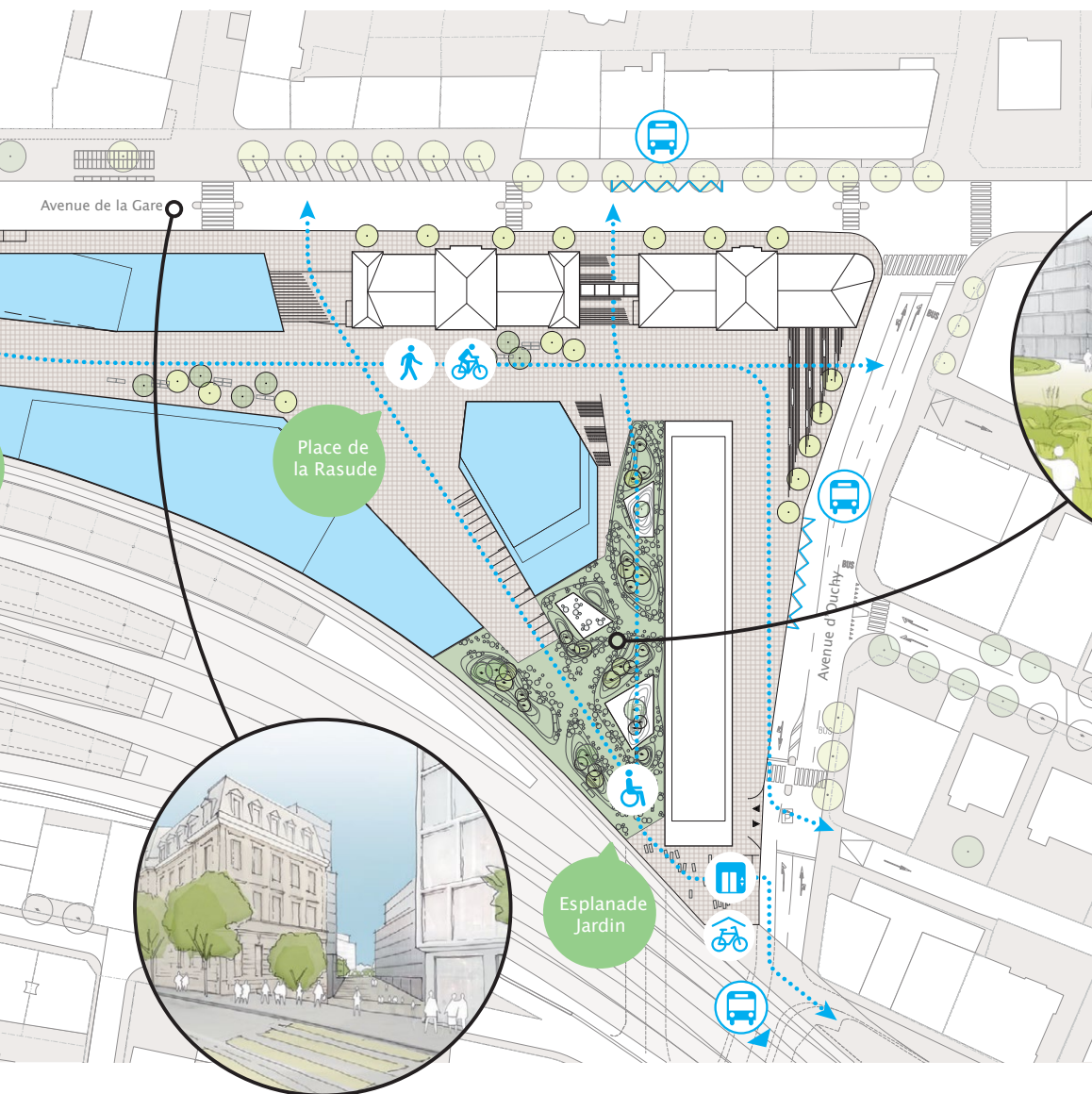
Placette de la Gare
Taille équivalente à
la Place Arlaud

Place de La Rasude
Taille équivalente à
la Place de la Palud

Esplanade Jardin
Taille équivalente au
Parc de la Brouette

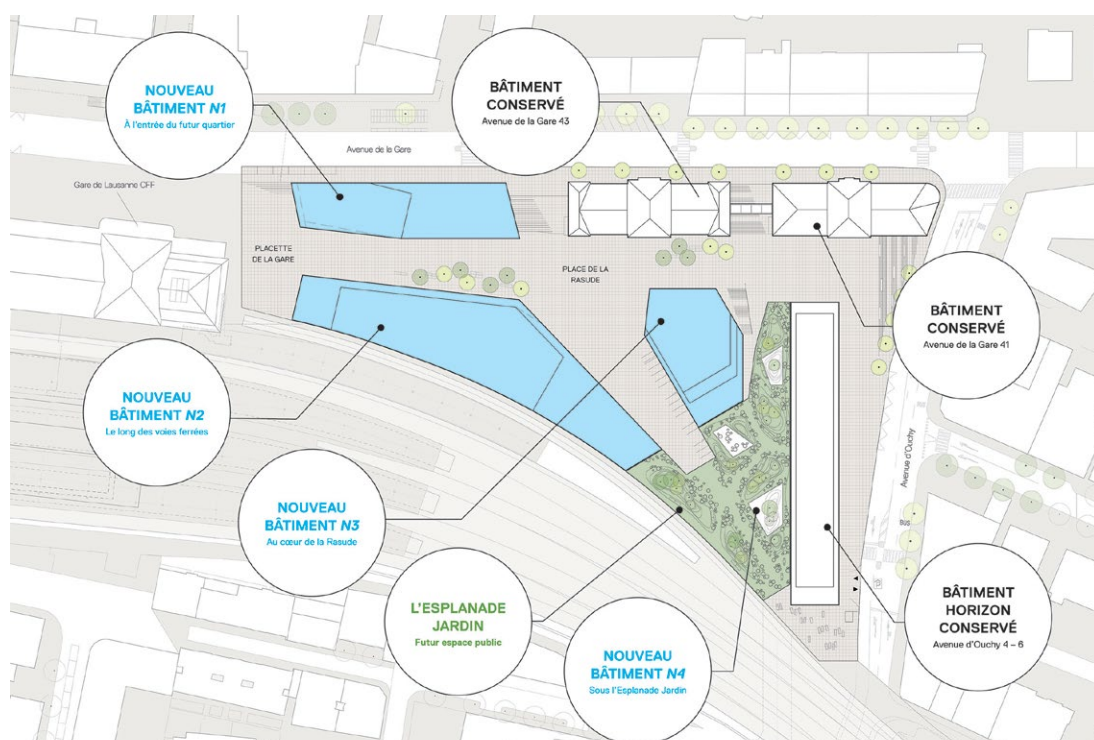


5 Die geplanten neuen Plätze haben bestehende Parks in der Stadt als Vorbild. Les nouvelles places prévues s'inspirent des parcs existants dans la ville. Le nuove piazze progettate sono modellate sui parchi esistenti in città.



6 Durchlässigkeit für den Langsamverkehr prägt das ehemals geschlossene Areal. La perméabilité à la circulation non motorisée caractérise l'ancienne zone fermée.

La permeabilità al traffico non motorizzato caratterizza l'area precedentemente non accessibile.



7 Das zukünftige Quartier mit Neubauten (blau), Bestand (schwarz) und dem neuen Park (grün).

Le futur quartier avec de nouveaux bâtiments (bleu), les bâtiments existants (noir) et le nouveau parc (vert).

Il futuro quartiere con i nuovi edifici (blu), gli edifici esistenti (nero) e il nuovo parco (verde).

«Die Qualität der öffentlichen Räume liegt uns besonders am Herzen»

«Das künftige Quartier La Rasude in Lausanne, das der Mobimo und den SBB gehört, ist in das Projekt «Pôle Gare» eingebettet: die Umgestaltung des Lausanner Bahnhofs inklusive Vorplatz sowie die Schaffung der Plattform der Künste (Plateforme 10) am Standort der nicht mehr genutzten Lokomotivhalle, mit Kantonalem Kunstmuseum (mcb-a), Elysée-Museum (kantonales Fotografiemuseum) und dem Museum für zeitgenössisches Design und Kunstgewerbe (mudac) sowie einigen Stiftungen.

Die Planung von La Rasude ist Gegenstand eines neuen Teilnutzungsplans. Im Hinblick auf Städtebau, Zugänglichkeit, Mobilität und Nutzung erfordert sie umfassendere Überlegungen als nur jene für seine eigentliche Ausdehnung. Im Fokus stehen insbesondere die Integration und Grösse der Neubauten, die Dichte der Bauten und ihre Planung, der Erhalt des bestehenden baulichen Erbes, die Verbindungen zwischen den Quartieren sowie Funktionen und Gestaltung der unbebauten, exklusiv genutzten oder öffentlichen Räume. Die Qualität Letzterer liegt uns besonders am Herzen, da von ihr der Erfolg des Quartiers und seine Integration in die Stadt zu einem grossen Teil abhängen. Daher wünscht sich die Stadt, dass die Eigentümer einen partizipativen Ansatz wählen, um die Erwartungen der Bevölkerung kennenzulernen. Die Ergebnisse sollten sich sowohl im Teilnutzungsplan als auch in den Pflichtenheften der Wettbewerbe für die künftigen Gebäude und öffentlichen Bereiche des Quartiers sowie in seinem Nutzungskonzept widerspiegeln.

Die Ausarbeitung des Teilnutzungsplans ist komplex und wird von Eigentümern und Stadt gemeinsam in Angriff genommen. Mit ihm werden immer wieder neue Anläufe verbunden sein, sowohl auf politischer Ebene, um den einzuhaltenden Kurs zu bestimmen, als auch auf technischer Ebene im Dialog zwischen den Auftraggebern und den verschiedenen kommunalen Dienststellen, die die Einhaltung der Anforderungen der Gemeinde und das Zusammenspiel aller Projekte in diesem Gebiet sicherstellen. Durch diesen hochwertigen Dialog werden wir zweckdienliche Lösungen finden – sowohl für die Investoren als auch für die Allgemeinheit. Das erfordert eine starke Einbindung aller Beteiligten, legt aber auch den Grundstein für den Erfolg des künftigen Quartiers La Rasude.»

Natacha Litzistorf, Gemeinderätin für Wohnung, Umwelt und Architektur, Lausanne

«La qualité des espaces publics nous tient particulièrement à cœur»

«Le futur quartier de La Rasude à Lausanne, propriété de Mobimo et des CFF, est en synergie avec un contexte plus large, celui du projet Pôle Gare comprenant: la mutation très importante de la gare de Lausanne et de sa place ainsi que la création de la plateforme des arts (Plateforme 10) sur le site des anciennes halles aux locomotives des CFF, réunissant le musée cantonal des Beaux-Arts (mcb-a), le musée de l'Elysée (musée cantonal de la photographie), le mudac (musée de design et d'arts appliqués contemporains) et quelques fondations prestigieuses.

La planification du quartier de La Rasude qui donnera lieu à un nouveau plan partiel d'affectation (PPA) demande des réflexions qui s'étendent au-delà de son seul périmètre en termes urbanistiques, d'accessibilité, de mobilité et d'affectation du nouveau quartier. De plus, un soin tout particulier est porté à l'intégration et aux gabarits des nouveaux bâtiments, à la densité des constructions et à leur programmation, au respect du patrimoine bâti existant, aux transversalités interquartiers ainsi qu'aux fonctionnalités et aménagements des espaces non construits à usage exclusif ou public. La qualité des espaces publics nous tient particulièrement à cœur, car d'elle dépend en grande partie la réussite du quartier et son intégration dans la ville.

Dans ce contexte, la Ville a souhaité que les propriétaires engagent une démarche participative avec la population pour connaître les attentes de cette dernière. Les résultats retenus devraient se refléter aussi bien dans le PPA que dans les cahiers des charges des concours pour les futurs bâtiments et espaces publics du quartier, et dans son concept d'utilisation.

Le processus d'élaboration du PPA est donc complexe et partagé entre les propriétaires et la Ville. Il implique de nombreuses itérations, tant politiques pour fixer le cap à tenir, que techniques entre les mandataires et les différents services communaux garants du respect des exigences municipales et de la cohérence avec l'ensemble des projets du périmètre. C'est au travers de ce dialogue de qualité que nous trouvons des solutions pertinentes tant pour les investisseurs que du point de vue de l'intérêt général. Cela demande une forte implication de tous les acteurs, mais pose les bases de la réussite du futur quartier de La Rasude.»

Natacha Litzistorf, directrice du logement, de l'environnement et de l'architecture à la Ville de Lausanne

«Abbiamo particolarmente a cuore la qualità degli spazi pubblici»

«Il futuro quartiere di La Rasude a Losanna, di proprietà di Mobimo e delle FFS, s'inserisce sinergicamente nel più ampio contesto del Pôle Gare, che comprende: l'importantissima trasformazione della stazione di Losanna e del suo piazzale, nonché la creazione della piattaforma delle arti (Plateforme 10) sul sito del vecchio deposito per locomotive delle FFS, un polo museale che ospita il museo cantonale di Belle Arti (mcb-a), il museo Elysée (museo cantonale della fotografia), il mudac (museo del design e di arti applicate contemporanee) e alcune prestigiose fondazioni.

La pianificazione del quartiere di La Rasude, che darà origine a un nuovo piano di assegnazione parziale (PPA), richiede considerazioni più ampie di quelle riferite al suo perimetro, in termini di pianificazione urbana, accessibilità, mobilità e utilizzo del nuovo quartiere. Sarà inoltre rivolta una particolare attenzione all'integrazione volumetrica dei nuovi edifici, alla densità delle costruzioni, alla loro programmazione, al rispetto del patrimonio edilizio esistente, all'interconnessione fra i diversi quartieri e alla sistemazione degli spazi non edificati privati o pubblici. Abbiamo particolarmente a cuore la qualità degli spazi pubblici poiché è da quest'ultima che dipende in gran parte il successo di un quartiere e della sua integrazione nella città.

In questo contesto, la Città ha voluto che i proprietari si impegnassero in un processo partecipativo con la popolazione per conoscerne le aspettative. I risultati selezionati dovrebbero influenzare sia il PPA che nei bandi dei concorsi per gli edifici e gli spazi pubblici futuri del quartiere, così come il concetto d'uso dello stesso.

Il processo di elaborazione del PPA è quindi complesso e condiviso tra proprietari e Città. Implica numerose interazioni sia politiche (per impostare il percorso da seguire), sia tecniche (tra i mandatori e i vari servizi comunali che garantiscono il rispetto dei requisiti del Comune e della coerenza rispetto all'insieme dei progetti nell'area). Attraverso questo dialogo sulla qualità troviamo soluzioni adatte sia per gli investitori che per l'interesse comune. Ciò richiede un forte coinvolgimento di tutti gli attori ma getta le basi per il successo del futuro quartiere di La Rasude.»

Natacha Litzistorf, municipale a capo del dicastero per gli alloggi, l'ambiente e l'architettura della Città di Losanna



8 Die Esplanade jardin wird auf dem Dach eines Gebäudes liegen, das an die Schienen angrenzt, und Aussicht in die Berge bieten.

L'esplanade jardin se développera sur le toit d'un bâtiment contigu aux rails et offrira une vue dégagée sur les montagnes.

Il jardin Esplanade sarà situato sul tetto di un edificio adiacente alle rotaie e offrirà una vista generosa sulle montagne.

Eine abgestimmte Planung

Der in der Nähe der öffentlichen Verkehrsmittel ideal gelegene Standort bietet eine Aussicht, die den Ruf der waadtländischen Kantonshauptstadt sehr gut veranschaulicht. Das Gebiet verdankt seinen Namen einem alten Gemäuer mit der Bezeichnung «A la Rasudaz», wo waadtländische Patrioten im Jahr 1791 ein Revolutionsbankett abgehalten haben sollen. Durch die Umgestaltung von La Rasude, für die bereits Investitionen in Höhe von 400 Millionen Franken veranschlagt werden, soll nach den Worten von Guillaume Dekkil, dem Gesamtprojektleiter bei SBB Immobilien, ein «inklusive, offenes, zusammengesetztes Quartier mit mehreren Zentren» geschaffen werden. Diese Initiative geht auf die gemeinsamen Bemühungen von Mobimo und SBB Immobilien zurück, die die betreffenden Parzellen besitzen. Das im Jahr 2015 durch die Vergabe von Studienaufträgen eingeleitete Projekt wird in Partnerschaft mit der Gemeinde Lausanne durchgeführt, die für die städtebauliche Entwicklung verantwortlich ist. Im Rahmen des Projekts wird bis 2020 ein Teilnutzungsplan erstellt, auf dessen

Une planification concertée

Idéalement situé, proche des transports publics et doté d'une vue qui illustre très bien la renommée de la capitale vaudoise, le site de La Rasude tire son nom d'une ancienne demeure appelée «À la Rasudaz», où les patriotes vaudois auraient tenu un banquet révolutionnaire en 1791. La transformation de La Rasude, planifiée d'ores et déjà à environ 400 millions de francs d'investissement, vise à la création d'un quartier «inclusif, ouvert, composite et multi-centré», selon les termes de Guillaume Dekkil, chef de projets senior chez CFF Immobilier. Cette initiative est l'œuvre combinée de Mobimo et CFF Immobilier, propriétaires des parcelles concernées. Le projet, démarré en 2015 par un mandat d'étude parallèle (MEP), est conduit en partenariat avec la Municipalité de Lausanne, responsable du développement urbanistique. Il aboutira d'ici 2020 à l'élaboration d'un plan partiel d'affectation (PPA), sur la base duquel seront développées les modalités d'un concours d'architecture.

Afin de ne pas laisser la planification à la seule décision des investisseurs, le développement du projet est accompagné

Una pianificazione concertata

Situato in una posizione ideale, vicino ai trasporti pubblici e con una vista che conferma la fama della capitale vodese, il sito di La Rasude prende il nome da una vecchia residenza chiamata «À la Rasudaz», dove i patrioti vodesi avrebbero tenuto un banchetto rivoluzionario nel 1791. La trasformazione di La Rasude, prevista con circa 400 milioni di franchi d'investimento, mira a creare un quartiere «inclusivo, aperto, composito e multicentrico», secondo Guillaume Dekkil, capo progetto senior di FFS Immobili. L'iniziativa è il risultato del lavoro congiunto di Mobimo e FFS Immobili, proprietari dei lotti in questione. Il progetto, avviato nel 2015 tramite mandati di studio in parallelo (in francese MEP), è sviluppato in partenariato con il Comune di Losanna, responsabile dello sviluppo urbano. Entro il 2020 si procederà all'elaborazione di un piano di assegnazione parziale (PPA), sulla base del quale saranno sviluppate le modalità di un concorso di architettura.

Al fine di non lasciare la pianificazione alla sola decisione degli investitori, lo sviluppo del progetto è accompagnato

Grundlage die Modalitäten für einen Architekturwettbewerb ausgearbeitet werden. Um die Planung nicht allein den Investoren zu überlassen, wird die Projektentwicklung von Anwohnern und Vertretern der Zivilgesellschaft begleitet, die von dem Projekt betroffen sind. 2017 wurden drei Workshops organisiert, zu denen sich auch Bewohner und interessierte Personen anmelden konnten. Ziel dieser Veranstaltungen war es, die Erwartungen der Lausanner bezüglich der im Quartier anzubietenden Dienstleistungen zu definieren, aber auch die Art der öffentlichen Räume, die sie sich wünschen. So drehten sich die Diskussionen vorwiegend um das Erdgeschossnutzungen von La Rasude und behandelten Fragen zu Bepflanzung, zu den Geschäften und zur allgemeinen Durchlässigkeit der künftigen Lebensräume. Auch wenn nicht alle Ideen berücksichtigt werden können, ist es gemäss Natacha Litzistorf das Ziel, «an einem Programm zu arbeiten, das eine Identität des Quartiers hervorbringt»,² und für Transparenz bezüglich der getroffenen Entscheidungen zu sorgen.

Auf der Grundlage dieser Diskussionen konnte eine erste Fassung des Teilnutzungsplans erstellt werden, die von Fachleuten für bebaute Umwelt und Landschaft überarbeitet wurde. Das Programm von La Rasude umfasst 65 % Büros, 20 % Wohnungen und 8 % Hotels, während die verbleibenden 7 % mit Geschäften und Restaurants auf den Freizeitbereich entfallen. Der recht geringe

par des riverains et des acteurs de la société civile concernés par le projet. Trois ateliers ont été organisés en 2017, auxquels pouvaient également s'inscrire les habitants et les curieux. L'objectif de ces sessions était de définir certaines attentes des Lausannois concernant les services que le quartier abritera, mais aussi la nature des espaces publics qu'ils souhaiteraient voir apparaître. Les discussions ont ainsi porté principalement sur le rez-de-chaussée de La Rasude et abordé les questions des plantations, des commerces et de la perméabilité générale de ces futurs lieux de vie. Même si toutes les idées évoquées ne pourront pas être retenues, l'objectif est, comme l'a confié Natacha Litzistorf, de «travailler sur une programmation qui engendre une identité du quartier»,² ainsi que de faire preuve de transparence vis-à-vis des décisions prises.

Une première version du plan partiel d'affectation (PPA) a ainsi pu être élaborée sur la base de ces discussions et retravaillée avec des professionnels de l'environnement bâti et paysagé. Le programme de La Rasude est composé à 65 % de bureaux, à 20 % de logements, à 8 % d'hôtels, et enfin à 7 % de loisirs de type commerces et restaurants. La part de logement, assez congrue, est restreinte par les contraintes du site et notamment la prise en compte des ordonnances fédérales de protection contre les accidents majeurs et contre le bruit. L'accent a été particulièrement mis sur un quartier à la temporalité cyclique. La municipalité

dai residenti delle zone limitrofe e dagli attori della società civile coinvolti nel progetto. Nel 2017, sono stati organizzati tre laboratori ai quali hanno potuto iscriversi anche gli abitanti e i curiosi. L'obiettivo di tali sessioni era di definire alcune aspettative degli abitanti di Losanna riguardo ai servizi che il quartiere ospiterà, ma anche la natura degli spazi pubblici che essi vorrebbero venissero creati. Le discussioni si sono quindi concentrate principalmente sul livello stradale di La Rasude e hanno affrontato temi quali le attività commerciali da accogliere, quali tipi di alberi piantumare e la permeabilità generale di questi futuri spazi pubblici. Anche se non tutte le idee citate potranno essere attuate, l'obiettivo è, come dichiara Natacha Litzistorf, «lavorare su una programmazione che generi un'identità di quartiere»,² oltre a dar prova di trasparenza in merito alle decisioni assunte.

Sulla base di queste discussioni è stata quindi elaborata una prima versione del piano di assegnazione parziale (PPA), rielaborata con professionisti della costruzione e del paesaggio. Il programma di La Rasude è composto per il 65 % da uffici, per il 20 % da abitazioni, per l'8 % da alberghi e infine per il 7 % da negozi e ristoranti. La parte riguardante le abitazioni, piuttosto ridotta, è limitata dai vincoli del sito e in particolare dal rispetto delle ordinanze federali in materia di protezione contro gli incidenti gravi e il rumore. L'accento è stato messo in particolare su un quartiere con temporalità ciclica. Il Comune insiste sull'im-

9 Die heutige Strasse, die das Postverteilzentrum bedient, soll zur zukünftigen Avenue Rasude werden.
L'actuelle rue de desserte du centre de tri postal est amenée à devenir la future avenue Rasude.
L'attuale strada che serve il centro di smistamento postale diventerà la futura avenue Rasude.





10 Ecke Avenue de la Gare / Avenue d'Ouchy heute. Die beiden historischen Gebäude an der Avenue de la Gare bleiben erhalten.

L'esplanade jardin se développera sur le toit d'un bâtiment contigu aux rails et offrira une vue dégagée sur les montagnes.

Avenue de la Gare / Avenue d'Ouchy oggi. I due edifici storici dell'Avenue de la Gare saranno conservati.

Anteil der Wohnungen ist durch Sachzwänge am Standort bedingt, insbesondere durch die Eidgenössischen Verordnungen über den Schutz vor Störfällen und Lärm. Ein Schwerpunkt liegt auf der 24-Stunden-Qualität des Quartiers: Die Gemeinde unterstreicht, dass ein Quartier entstehen soll, in dem man gleichermassen gut am Tag und in der Nacht leben kann, wie etwa im Flon.

Verdichtung: zwischen internationaler und lokaler Ebene

Einerseits will man also durch ein Quartier, das auf Verdichtung setzt, die globale Ebene erreichen, andererseits möchte man einen angenehmen Lebensraum auf lokaler Ebene schaffen. Dazwischen sind die Akteure der Baustelle von La Rasude mit Fragen konfrontiert, die auf den ersten Blick gegensätzlich erscheinen.

Den 2015 durchgeführten Studienauftrag konnte das Genfer Büro Eric Maria architectes associés mit seinem Projekt «Echappées» für sich entscheiden. Es umfasst sechs Gebäude, von denen drei bereits bestehen, nämlich die beiden alten Gebäude in der Avenue de la Gare und der Häuserblock Horizon in der Avenue d'Ouchy. Die künftigen Gebäude setzen allerdings auf eine recht grosse Bauhöhe (wenngleich sie die Höhe des nahe gelegenen Turms Edipresse nicht überschreiten), um grosszügige öffentliche Räume zu schaffen. Nach Gesprächen

insiste sur l'importance de voir se construire un lieu où l'on vit aussi bien de jour que de nuit, à l'image du quartier du Flon.

Densification: entre échelle internationale et locale

Alternant entre l'envie de conquérir l'échelle globale, avec un quartier misant sur la densité, et la volonté d'offrir un lieu de vie plaisant à l'échelle locale, les acteurs du chantier de La Rasude sont confrontés à des questions qui pourraient paraître de prime abord antithétiques.

À l'issue du MEP lancé en 2015, le projet «Echappées» proposé par le bureau genevois EMA architectes associés a été retenu: il comporte six bâtiments, dont trois sont déjà existants – les deux immeubles anciens sur l'avenue de la Gare ainsi que la barre Horizon sur l'avenue d'Ouchy. Les gabarits des futurs bâtiments miseront sur des hauteurs assez élevées (même s'ils ne dépasseront pas la tour Edipresse située non loin), afin de favoriser la création d'espaces publics généreux. Après discussion avec la municipalité, les propriétaires ont cependant revu leurs ambitions à la baisse. Le bâtiment faisant face à la gare s'est ainsi vu réduire de 17 à 13 étages. Même si les volumétries finales ne sont pas encore complètement déterminées, les maquettes et les images de synthèse suggèrent des bâtiments découpés par de nombreux dénivelés.

portanza di configurare un luogo come il Flon, nel quale si viva bene di giorno come di notte.

Densità: tra scala internazionale e locale

Alternando la voglia di conquistare la scala globale, con un quartiere che scommette sulla densità, alla volontà di offrire un luogo piacevole in cui vivere su scala locale, gli attori del progetto di La Rasude si sono confrontati con argomenti che a prima vista potrebbero sembrare antitetici.

Al termine dei mandati di studio in parallelo lanciati nel 2015, è stato scelto il progetto Echappées proposto dallo studio ginevrino Eric Maria architectes associés: comprende sei edifici, tre dei quali già esistenti, i due edifici preesistenti di Avenue de la Gare e lo skyline su Avenue d'Ouchy. Infatti, le dimensioni dei futuri edifici prevedono altezze piuttosto importanti (anche se non supereranno quelle della torre Edipresse poco distante), per favorire la creazione di ampi spazi pubblici. Tuttavia, dopo essersi confrontati con il Comune, i proprietari hanno ridimensionato le loro ambizioni. L'edificio di fronte alla stazione è stato ridotto da 17 a 13 piani. Anche se i volumi finali non sono ancora definitivi, i due modelli e le immagini di sintesi suggeriscono soluzioni caratterizzate da molti dislivelli.

mit der Gemeinde haben die Eigentümer ihre Ziele jedoch zurückgeschraubt. So wurde das Gebäude gegenüber dem Bahnhof von 17 auf 13 Stockwerke verkleinert. Auch wenn die endgültigen Bauvolumen noch nicht definitiv festgelegt sind, lassen Modelle und Computergrafiken vermuten, dass die Gebäude durch zahlreiche Niveauunterschiede gegliedert sein werden.

Zudem setzt der Studienauftrag auf mehrere strukturierende öffentliche Plätze. Deren Flächen entsprechen in etwa jenen von anderen Plätzen in Lausanne – obwohl die Proportionen der umgebenden Gebäude unterschiedlich sind und damit die Florentiner Regel der Projektion der Fassade auf den vor ihr liegenden Platz infrage gestellt ist. So wird beispielsweise der frühere interne Weg der Post zur Avenue Rasude. Des Weiteren werden drei kleine Plätze gebaut: der Bahnhofplatz mit einer Fläche, die in etwa jener der Place Arlaud entspricht, die mit der Place de la Palud vergleichbare Place de La Rasude und die Esplanade jardin, die wie der Parc de la Brouette auf einem Gebäudedach liegen wird, was die Gleise weiter weg erscheinen lässt und einen ungehinderten Blick auf die Berge erlaubt.

Wenn die SBB Städte bauen

Isaac Joseph sagte in seinem 1999 veröffentlichten Werk «Villes en gares», dass man «die Verkehrsunternehmen daran erinnern muss, dass sie oft Bahnhöfe gebaut und dabei die Stadt vergessen haben».³ Die Worte des französischen Soziologen sind tief in das kollektive Unterbewusstsein eingedrungen und haben dort ein Echo erzeugt. Zwischen Einkaufszentrum und neuem kulturellen Anziehungspunkt wie La Rasude sucht der Bahnhof über eine zunehmend horizontale Urbanität nach seiner Rolle.

Die SBB versuchen heute nicht mehr Bahnhöfe zu bauen, sondern Städte. Als fragmentierte Urbanität gestalten sie Lebensräume, die alle menschlichen Aktivitäten beherbergen können: Schlafen, Essen, Arbeiten, Kultur genießen, Einkaufen.

CAMILLE VALLET, Architektin EPFL,
camille.vallet@epfl.ch

En outre, le mandat d'étude parallèle mise sur la création de plusieurs espaces publics structurants dont la surface au sol est similaire à celle d'autres places présentes à Lausanne, bien que les proportions des immeubles alentour diffèrent, remettant en question la règle florentine du rabattement de la façade sur la place qui lui fait face. Ainsi, l'ancienne voie intérieure de la Poste deviendra l'avenue Rasude. Trois placettes seront également construites : la placette de la Gare, d'une surface comparable à celle de la place Arlaud ; la place de La Rasude, semblable à la place de la Palud ; et enfin l'esplanade Jardin, de la taille du parc de la Brouette, qui s'installe sur le toit d'un bâtiment – ce qui apaise la proximité avec les rails – et offre une vue dégagée sur les montagnes.

Quand les CFF construisent des villes

Isaac Joseph disait dans son ouvrage «Villes en gares», publié en 1999, qu'il faut «rappeler aux entreprises de transport qu'elles ont souvent construit des gares en oubliant la ville».³ Les mots du sociologue français sont descendus profondément dans l'inconscient collectif ; ils y ont fait écho. Alternant entre centre commercial et nouveau pôle culturel, à l'image de La Rasude, la gare cherche un rôle au travers d'une urbanité de plus en plus horizontale.

Aujourd'hui les CFF ne tentent plus de construire des gares, mais des villes. Fragments d'urbanité après fragments, ils façonnent des lieux de vie capables d'abriter toutes les activités humaines : dormir, manger, travailler, se cultiver, acheter.

CAMILLE VALLET, architecte EPFL,
camille.vallet@epfl.ch

1 www.la-rasude.ch/#acteurs ; consulté le 26 mars 2018.

2 www.24heures.ch/vaud-regions/lausannois-consultes-futur-gare/story/21903258 ; consulté le 26 mars 2018.

3 Isaac Joseph, *Villes en gares*, Éditions de l'Aube, Saint-Etienne 1999, p. 10.

Inoltre, i mandati di studio paralleli puntano sulla creazione di diversi spazi pubblici strutturanti, la cui superficie è simile a quella di altre piazze presenti a Losanna, anche se le proporzioni degli edifici circostanti differiscono, mettendo in discussione la regola fiorentina di disegnare la facciata in base alla piazza sulla quale si affaccia. L'ex via interna della Posta diventerà l'avenue Rasude. Saranno inoltre costruite tre piazzette: la piazzetta della Stazione, con una superficie simile a quella di place Arlaud; place de La Rasude, simile alla place de la Palud; e infine l'esplanade Jardin, delle dimensioni del Parc de la Brouette, si trova sul tetto di un edificio – così da compensare la vicinanza con i binari – e offre un'ampia vista sulle montagne.

Quando le FFS costruiscono città

Isaac Joseph ha scritto nel suo libro *Villes en gares*, pubblicato nel 1999, che «si deve rammentare alle imprese di trasporto che spesso hanno costruito stazioni dimenticandosi della città».³ Le parole del sociologo francese sono entrate in profondità nell'inconscio collettivo, riecheggiandovi. Tra centro commerciale e nuovo polo culturale, come La Rasude, la stazione cerca il proprio ruolo attraverso una struttura urbana sempre più orizzontale.

Oggi le FFS non tentano più di costruire stazioni ma città. I frammenti di urbanità che si susseguono danno forma a spazi pubblici in grado di ospitare tutte le attività umane: dormire, mangiare, lavorare, acculturarsi, fare acquisti ...

CAMILLE VALLET, architetto EPFL
camille.vallet@epfl.ch

1 www.la-rasude.ch/#acteurs ; consultato il 26 marzo 2018.

2 www.24heures.ch/vaud-regions/lausannois-consultes-futur-gare/story/21903258 ; consultato il 26 marzo 2018.

3 Isaac Joseph, *Villes en gares*. Editions de l'Aube, Saint-Etienne 1999, pag. 10.

1 www.la-rasude.ch/#acteurs ; abgerufen am 26. März 2018.

2 www.24heures.ch/vaud-regions/lausannois-consultes-futur-gare/story/21903258 ; abgerufen am 26. März 2018.

3 Isaac Joseph, «Villes en gares». Editions de l'Aube, Saint-Etienne 1999, S. 10.

Facts & Figures

Quartier de La Rasude

Lausanne

Planungsverfahren

Studienauftrag und
Beteiligung der Bevölkerung

Arealgrösse

20 000 m²
(zwei Parzellen, im Besitz der SBB und der
Immobilien-Investmentgesellschaft Mobimo)

Nutzung

±15% Wohnungen
±10% Retail
±10% Hotel
±65% Dienstleistungen (Büros)

Ausnutzungsziffer

3,65

Planungsschritte

2015: Studienauftrag
2016: Ergebnisse Studienauftrag
2017: Ausarbeitung Quartierplan und
Vernehmlassung
2020: voraussichtlicher Baubeginn
2022: Einzug der ersten Bewohner

Teilnehmer Studienauftrag

Caruso St John Architects, Zurich / London
EMA architectes associés, Genève
Made in, Genève
Wiel Arets, Amsterdam
Richter • Dahl Rocha & Associés, Lausanne
Graber Pulver, Zürich (2. Runde)
Hosoya Schäfer, Zürich (2. Runde)
MVRDV, Rotterdam (2. Runde)

Weiterbearbeitung

EMA architectes associés, Genève

Fachjury

Bruno Marchand, Lausanne;
Kees Christiaanse, Zürich;
Emmanuel Ventura, Lausanne;
Christine Thibaud-Zingg, Yverdon-les-Bains;
Dominique Salathé, Basel

Processus de planification

Mandat d'étude parallèle (MEP)
et projet participatif

Superficie de la zone

20 000 m²
(deux terrains, propriété des CFF et de la
société d'investissement immobilier Mobimo)

Programme

Logement: ±15%
Commerces: ±10%
Hôtel: ±10%
Activités (bureaux): ±65%

Taux d'exploitation

3,65

Etapas de planification

2015: mandat d'étude parallèle (MEP)
2016: résultats du MEP
2017: élaboration du plan de quartier et mise
en consultation
2020: début des travaux
2022: arrivée des premiers occupants

Participants au mandat d'étude

Caruso St John Architects, Zurich / London
EMA architectes associés, Genève
Made in, Genève
Wiel Arets, Amsterdam
Richter • Dahl Rocha & Associés, Lausanne
Graber Pulver, Zurich (retenu pour le 2^e tour)
Hosoya Schäfer, Zurich (retenu pour le 2^e tour)
MVRDV, Rotterdam (retenu pour le 2^e tour)

Traitement subséquent

EMA architectes associés, Genève

Jury professionnel

Bruno Marchand, Lausanne;
Kees Christiaanse, Zurich;
Emmanuel Ventura, Lausanne;
Christine Thibaud-Zingg, Yverdon-les-Bains;
Dominique Salathé, Bâle

Processo di pianificazione

Mandato di studio in parallelo
e progettazione partecipativa

Dimensione area

20 000 m²
(due lotti di proprietà delle FFS e della
società d'investimento immobiliare Mobimo)

Programma

Alloggi: ±15%
Negozi: ±10%
Alberghi: ±10%
Attività (uffici): ±65%

Indice di sfruttamento

3,65

Fasi di pianificazione

2015: mandati di studio paralleli
2016: risultati dei mandati di studio paralleli
2017: preparazione del piano di vicinato e
consultazione
2020: inizio dei lavori
2022: arrivo dei primi occupanti

Partecipanti al mandato di studio

Caruso St John Architects, Zurigo / Londra
EMA architectes associés, Ginevra
Made in, Ginevra
Wiel Arets, Amsterdam
Richter • Dahl Rocha & Associés, Losanna
Graber Pulver, Zurigo (selezionato
per il secondo turno)
Hosoya Schäfer, Zurigo (selezionato
per il secondo turno)
MVRDV, Rotterdam (selezionato
per il secondo turno)

Fase successiva

EMA architectes associés, Geneva

Membri tecnici o professionisti

Bruno Marchand, Losanna;
Kees Christiaanse, Zurigo;
Emmanuel Ventura, Losanna;
Christine Thibaud-Zingg, Yverdon-les-Bains;
Dominique Salathé, Basilea

Gezähmt, bebaut, vernetzt

Apprivoisé, urbanisé, connecté

Domata, edificata, interconnessa

Güterbahnhofareal Wolf Basel, kooperatives Planungsverfahren

Un projet coopératif pour la valorisation du site de la gare de marchandises de Wolf à Bâle

Una procedura di progettazione cooperativa per l'area della stazione merci Wolf a Basilea

1 Auf dem Areal des Güterbahnhofs Wolf sollen dereinst Räume für Gewerbe, Büros und Wohnungen entstehen.

Sur la zone de la gare de fret de Wolf, des chambres d'affaires, des bureaux et des appartements seront construits un jour.

Nell'area della stazione di carico di Wolf un giorno saranno costruiti locali per piccole attività, uffici e appartamenti.



Zentral gelegen, grenznah und gross: Das ist das 160 000 m² umfassende Güterbahnhofareal Wolf, östlich des Bahnhofs Basel SBB. In den kommenden Jahren werden hier Flächen frei. Die SBB liessen darum untersuchen, ob und was für eine alternative Nutzung auf dem Gelände möglich ist.

Der Wolf am Ostrand von Basel – der Name geht wohl darauf zurück, dass die Tiere hier bis ins 17. Jahrhundert durch die Wälder streiften – ist keine eigentliche Brache. Aktuell befindet sich hier eine grosszügige Logistikinfrastruktur mit Speditionsgebäuden, Güterhallen und Lkw-Stellplätzen sowie ein Containerterminal. Architekturinteressierten Reisenden fällt bei der Einfahrt in den Bahnhof Basel SBB das von 1991 bis 1994 errichtete zentrale Stellwerk von Herzog & de Meuron ins Auge. Doch das Gebiet befindet sich im Wandel: Mit dem Projekt «Gateway Basel Nord» wird ab 2020 am Rheinhafen eine trimodale Anlage für den internationalen Güterverkehr in Betrieb genommen. Dort soll zunächst die Verlagerung von der Strasse auf die Schiene und – ist das neue Hafenbecken 2022 fertiggestellt – dereinst auch auf das Schiff räumlich konzentriert werden. Die bisher dafür gebrauchten Flächen auf dem Wolf werden für eine Neunutzung frei – eine attraktive Ausgangslage im notorisch von Engpässen an Wohn- und Büroräumen geplagten Stadtkanton. Die Überlegungen für eine zukünftige Nutzung dieser wie auch weiterer Bahnflächen im Raum Basel waren bereits 2013 Teil der von den SBB gemeinsam mit den Regierungen der Kantone Basel-Stadt und Baselland entwickelten «Gesamtperspektive – die Bahnzukunft im Raum Basel». Die SBB als eine der grossen Landbesitzerinnen nehmen also mit ihrer Planung erheblichen Einfluss auf die Basler Stadtentwicklung.

Un vaste terrain en centre-ville et à proximité de la frontière: c'est le site de la gare de marchandises de Wolf, qui couvre une superficie de 160 000 m² à l'est de la gare des CFF de Bâle. Ici, des espaces se libéreront dans les années à venir. Les CFF ont donc demandé une étude pour examiner la possibilité, et le cas échéant les modalités, d'une reconversion du site.

À la bordure orientale de Bâle, le site de Wolf (dont le nom rappelle les loups qui ont rôdé dans ses forêts jusqu'au XVII^e siècle) n'est pas une friche à proprement parler. Il accueille actuellement une importante infrastructure logistique avec des halles de transbordement, des entrepôts, des places de stationnement pour poids lourds et un terminal pour conteneurs. Lorsque le train entre dans la gare CFF de Bâle, les voyageurs curieux d'architecture sont frappés par le poste d'aiguillage central, dessiné par les architectes Herzog & de Meuron et construit entre 1991 et 1994. Il s'agit pourtant d'une zone en mutation: dans le cadre du projet «Gateway Bâle-Nord», une installation trimodale pour le transport international de marchandises doit être mise en service dès 2020 dans le port rhénan. Cet espace concentrera prochainement le transfert du trafic de marchandises de la route vers le rail et, à terme, vers le fleuve (si le bassin portuaire est achevé en 2022). Les secteurs dédiés jusqu'à présent à cette fonction sur le site de Wolf seront disponibles pour un nouvel usage. C'est un atout pour Bâle-Ville, un canton qui souffre, comme on le sait, d'une pénurie en matière de surfaces de logements et de bureaux. La réflexion sur l'utilisation future de cette zone ferroviaire (et d'autres) dans l'espace bâlois est inscrite depuis 2013 dans une perspective générale définie par les CFF et les gouvernements des cantons de Bâle-Ville et Bâle-Campagne concernant l'avenir du rail dans cette région. En tant que propriétaire de nombreux terrains, les CFF et leur planification exercent une influence considérable sur le développement urbain à Bâle.

Posizione centrale, vicinanza al confine e grandi dimensioni: sono queste le caratteristiche principali dell'area della stazione merci Wolf che si estende su 160 000 m² e si colloca a est della stazione FFS di Basilea. Nei prossimi anni, vi si libereranno alcune superfici. Le FFS hanno quindi avviato uno studio di fattibilità per le alternative di utilizzo dell'area

L'area Wolf alla periferia est di Basilea – il nome rimanda alla presenza dei lupi nei boschi fino al XVII secolo – non è affatto una zona in disarmo. Attualmente ospita una generosa infrastruttura logistica con uffici di spedizionieri, magazzini merci e posteggi per autocarri, oltre a un terminal per container. Entrando nella stazione FFS di Basilea, i viaggiatori interessati all'architettura sono colpiti dal centro per lo smistamento realizzato tra il 1991 e il 1994 da Herzog & de Meuron. L'area sta tuttavia vivendo una fase di cambiamento: con il progetto «Gateway Basel Nord», dal 2020 presso il porto sul Reno sarà messo in esercizio un impianto trimodale per il traffico merci internazionale. Qui sarà per prima cosa necessario concentrare a livello spaziale il trasferimento dalla strada alla ferrovia e, una volta completata la nuova darsena nel 2022, anche di battelli. Le relative superfici attualmente in uso nell'area Wolf si libereranno e potranno essere destinate a nuovi utilizzi: una situazione di partenza allettante, considerata la nota scarsità di spazi abitativi e uffici che affligge il Cantone urbano. Già nel 2013 le considerazioni sul futuro utilizzo di queste e di ulteriori superfici infrastrutturali nell'area di Basilea sono state affrontate nel corso del progetto «Gesamtperspektive – die Bahnzukunft im Raum Basel» («Prospettiva globale – Il futuro ferroviario nell'area di Basilea») cui hanno partecipato, oltre alle FFS, anche i governi dei Cantoni di Basilea Città e Basilea Campagna. Essendo uno dei principali proprietari di terreni, le FFS hanno un'influenza notevole sullo sviluppo urbano di Basilea.

«Inspirierende Transparenz»

«Im Jahr 2017 haben die SBB begleitet vom Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt einen städtebaulichen Studienauftrag mit vier Teams durchgeführt, darunter mit Christ & Gantenbein und HHF Architekten zwei Büros aus Basel sowie zwei aus Zürich: EM2N Architekten und EMI Architekten. Diese vier Büros wurden nach Empfehlungen des Beurteilungsgremiums sorgfältig ausgewählt. Die Kenntnis und der Umgang mit ähnlich gelagerten städtebaulichen Themen und die Erfahrung in der Entwicklung solcher spezifischer Aufgaben haben dazu beigetragen, diese Büros direkt einzuladen. Bei der Auswahl wollten wir auch gezielt ortsansässige Büros berücksichtigen. Die Projektteams haben sich mit Verkehrsplanern, Landschaftsarchitekten, Soziologen und weiteren Fachplanern verstärkt. Das Verfahren wurde offen mit zwei Zwischenbesprechungen und einer Schlussbesprechung durchgeführt.

An den Besprechungen konnten sich die vier Teams gegenseitig beurteilen und Fragen stellen, ebenso die Fachexperten, die sich seitens Auftraggeberin, Behörden und externen Spezialisten mit den Themen um die Rahmenbedingungen auseinandersetzen. Insgesamt hat dieses transparente Verfahren die Teams gegenseitig inspiriert, neue Lösungsansätze zu prüfen und sich teilweise neu zu orientieren.

Die SBB kommunizieren beim Areal Wolf seit 2016 verstärkt mit der Öffentlichkeit und nehmen dabei die Interessen von Arealnutzern, Anspruchs- und Interessengruppen wahr. Diese Art von partizipativen Verfahren zeigt mögliche Zielkonflikte frühzeitig auf und bietet Ansatzpunkte für tragfähige Lösungen. Die Kommunikation läuft über Informationsveranstaltungen, Medienberichte und Workshops, an denen die zentralen Themen Nutzungen, Mobilität, Städtebau und Identität des Areals sowie die Berücksichtigung von Grün- und Freiflächen detaillierter betrachtet und Lösungen mitgestaltet werden. Erkenntnisse daraus werden nach Prüfung und Möglichkeit in den weiteren Planungsphasen berücksichtigt. Durch die frühe Einbindung der Interessengruppen konnten wir wichtige Bedürfnisse rechtzeitig erkennen, somit konnten bereits Themen und Vorgaben detaillierter im Programm der städtebaulichen Studie eingearbeitet werden.»

*Philippe Marti, SBB Immobilien, Projektleiter
Anlageobjekte – Entwicklung*

«Puiser l'inspiration dans la transparence»

«En 2017, les CFF ont exécuté un mandat d'études d'urbanisme avec quatre équipes: les bâlois Christ & Gantenbein et HHF Architectes; les zurichois EM2N Architectes et EMI Architectes. Les CFF ont également bénéficié d'un accompagnement de la part du Département de la construction et des transports du canton de Bâle-Ville. Ces quatre agences ont été sélectionnées sur la base des recommandations du comité d'évaluation. Elles avaient été invitées d'emblée en raison notamment de leur expertise sur des thématiques d'urbanisme semblables et de leur expérience dans la gestion de missions aussi spécifiques. Pour la désignation des équipes, notre volonté était de prendre également en considération des cabinets établis dans la région. Les équipes du projet se sont entourées de planificateurs des transports, d'architectes paysagistes, de sociologues, ainsi que d'autres professionnels spécialisés. La procédure s'est déroulée de façon ouverte avec deux discussions intermédiaires et une discussion finale.

Lors de ces discussions, les quatre équipes ont eu la possibilité de s'évaluer mutuellement et de poser des questions, tout comme les experts techniques ont pu explorer les thématiques liées aux contraintes générales avec les mandants, les autorités et des spécialistes externes. Globalement, cette procédure transparente a été une source d'inspiration mutuelle pour les équipes, les incitant à étudier de nouvelles approches et à définir parfois de nouvelles orientations.

Depuis 2016, le projet du site de Wolf fait l'objet d'une démarche de communication proactive de la part des CFF. Cette démarche cherche à prendre en considération les préoccupations des usagers, des groupes d'intérêt et des parties prenantes. Ce type de procédure participative révèle les conflits d'intérêt potentiels en amont, et fournit des points d'appui pour des solutions viables. La communication passe par des réunions d'information, des communiqués de presse et des ateliers qui permettent d'analyser des thèmes centraux comme les usages, la mobilité, le développement urbain, l'identité du site, l'intégration d'esplanades et d'espaces verts, et d'élaborer collectivement des solutions. Après examen et dans la mesure du possible, les résultats de ces travaux sont pris en compte pour les phases suivantes du projet. Grâce à l'implication précoce des groupes d'intérêt, nous avons pu identifier suffisamment tôt des besoins importants, et inclure ainsi des thématiques et des directives déjà très détaillées dans le programme de l'étude d'urbanisme.»

*Philippe Marti, CFF Immobilier, chef de projet
investissements/développement*

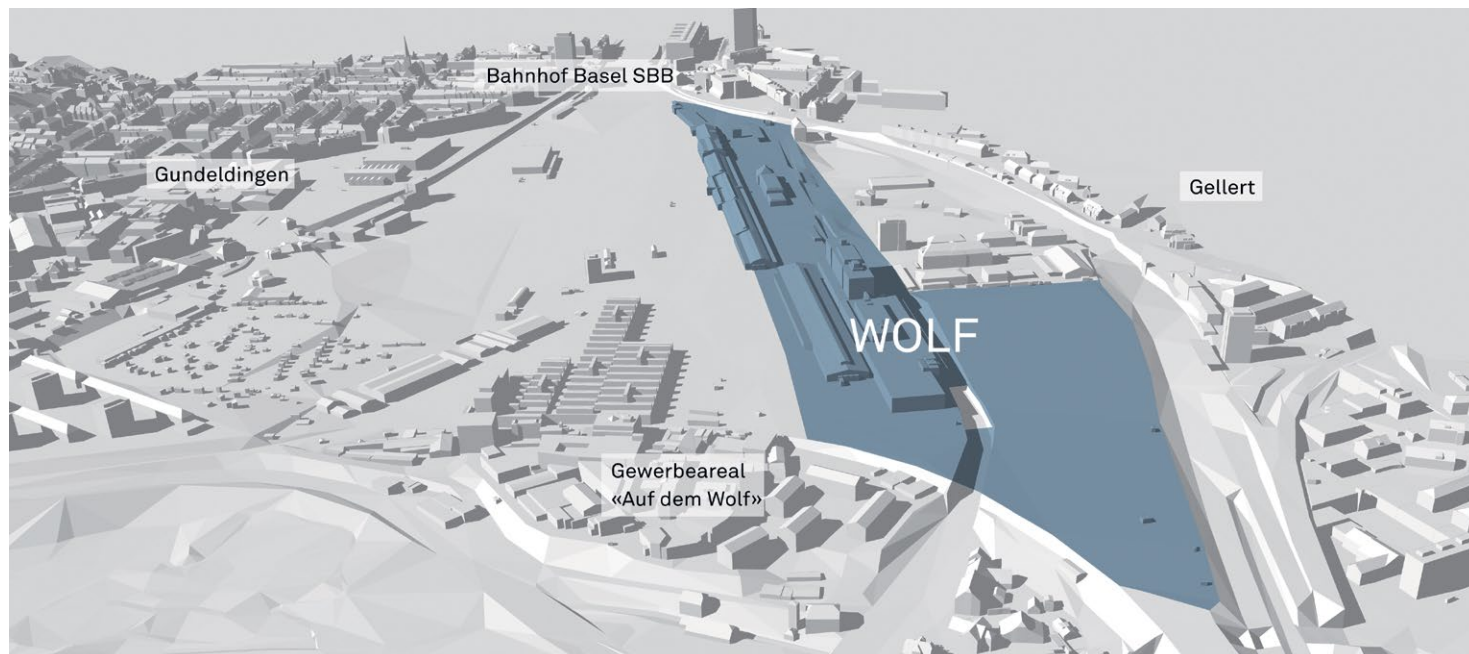
«Una trasparenza che è fonte di ispirazione»

«Nel 2017, le FFS hanno realizzato con l'assistenza del dipartimento delle costruzioni e dei trasporti del Cantone di Basilea Città un mandato di studi in ambito urbanistico che ha coinvolto quattro diversi team: due basilesi (Christ & Gantenbein e HHF Architekten) e due zurighesi (EM2N Architekten ed EMI Architekten). Questi quattro studi sono stati selezionati in base alle raccomandazioni del comitato di valutazione. La conoscenza e la capacità di gestione di contesti urbani simili e l'esperienza nello sviluppo di compiti tanto specifici hanno contribuito alla scelta di invitarli direttamente. Nel quadro della selezione volevamo inoltre tenere in considerazione studi con sede locale. I team di progetto hanno rinforzato le proprie fila con progettisti esperti nel campo del traffico, architetti paesaggisti, sociologi e altri specialisti. La procedura si è svolta in maniera aperta con due incontri intermedi e uno finale.

In questo contesto i quattro team hanno avuto modo di valutarsi a vicenda e porsi reciprocamente domande, e lo stesso hanno potuto fare gli specialisti che si sono confrontati con le condizioni quadro poste da committenza, autorità ed esperti esterni. Nel complesso, la trasparenza di questa procedura è stata per i team una fonte di ispirazione reciproca che ha portato a valutare nuovi approcci risolutivi e in parte a un riorientamento degli obiettivi.

Per l'area Wolf, le FFS comunicano ampiamente con il pubblico fin dal 2016, tenendo conto degli interessi degli utenti dell'area, stakeholder e gruppi di interesse. Questo tipo di procedura partecipativa ha il pregio di far emergere tempestivamente i possibili conflitti, offrendo spunti per soluzioni sostenibili. La comunicazione passa per eventi informativi, articoli dei media e workshop nel corso dei quali vengono analizzati nel dettaglio temi centrali come destinazioni d'uso, mobilità, urbanistica e identità dell'area, così come aree verdi e libere, elaborando congiuntamente soluzioni. Le considerazioni che ne derivano confluiscono poi, previo esame e nella misura del possibile, nelle successive fasi di progettazione. Attraverso il precoce coinvolgimento dei gruppi di interesse siamo stati in grado di riconoscere per tempo importanti esigenze, facendo sì che temi e requisiti potessero essere inseriti nel programma dello studio urbanistico già dettagliatamente.»

*Philippe Marti, FFS Immobili, responsabile
progetto Investimenti immobiliari – Sviluppo*



2 Das Gebiet des Güterbahnhofs Wolf umfasst eine Fläche von 160 000 m² am östlichen Stadtrand von Basel.

La gare de fret de Wolf s'étend sur une surface de 160 000 m², à la périphérie est de Bâle.

La stazione di carico di Wolf si estende su una superficie di 160 000 m² alla periferia orientale di Basilea.

Anspruchsvolle Fragestellung

Aber ist eine alternative Nutzung auf diesem Gelände überhaupt möglich? Und wenn ja, ist sie wünschenswert? Immerhin sollen die traditionell auf dem Areal beheimateten Logistiknutzungen hier weiterhin ihren Platz haben, und auch die internationale Bahnstrecke für Gefahrgut führt durch den Wolf.

Um mögliche Szenarien für das Grundstück zu finden, entschieden sich die SBB gemeinsam mit dem Kanton Basel-Stadt für ein kooperatives Planungsverfahren. In einer ersten Phase, von 2014 bis 2018, ging es zunächst um die städtebauliche Grundlagenplanung. Dabei sollte untersucht werden, ob sich an diesem Ort ein gemischt genutztes Quartier mit einem hohen Anteil an Wohnungen realisieren liesse. Darüber hinaus wollte man prüfen, ob und wie sich der Charakter des Gebiets als Güterbahnhof erhalten und die teilweise denkmalgeschützten Bauten in die Neubebauung integrieren lassen. Dazu fanden Vorstudien und eine Findungs- und Strategiephase statt. Anschließend schrieben die SBB einen städtebaulichen Studienauftrag mit vier Teams aus. Die Ergebnisse der Arbeiten flossen in die Entwicklungsplanung für das Areal ein. Parallel dazu fand ein Partizipationsprozess statt, der sich an die betroffenen Mieter auf dem Areal und an Interessengruppen mit einem Bezug zum Areal richtete, wie z. B. die Quartiervereine der angrenzenden Gebiete, die Nachbarge-

Un questionnement exigeant

Une reconversion du site est-elle possible? Si oui, est-elle seulement souhaitable? Quoi qu'il en soit, les usages logistiques présents de longue date sur le site devraient demeurer, y compris la ligne pour le transport ferroviaire international de marchandises dangereuses qui traverse Wolf.

Pour imaginer des scénarios d'utilisation possibles pour ce terrain, les CFF et le canton de Bâle-Ville ont opté pour une procédure coopérative. Lors d'une première phase entre 2014 et 2018, l'attention s'est portée tout d'abord sur l'élaboration des fondements d'un projet d'urbanisme. L'objectif était d'évaluer la faisabilité sur ce site d'un quartier à usage mixte, qui comporterait une forte proportion de logements. Il s'agissait dans un premier temps d'évaluer l'intérêt d'y préserver le caractère identitaire d'une gare de marchandises. Dans un deuxième temps, il a fallu examiner les moyens pour y parvenir. Une autre priorité concernait l'intégration des bâtiments existants dans le projet de réaménagement, dont certains sont inscrits à différents niveaux dans les listes des monuments historiques. Des études préliminaires et une « phase de recherche et de définition d'une stratégie » ont été initiées à cet effet. Puis les CFF ont lancé une soumission pour un mandat d'études d'urbanisme faisant intervenir quatre équipes. Les conclusions de ces travaux ont été intégrées au projet de valorisation du site. Parallèlement s'est

Un interrogativo complesso

Innanzitutto, un utilizzo alternativo di questo sedime è effettivamente possibile? E, in caso di risposta affermativa, è anche auspicabile? In fondo, le attività logistiche tradizionalmente ospitate nell'area dovranno continuare a trovarvi posto, e la Wolf sarà ancora attraversata dalla linea ferroviaria internazionale per le merci pericolose.

Al fine di individuare possibili scenari per il fondo, le FFS e il Cantone di Basilea Città hanno optato congiuntamente per una procedura di progettazione cooperativa. Una prima fase, dal 2014 al 2018, si è concentrata sulla pianificazione urbanistica di base. L'obiettivo era esaminare se nel luogo in questione fosse possibile realizzare un quartiere a utilizzo misto con un'elevata quota di abitazioni. Inoltre, bisognava verificare se – ed eventualmente in che modo – fosse possibile mantenere le attività di scalo merci, integrando nel nuovo complesso gli edifici preesistenti, in parte tutelati dalla protezione dei monumenti storici. A tale scopo sono stati realizzati studi preliminari e una fase di definizione della strategia. A seguire, le FFS hanno bandito un mandato di studio urbanistico con quattro team. I risultati dei lavori sono poi confluiti nella pianificazione dello sviluppo dell'area. Parallelamente si è svolto un processo partecipativo rivolto ai locatari coinvolti nell'area e a specifici gruppi di interesse (ad es. associazioni di quartiere delle zone limitrofe, comuni vicini, ma anche

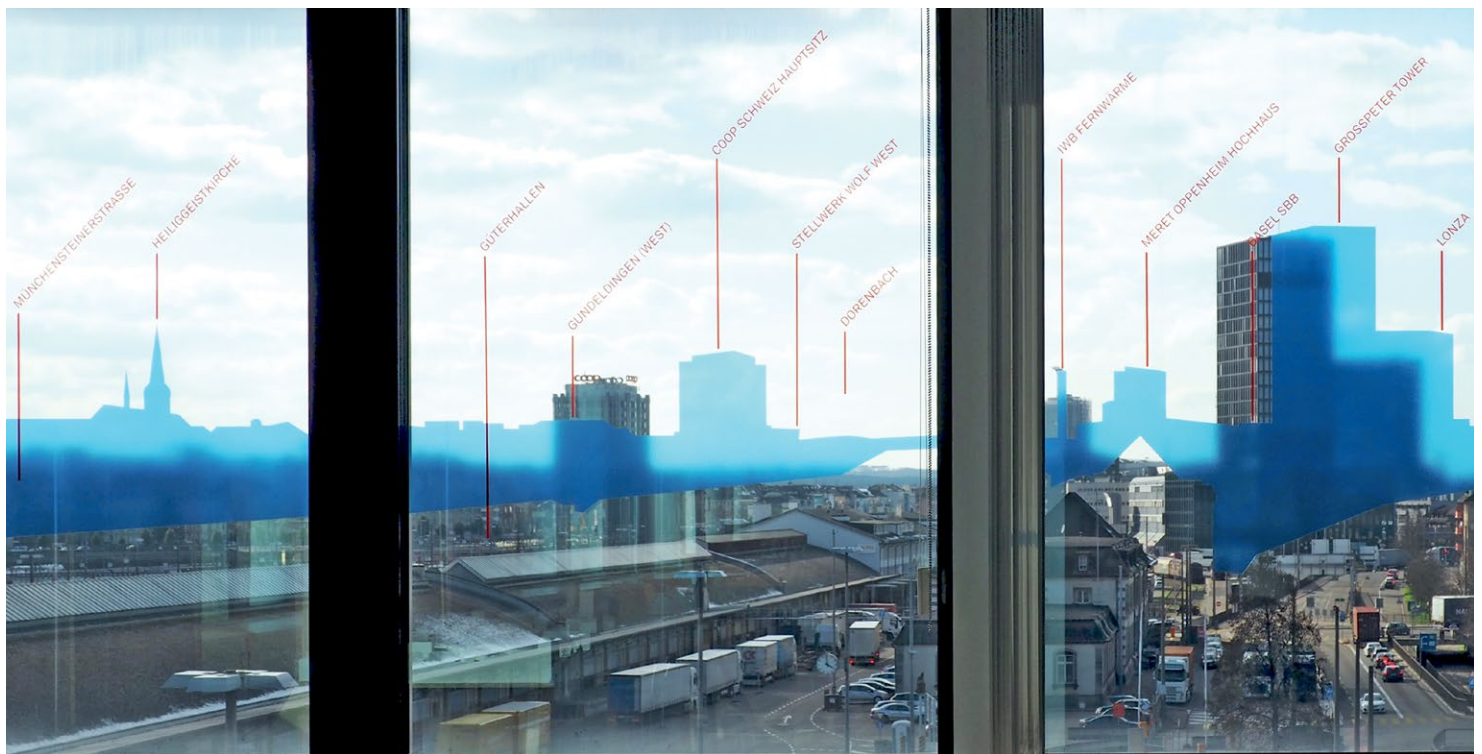
3 Der Güterbahnhof Wolf ist heute geprägt von Infrastruktur und Logistikenutzungen.

Aujourd'hui, la gare de Wolf se caractérise par des infrastructures et des fonctions logistiques.

Oggi la stazione di carico di Wolf è caratterizzata dall'utilizzo infrastrutturale e logistico.







4 Skyline von Basel.
Das Areal Wolf befindet sich
in der Bildmitte.

Skyline de Bâle. Le site de
Wolf se trouve au milieu
de l'image.

Skyline di Basilea. L'area Wolf
è al centro dell'immagine.

meinden, aber auch die Handelskammer beider Basel, Pro Natura Basel oder die SIA-Sektion Basel. Die Beteiligung organisierte man in Form einer gegenseitigen Vermittlung: Ende November 2016 informierte man die Öffentlichkeit erstmals via Medienmitteilung. Anschliessend gab es einen ersten Informationsanlass für die Mieter auf dem Areal und die Vertreter der Interessengruppen. Ende des Monats konnten diese dann im Rahmen eines Workshops ihre Anliegen für die Planung äussern, und, darauf aufbauend, ihre Bedürfnisse bis Ende Dezember 2016 schriftlich festhalten. Der daraus entstandene Bericht floss dann wiederum in die Aufgabenstellung für den Studienauftrag ein.

Vier Zonen oder Park mit Ring

Im Mai 2017 luden die SBB zum städtebaulichen Studienauftrag ein. Die teilnehmenden Architekten (vgl. S. 53) mussten Erfahrung mit ähnlich komplexen städtebaulich-architektonischen Projekten haben und sollten mit Planern aus den Bereichen Landschaftsarchitektur, Verkehrsplanung und Soziologie ein Team bilden. Neben der Entwicklung eines städtebaulich prägnanten Projekts sollten sie auch aufzeigen, wie hoch die maximale Nutzung auf dem Gelände ausfallen könnte. Wichtig war zudem die mögliche Parzellierung des Grundstücks, um unterschiedlichen Bauherrschaften mit variierenden Investitionsvolumen ein Engagement zu ermöglichen. Der Claim: «smart arbeiten, urban leben».

déroulée une procédure participative qui s'adressait non seulement aux occupants actuels du site, mais aussi à des groupes d'intérêt comme les associations de quartier des secteurs limitrophes, les communes voisines, mais aussi la Chambre de commerce des deux Bâle, Pro Natura Bâle et la section SIA de Bâle. La participation a été organisée sous la forme d'une mutualisation. À la fin novembre 2016, le public a tout d'abord été informé par voie de presse. Une première réunion d'information pour les locataires du site et les représentants des groupes d'intérêt a ensuite eu lieu. À la fin du mois, tous ont été invités à formuler lors d'un atelier leurs attentes pour la planification et, sur la base de ces éléments, à consigner par écrit leurs besoins d'ici la fin décembre 2016. Le compte rendu qui en a résulté a permis de préciser la problématique pour le mandat d'études.

Quatre zones ou un parc entouré d'immeubles

En mai 2017, les CFF ont lancé leur invitation pour le mandat d'études d'urbanisme. Les architectes invités (voir page 53) devaient non seulement posséder une expérience dans des projets d'architecture et d'urbanisme d'un niveau de complexité comparable, mais il leur était aussi demandé de faire équipe avec des concepteurs issus de l'architecture paysagère, de la planification des transports et de la sociologie. Parallèlement à la proposition d'un projet d'urbanisme pertinent, il leur fallait aussi définir un taux d'utilisation

la Camera di commercio di Basilea Città e Campagna, Pro Natura Basilea e la locale sezione SIA). La partecipazione è stata organizzata sotto forma di una comunicazione reciproca: alla fine di novembre 2016 l'opinione pubblica è stata informata per la prima volta mediante un comunicato stampa. Successivamente si è tenuto un primo evento informativo per i locatori dell'area e i rappresentanti dei gruppi di interesse. Alla fine del mese questi ultimi hanno poi avuto modo di esprimere le proprie richieste alla progettazione nel quadro di un workshop e, su questa base, di fissare per iscritto le proprie esigenze entro la fine di dicembre 2016. Il rapporto che ne è derivato è poi a sua volta confluito nell'oggetto del mandato di studio.

Quattro zone oppure un parco circondato da anello

Nel maggio 2017 le FFS hanno pubblicato il bando di un mandato di studio urbanistico. Gli architetti partecipanti (cfr. pag. 53) dovevano vantare esperienze in progetti urbanistico-architettonici di complessità simile ed erano chiamati a formare un team con progettisti provenienti dai settori dell'architettura del paesaggio, della pianificazione dei trasporti e della sociologia. Oltre allo sviluppo di un progetto pregnante sotto il profilo urbanistico, era loro richiesto di illustrare quale potesse essere l'utilizzazione massima dell'area. Un altro aspetto importante riguardava la possibile parcellizzazione del terreno al fine di consentire l'impegno di diverse tipologie di investitori con

«Wie eine Insel»

«Das Areal des Güterbahnhofs Wolf hat seine Qualitäten: Es liegt nur gut einen Kilometer entfernt vom Bahnhof Basel SBB, ist mit einer Tramhaltestelle erschlossen, die Autobahnauffahrt ist gleich vis-à-vis, und auf dem Gleisfeld lässt sich vergleichsweise einfach eine S-Bahn-Station erstellen. Doch die Herausforderungen für eine Entwicklung sind ebenfalls beachtlich: Wie eine Insel liegt es inmitten von Verkehrsströmen, isoliert von den Nachbarquartieren Gundeldingen und Gellert. Auf den Gleisen nebenan verkehren im dichten Takt Züge, darunter auch Güterzüge mit störfallrelevanten Gefahrgütern. Und das Areal ist keine Brache: Containerumschlag, Freiverlad und zahlreiche Logistikunternehmen sorgen für regen Lastwagenverkehr.

In der sogenannten Findungs- und Strategiephase haben sich die Planungspartner SBB Immobilien und das Planungsamt Basel-Stadt intensiv mit dem Areal auseinandergesetzt. Die Grundeigentümerin klärte, welche Bahnnutzungen auch zukünftig auf dem Areal verbleiben sollen, und lotete grob das wirtschaftliche Potenzial aus. Seitens Planungsamt wurden die öffentlichen Interessen zusammengetragen: Die City-Logistik muss auch weiterhin hier ihren Platz haben. Erhaltenswerte Bauten wie das Verwaltungsgebäude und historische Güterhallen sollen in die Entwicklung integriert werden. Wünschenswert sind zusätzliche Arbeitsflächen für andere Branchen, denn die Nachfrage nach zentral gelegenen Büros in Basel ist gross. Und das Areal soll helfen, den hohen Bedarf an Wohnungen in Basel abzudecken, sofern das in guter Qualität möglich ist.

Die Rahmenbedingungen für ein städtebauliches Verfahren waren also recht eng gesteckt. Hier waren pragmatische Lösungsansätze gefragt, die mit den Einschränkungen bezüglich Lärm, Störfall und Bestandsschutz umzugehen wissen. Zu beantworten waren Leitfragen wie: Wie kann die Logistik effizient und flächensparend organisiert werden? Welche zusätzlichen Nutzungen sind sinnvoll? Ist Wohnen überhaupt möglich? Und welche städtebauliche Figur kann all das leisten?

SBB und Planungsamt entschieden sich für ein begleitetes Studienauftragsverfahren mit vier eingeladenen Teams. In einer Startveranstaltung, zwei Zwischenbesprechungen und einer Schlussbesprechung fand ein reger Austausch zwischen den bearbeitenden Teams, den Planungspartnern, dem Beurteilungsgremium und Fachexperten statt. Das Verfahren hat sich bewährt: Heute besteht die Sicherheit, dass ein Nebeneinander von Logistik, Gewerbe, Büroflächen, publikumsorientierten Nutzungen und auch ein hoher Anteil Wohnen auf dem Areal möglich sind. Historisch wertvolle Bauten lassen sich identitätsstiftend erhalten und neu nutzen, und die Verkehrserschliessung für die Logistik lässt sich vom übrigen Arealteil trennen. Damit ist die Grundlage geschaffen, um nun zügig in die konkrete Nutzungsplanung einzusteigen.»

*Martin Sandtner, Kantonsplaner,
Leiter Planungsamt Basel-Stadt*

«Comme une île»

«Le terrain de la gare de marchandises de Wolf a des atouts: il est situé à un kilomètre seulement de la gare CFF et desservi par une station de tramway. L'accès à l'autoroute se trouve juste en face et le faisceau de voies permet de raccorder assez facilement une station de train régional (S-Bahn). Pourtant, les défis pour le développement du site sont considérables. Tel une île, il est baigné par des flux de circulation tout en étant isolé des quartiers voisins de Gundeldingen et Gellert. Sur les voies ferrées toutes proches se succèdent à un rythme soutenu les trains, dont certains transportent des marchandises dangereuses avec un risque potentiel d'accident majeur. Et pourtant, le site n'est pas une friche: terminal de conteneurs, voie de débord et entreprise de logistique pourvoient à un important trafic de poids lourds.

Dans le cadre d'une phase dite «de recherche et de définition d'une stratégie», les partenaires CFF Immobilier et l'Office de la planification de Bâle-Ville ont engagé une vaste réflexion à propos du site. Le propriétaire du terrain s'est interrogé sur les usages ferroviaires qui devaient demeurer sur place et a sondé sommairement le potentiel économique. De son côté, l'Office de planification a compilé les intérêts publics: la logistique urbaine doit être maintenue ici. Des édifices de valeur comme le bâtiment administratif et des halles de marchandises historiques doivent être intégrés au projet de développement. Des espaces de travail supplémentaires pour d'autres branches seraient souhaitables car la demande en bureaux situés dans des quartiers centraux est très forte à Bâle. Ainsi le site devrait permettre de couvrir une partie des besoins considérables en logements de l'agglomération bâloise.

Comme on le voit, le cadre d'une procédure urbanistique était plutôt étroit. Des approches pragmatiques étaient demandées ici, qui permettent de gérer les contraintes en matière de bruit, de risque potentiel d'accident majeur et de protection de l'existant. Il s'agissait de répondre à des questions essentielles comme par exemple: comment mettre en place une organisation efficiente et compacte pour la logistique? Quels pourraient être des usages supplémentaires judicieux? Est-il seulement possible d'inclure des logements? Et quelle prouesse urbanistique permettrait d'accomplir tout cela?

Les CFF et l'Office de la planification ont opté pour une procédure de mandat d'étude accompagnée, avec quatre équipes invitées. Dans le cadre d'une rencontre initiale, de deux discussions intermédiaires et d'une discussion finale, de vifs échanges ont eu lieu entre les équipes responsables, les partenaires pour les études, le collège d'experts et des experts techniques. La procédure s'est avérée fructueuse: aujourd'hui, il est sûr qu'il sera possible de faire cohabiter sur le site des activités logistiques, des commerces, des bureaux, des usages publics, mais aussi une large proportion de logements. Des bâtiments d'intérêt historique seront réhabilités et conféreront une identité au site, tandis que la desserte pour la logistique pourra être séparée de l'autre partie du site. Les conditions sont ainsi réunies pour initier rapidement la planification concrète de l'affectation.»

Martin Sandtner, Chef du Service de l'aménagement du territoire de la Ville de Bâle

«Come un'isola»

«L'area attorno alla stazione merci Wolf ha varie qualità: distante solo un chilometro dalla stazione delle FFS, è collegata tramite una fermata del tram, l'ingresso autostradale si trova di fronte e sul fascio di binari è possibile realizzare una stazione della S-Bahn in modo relativamente semplice. Tuttavia, anche le sfide poste dal suo sviluppo sono notevoli. Come un'isola è posta al centro di vari flussi di traffico, staccata dai vicini quartieri di Gundeldingen e Gellert. Sui binari adiacenti i treni transitano frequentemente, tra essi anche convogli merci contenenti sostanze pericolose, fattore rilevante in caso di incidente. E l'area è tutt'altro che in disarmo: impianto di trasbordo di container, area di carico e scarico e numerose imprese logistiche assicurano un fitto traffico di autocarri.

Nella cosiddetta fase di individuazione e strategia, i partner di progettazione FFS Immobili e l'Ufficio di pianificazione di Basilea Città si sono occupati intensamente di questa area. La proprietà del terreno ha chiarito quali usi ferroviari avrebbero dovuto essere mantenuti anche in futuro e ha effettuato una prima indagine del potenziale economico. Da parte sua, l'Ufficio di pianificazione ha provveduto a sintetizzare gli interessi pubblici: anche in futuro la logistica cittadina dovrà preservare un suo spazio in quest'area. Le costruzioni degne di essere conservate – come l'edificio amministrativo e gli storici magazzini merci – dovranno essere integrate nel piano di sviluppo. Considerata la grande domanda di uffici siti in posizione centrale a Basilea, sono auspicabili superfici di lavoro supplementari da destinare ad altri settori. L'area è inoltre chiamata a soddisfare parte dell'elevata richiesta di alloggi, a condizione che sia possibile assicurarne la buona qualità.

Le condizioni quadro per una procedura urbanistica erano pertanto strettamente definite. In questo caso, erano necessarie soluzioni pragmatiche che sapessero affrontare le restrizioni relative al rumore, agli incidenti e alla protezione degli edifici esistenti. Bisognava trovare risposta a domande chiave come: in che modo è possibile organizzare la logistica in maniera efficiente, riducendone l'ingombro? Quali ulteriori utilizzazioni sono ipotizzabili? La destinazione residenziale è possibile? E quale modello urbanistico può fare tutto ciò?

FFS e Ufficio di pianificazione hanno optato per un mandato di studio assistito con quattro team invitati. Si è svolto un vivace scambio tra i team all'opera, i partner di pianificazione, il comitato di valutazione e gli specialisti nel corso di un evento iniziale, due riunioni intermedie e una riunione finale. La procedura scelta si è dimostrata efficace: oggi abbiamo la certezza che sull'area possono convivere fianco a fianco logistica, attività commerciali, uffici, destinazioni orientate al pubblico e un'elevata quota abitativa. È possibile preservare come elemento identitario le costruzioni di particolare interesse storico cambiandone la destinazione d'uso, separando al tempo stesso il collegamento per il traffico logistico dal resto dell'area. In questo modo sono state poste le basi per procedere speditamente alla concreta elaborazione dei piani d'utilizzazione.»

Martin Sandtner, capo servizio Pianificazione del territorio della Città di Basilea



5 Die Ergebnisse des Studienauftrags dienen als Grundlage für die Diskussion um die zukünftige Entwicklung des Areals.

Les résultats de l'étude serviront de base à la discussion sur le développement futur de la région.

I risultati dello studio serviranno da base per la discussione sul futuro sviluppo dell'area.

6 Ergebnisse des Studienauftrags.
Résultats de la mission d'étude.
Risultati del mandato di studio.



7 Zur Weiterbearbeitung empfohlen wurden die Entwürfe von Christ & Gantenbein und EM2N. Es gilt nun, beide Ansätze zu kombinieren und zu einem städtebaulichen Konzept mit Entwicklungsplan auszuarbeiten.

Les conceptions de Christ & Gantenbein et EM2N ont été recommandées pour un traitement ultérieur. Il est maintenant nécessaire de combiner les deux approches et de les développer en un concept de développement urbain avec un plan de développement.

I disegni di Christ & Gantenbein e EM2N sono stati raccomandati per l'ulteriore elaborazione. È ora necessario combinare i due approcci e svilupparli in un concetto di sviluppo urbano con un piano di sviluppo.



8 Vertreterinnen und Vertreter der lokalen Interessengruppen diskutieren gemeinsam mit den Initianten die Ergebnisse des Studienauftrags.

Les représentants des groupes d'intérêt locaux discutent des résultats de la mission d'étude avec les initiateurs.

I rappresentanti dei gruppi di interesse locali discutono i risultati dell'incarico di studio con i promotori.

Der Studienauftrag fand im Dialog statt. An zwei Zwischenbesprechungen im Juni und im September 2017 präsentierten die Teilnehmer in Anwesenheit der anderen Teams ihre Entwürfe. Anschliessend wurden die Ideen diskutiert und offene Fragen geklärt, danach beriet sich das Beurteilungsgremium in Abwesenheit der Teams. Zudem hatten die Teams jeweils einmal vor den Besprechungen die Möglichkeit, Experten beizuziehen zu Fragen wie Lärm, Störfall – wie ein Unfall eines Gefahrguttransports – oder der sozialräumlichen Entwicklung. Die Schlussbesprechung im Dezember fand im gleichen Modus statt.

Wie diffizil die Lage vor Ort ist, zeigen die im März 2018 veröffentlichten Ergebnisse des Studienauftrags. Um es vorwegzunehmen: Eine alternative, qualitätsvolle Nutzung des Standorts ist möglich, aber einfach wird es nicht.

Variierende Lösungen fanden die Teams vor allem bei den Themen Nutzerverteilung und Typologien. Die Jury

maximale potentiel pour le terrain. Une autre priorité résidait dans la possibilité de diviser le terrain en parcelles afin de permettre à différents maîtres d'ouvrage de s'engager avec des enveloppes d'investissement variables. Le mot d'ordre ici était « smart arbeiten, urban leben » (travailler intelligemment, vivre urbain).

Le mandat d'étude a ainsi pris la forme d'un dialogue. Lors de deux discussions intermédiaires en juin et septembre 2017, les participants ont exposé leurs projets en présence des autres équipes. Puis les concepts ont été débattus et les points d'interrogation clarifiés. Le collège d'experts a alors délibéré en l'absence des équipes. En amont des discussions, les équipes avaient eu la possibilité de consulter des spécialistes sur des thèmes comme le bruit, le risque d'accident majeur (lors d'un transport de marchandises dangereuses par exemple) ou le développement de l'espace social. La discussion finale en décembre 2017 s'est déroulée selon le même protocole.

differenti disponibilità di capitali. Il motto? «lavoro smart e stile di vita urbano».

Il mandato di studio si è svolto in maniera dialogica. In occasione di due incontri intermedi a giugno e settembre 2017, i partecipanti hanno presentato le loro bozze alla presenza degli altri team. Successivamente le idee sono state discusse e sono state chiarite le questioni in sospeso; a seguire il comitato di valutazione si è riunito senza i team. Prima degli incontri, questi ultimi hanno avuto la possibilità di coinvolgere esperti su questioni come rumore, incidenti – ad es. un incidente durante il trasporto di merci pericolose – o sviluppo socio-territoriale. La discussione finale di dicembre si è svolta con le stesse modalità.

La complessità della situazione è evidenziata dai risultati del mandato di studio, pubblicati a marzo 2018. Solo per fornire qualche anticipazione: un'utilizzo dell'area alternativo e di qualità è possibile, ma non sarà semplice da ottenere. I team hanno individuato differenti solu-

schlug daher eine Weiterbearbeitung vor: Vertieft und zusammengeführt werden die Konzepte vom Team um Christ & Gantenbein aus Basel sowie das Projekt des Teams um EM2N aus Zürich. Ersteres punktete mit einer grossformatigen Randbebauung mit länglichem Innenhof. Diese bietet Vorteile hinsichtlich der Lärmbelastung und erlaubt ansprechende Freiräume sowie die Integration der denkmalgeschützten Bauten. Die gleichmässige Verteilung aller Nutzungen über das gesamte Areal bewertet die Jury hingegen als schwierig. Hier überzeugte das funktional aufgebaute Konzept von EM2N. Es sieht vier Entwicklungsgebiete mit unterschiedlichen Nutzungen vor. Auf diese Weise kann beispielsweise die Logistik im östlichen Gebiet mit eigener Erschliessung konzentriert werden. Das Wohnen findet davon entfernt im eher lärmgeschützten Westen des Areals statt. Nun sollen die Beteiligten ihre – eigentlich gegensätzlichen Konzepte – gemeinsam zu einem schlüssigen Gesamtkonzept verschmelzen, das die Vorteile beider Entwürfe vereint.

Langwierig, aber möglich

Aktuell überarbeiten die Beteiligten ihre Visionen in diese Richtung. Ab März 2018 fand zudem die zweite Runde des Partizipationsprozesses statt, aufbauend auf den Ergebnissen des Studienauftrags. Bis Mai konnten Interessenvertreter und Mieter ihre Feedbacks bei den SBB deponieren, die diese in die Synthesephase des konkreten Projekts einfließen lassen. Nach deren Abschluss gibt es Ende 2018 eine dritte Vermittlungsphase, die der Information von Anrainern, Interessenvertretern, Mietern und nicht zuletzt der Öffentlichkeit dient. Bis 2022 sollen die planungsrechtlichen Grundlagen für eine Neunutzung geschaffen werden, mit einer Zonenänderung und dem Bebauungsplan. Ob es gelingt, aus zwei städtebaulich und architektonisch konträren Ansätzen ein stimmiges Ganzes zu schaffen, wird sich in einigen Jahren zeigen. Der Baustart ist für 2024 geplant.

TINA CIESLIK, Redaktorin Architektur/Innenarchitektur TEC21, tina.cieslik@tec21.ch

Les conclusions du mandat d'études, publiées en mars 2018, révèlent toute la complexité de la situation sur place. En résumé : une reconversion de qualité est possible, mais difficile à obtenir.

Les équipes ont imaginé des solutions variées, notamment pour les thèmes « répartition des usagers » et « typologies ». Le jury a donc proposé un traitement supplémentaire : les concepts de l'équipe constituée autour du cabinet bâlois Christ & Gantenbein et le projet de l'équipe formée autour de l'agence zurichoise EM2N devaient être approfondis et mis en commun. Le premier se distinguait par d'importantes constructions en périphérie avec une cour intérieure toute en longueur. Cette solution avantageuse sur le plan des nuisances sonores libérait aussi des espaces attractifs et facilitait l'intégration des édifices protégés. Aux yeux du jury, en revanche, une répartition équilibrée des usages sur l'ensemble du site semblait difficile. Le concept fonctionnel d'EM2N a donc fait l'unanimité. Il prévoyait quatre zones de développement avec des utilisations variées. De cette façon, la logistique pouvait par exemple être concentrée dans le secteur est avec ses propres dessertes. L'habitat était concentré à l'ouest du site dans un espace plutôt préservé du bruit. Maintenant, les participants doivent mettre en commun leurs propositions – souvent antagonistes – pour faire émerger un concept global convaincant, qui conjugue les avantages des deux projets.

Un travail de longue haleine, mais néanmoins possible

Les participants revoient actuellement leur vision dans cette direction. Dès mars 2018, le deuxième round du processus participatif a été initié à partir des résultats du mandat d'études. Les locataires et les représentants des groupes d'intérêt ont eu jusqu'en mai pour transmettre aux CFF leurs réactions, qui ont été inclus dans la phase de synthèse du projet concret. Lorsque celle-ci sera achevée, une troisième phase de mutualisation interviendra, fin 2018, pour informer les riverains, les groupes d'intérêt, les locataires, mais aussi le public. Les bases de la nouvelle utilisation selon le droit de l'aménagement du territoire doivent être élaborées d'ici 2022. Parviendra-t-on à créer un ensemble cohérent à partir de solutions d'architecture et d'urbanisme contradictoires ? Il faudra attendre encore quelques années pour le savoir. Le début des travaux est prévu pour 2024.

TINA CIESLIK, rédactrice architecture/architecture d'intérieur TEC21, tina.cieslik@tec21.ch

zioni, soprattutto per le tematiche relative a distribuzione dell'utenza e tipologie. La giuria ha pertanto proposto un'ulteriore elaborazione: a essere approfonditi e combinati saranno le proposte del team guidato da Christ & Gantenbein di Basilea e il progetto del team dello studio EM2N di Zurigo. Il primo ha convinto per un ampio complesso con cortile interno di forma allungata. Ciò offre vantaggi sotto il profilo dell'inquinamento fonico e consente di creare interessanti spazi liberi, integrando al tempo stesso le costruzioni sotto tutela. La distribuzione uniforme di tutte le destinazioni d'uso sull'intera area è per contro valutata difficile da parte della giuria. Da questo punto di vista il progetto dello studio EM2N è risultato più convincente, considerando quattro zone di sviluppo con diversi utilizzi. In questo modo è ad esempio possibile concentrare la logistica (e i relativi collegamenti infrastrutturali) nella parte orientale, collocando a distanza gli spazi residenziali nella più quieta parte occidentale dell'area. I partecipanti sono ora chiamati a fondere insieme le proprie bozze, di per sé di carattere opposto, in un piano complessivo in grado di unire i vantaggi di entrambe.

Un compito lungo ma possibile

Al momento i partecipanti stanno rielaborando le proprie proposte in questa direzione. Da marzo 2018 si è svolta la seconda fase del processo partecipativo, sulla base dei risultati del mandato di studio. Fino a maggio, rappresentanti dei gruppi di interesse e locatari hanno avuto la possibilità di presentare i propri feedback, che confluiranno nella fase di sintesi del progetto concreto. Al termine, fino alla fine del 2018 ci sarà una terza fase di comunicazione, che mirerà a informare i vicini, i rappresentanti dei gruppi di interesse, i locatari e – ultima ma non meno importante – l'opinione pubblica. Entro il 2022 dovranno essere poste le basi legali pianificatorie per una nuova utilizzazione, per un cambio di zona e del piano di sviluppo. Ci vorranno alcuni anni per capire se sarà possibile combinare in maniera armonica due approcci opposti sotto il profilo urbanistico e architettonico. L'inizio dei lavori di costruzione è previsto per il 2024.

TINA CIESLIK, redattrice architettura/architettura d'interni TEC21, tina.cieslik@tec21.ch

Facts & Figures

Güterbahnhofareal Wolf

Basel

Planungsverfahren

Städtebauliche Studie im Jahr 2017 mit vier eingeladenen Planerteams

2018 Erarbeitung Richtprojekt durch Christ & Gantenbein mit EM2N, nachfolgend städtebauliches Konzept

Arealgrösse

Gesamtareal 160 000 m²
Für Entwicklung zur Verfügung ca. 100 000 m²

Nutzung

Logistik, Gewerbe, Büro/Dienstleistung, Wohnen, Gastronomie und Verkaufsflächen

Ausnutzungsziffer

Ca. 2.5

Planungsschritte

2013: Beschluss zur «Gesamtperspektive – die Bahnzukunft im Raum Basel»
2014: Anfrage der SBB an den Kanton zum gemeinsamen Ausloten des Entwicklungspotenzials des Areal Wolf
2015–2016: Vorabklärungen und Vorbereitung eines Studienauftragsverfahrens
2017: Durchführung Studienauftragsverfahren
2018: Vertiefte Machbarkeitsabklärungen und Gesamtentscheid durch SBB und Regierungsrat Basel-Stadt, ob und wie eine Weiterentwicklung des Areal Wolf erfolgen soll
Ab 2019: allfällige planungsrechtliche Schritte

Processus de planification

2017: Étude d'aménagement urbain avec quatre équipes de planification invitées

2018: Christ & Gantenbein et EM2N développent un projet directionnel, dans le concept de développement urbain suivant.

Superficie de la zone

Surface totale 160 000 m²
Disponible pour le développement env. 100 000 m²

Programme

Logistique, commerce, bureau/service, résidentiel, gastronomie et zones de vente

Taux d'exploitation

Environ 2,5

Étapes de planification

2013: Résolution sur «Perspective globale – l'avenir des chemins de fer dans la région de Bâle»
2014: Enquête des CFF auprès du canton pour sonder ensemble le potentiel de développement du site de Wolf
2015–2016: Clarifications préliminaires et préparation d'une procédure de commission d'études
2017: Exécution des procédures des commissions d'études
2018: Le SBB et le Conseil des gouverneurs de Bâle-Ville réalisent une étude de faisabilité détaillée et prennent une décision globale quant à la poursuite de l'aménagement du site.
À partir de 2019: toutes les mesures prévues par la loi sur l'urbanisme

Processo di pianificazione

Studio sullo sviluppo urbano nel 2017 con quattro gruppi di pianificazione invitati

2018 Christ & Gantenbein e EM2N sviluppano un progetto conforme al concetto urbanistico.

Dimensione area

Superficie totale 160 000 m²
Disponibile per lo sviluppo ca. 100 000 m²

Programma

Aree logistiche, commerciali, uffici/servizi, residenziali, gastronomiche e commerciali

Indice di sfruttamento

Ca. 2.5

Fasi di pianificazione

2013: risoluzione sulla «Prospettiva generale – Il futuro delle ferrovie nell'area di Basilea»
2014: richiesta delle FFS al Cantone per sondare insieme il potenziale di sviluppo del sito Wolf
2015–2016: chiarimento preliminare e preparazione di una procedura di commissione di studio
2017: esecuzione delle procedure della commissione di studio
2018: le FFS e il Consiglio direttivo di Basilea Città effettuano uno studio di fattibilità dettagliato e decidono in merito all'opportunità e alle modalità di un ulteriore sviluppo del sito.
dal 2019: inizio della procedura legale di pianificazione

2017: Teilnehmer Studienauftrag | Participants à l'étude d'idées | Partecipanti allo studio di idee

Team 1: Christ & Gantenbein, Basel; Maurus Schifferli Landschaftsarchitekt, Bern; Rudolf Keller & Partner Verkehrsingenieure, Muttens

Team 2: EM2N | Mathias Müller | Daniel Niggli Architekten, Zürich; Studio Vulkan Landschaftsarchitektur, Zürich; ewp, Zürich, Cabane Partner – Urbane Strategien und Entwicklung, Basel

Team 3: Edelaar Mosayebi Inderbitzin Architekten, Zürich; Müller Illien Landschaftsarchitekten, Zürich; IBV Hüsler, Zürich

Team 4: HHF Architekten, Basel; antón & ghiggi landschaft architektur, Zürich; TEAMverkehr.zug, Cham

2018: Weiterbearbeitung | Traitement subséquent | Fase successiva

Christ & Gantenbein, Basel, mit EM2N, Zürich; Maurus Schifferli Landschaftsarchitekt, Bern; Philippe Cabane – urbane Strategien und Entwicklung, Basel; ewp, Zürich

Fachjury | Jury professionnel | Membri tecnici o professionisti

Harry Guggler, Harry Guggler Studio, Basel (Vorsitz); Astrid Staufer, Staufer Hasler Architekten, Zürich; Roger Boltshauser, Boltshauser Architekten, Zürich; Günther Vogt, Vogt Landschaftsarchitekten, Zürich

Sachjury | Jury non professionnel | Membri non professionisti

Susanne Zenker, Leiterin Development Anlageobjekte, SBB Immobilien; Peter Wicki, Leiter Portfoliomanagement, SBB Immobilien; Beat Aeberhard, Kantonsbaumeister, Kanton Basel-Stadt

Die Lücke schliessen

Combler la faille

Colmare un vuoto

1 Die Entwicklungsgebiete der SBB befinden sich in der Regel an attraktiven Zentrumsanlagen – im Bild die Europaallee in Zürich.

Les sites de développement des CFF sont généralement situés dans des emplacements centraux attrayants – la photo montre l'Europaallee à Zurich.

Le aree di sviluppo delle FFS si trovano in genere in zone centrali di notevole interesse – nella foto Europaallee a Zurigo.



In den letzten Jahren konnten die SBB bei der Transformation ihrer Areale viele wertvolle Erfahrungen sammeln. Die Erkenntnis: Eine Planung nach Schema F funktioniert nicht, die Anwendung einiger elementarer Herangehensweisen aber sehr wohl.

Au cours de ces dernières années, les CFF ont acquis une précieuse expérience avec la requalification de leurs sites. Bilan: si les procédures habituellement mises en place ne sont pas toujours fructueuses dans le cadre de l'élaboration d'un projet, certaines approches élémentaires s'avèrent en revanche très efficaces.

Negli ultimi anni le FFS hanno raccolto numerose preziose esperienze durante i processi di trasformazione delle proprie aree. Quali le conclusioni? La pianificazione secondo uno schema fisso non funziona, mentre l'applicazione di alcune modalità elementari di approccio è molto efficace.

Der Strukturwandel der Bahntechnik seit Anfang des Jahrtausends bescherte den SBB schweizweit zahlreiche ungenutzte Gebäude und frei werdende Areale, viele davon an bester innerstädtischer Lage. Dass deren Entwicklung vom Infrastrukturstandort zum Wohnquartier andere, vielleicht differenziertere Herangehensweisen erfordern würde als Überbauungen in der Agglomeration, ist offensichtlich.

Als Bundesbetrieb erhielt das Unternehmen einst einige seiner Grundstücke zu günstigen Konditionen (vgl. «Gemeinsam Stadt machen», S. 10). Die Flächen sollten dazu genutzt werden, die nötige Infrastruktur für das landesweite Transportwesen zu gewährleisten. Mit dem aktuellen Nutzungswandel einher geht heute die Verantwortung, die nicht mehr für den Bahnbetrieb gebrauchten Flächen qualitativ voll zu transformieren. Die SBB sind nach der Armee die zweitgrösste Grundeigentümerin der Schweiz. Ihr Einfluss auf die Stadtentwicklung ist durch die oft zentralen Lagen der Areale gross.

Im Gegensatz zu einer kommerziellen Immobilienentwicklerin steht bei den SBB die Maximierung der Rendite nicht im Mittelpunkt einer Arealentwicklung, auch wenn jedes Projekt einen finanziellen Mehrwert abwerfen sollte. Kriterien wie die Akzeptanz der Bevölkerung, die Anbindung an die Umgebung, die soziale und funktionale Durchmischung, die Qualität der Bauten und der öffentlichen Räume, die Gebrauchstauglichkeit und/oder ein Mobilitätskonzept sind ebenso wichtig. Aber wie schafft man diese Eigenschaften und erhält sie während des gesamten Planungsprozesses? Eine Planung in der Schweiz

L'évolution technologique des 30 dernières années en matière de logistique ferroviaire a radicalement diminué les besoins en espace des CFF. Compte tenu de ces évolutions, ils disposent aujourd'hui de bâtiments inoccupés et de terrains désaffectés dans toute la Suisse, dont une majorité très bien situés en centre-ville. Il est clair que l'aménagement de ces sites ferroviaires en quartiers d'habitation exige parfois des approches plus nuancées que la réalisation de constructions dans l'agglomération.

En tant qu'entreprise fédérale, les CFF avaient bénéficié à l'époque de conditions avantageuses pour acquérir ces terrains (cf. «Faisons la ville ensemble», page 10) destinés à l'accueil d'infrastructures pour garantir les transports dans le pays. L'évolution des usages, à laquelle on assiste aujourd'hui, va de pair avec la responsabilité liée à une reconversion de qualité pour ces terrains désormais sans utilité pour le secteur ferroviaire. La société des CFF est le deuxième propriétaire foncier en Suisse après l'armée. En raison de la situation souvent centrale de ses sites, elle exerce une forte influence sur le développement urbain.

Même si tout projet se doit d'apporter une plus-value financière, les CFF ne s'attachent pas à maximiser des rendements avec la valorisation de ces terrains – et se distinguent en cela des promoteurs immobiliers. Des critères comme l'acceptation par la population, l'insertion dans l'environnement, la mixité sociale et fonctionnelle, la qualité des constructions et des espaces publics, l'aptitude à l'usage et/ou un concept de mobilité, tiennent une place tout aussi importante. Comment mettre en œuvre ces qualités et

Il cambiamento tecnologico della tecnica ferroviaria dall'inizio del nuovo millennio ha decretato l'abbandono di numerosi edifici e la dismissione di diverse aree delle FFS, molto spesso ben posizionate nei centri urbani. È evidente come il loro sviluppo da polo infrastrutturale a quartiere residenziale richieda approcci diversi, e magari più differenziati, rispetto ai complessi abitativi negli agglomerati. In quanto azienda legata alla Confederazione, le FFS hanno in parte ottenuto alcuni dei propri terreni a condizioni favorevoli (cfr. «Fare la città, insieme» a pag. 10), le superfici dovevano essere utilizzate per assicurare al settore nazionale dei trasporti la necessaria infrastruttura. L'attuale cambiamento di destinazione è oggi accompagnato anche dalla responsabilità di trasformare queste aree dismesse con grande attenzione alla qualità. Dopo l'esercito, le FFS sono il secondo maggior proprietario fondiario in Svizzera. Considerata la posizione spesso centrale delle aree di loro proprietà, la loro influenza sullo sviluppo urbano è notevole.

Contrariamente ai promotori immobiliari privati, per le FFS, al momento di rinnovare un'area, l'attenzione non si concentra sull'ottenimento della massima resa (anche se naturalmente ogni progetto dovrebbe garantire un adeguato valore aggiunto). Altrettanto importanti sono criteri come l'accettazione da parte della popolazione, il legame con il contesto, la commistione sociale e funzionale, la qualità dei manufatti e degli spazi pubblici, l'efficienza funzionale e/o un eventuale piano di mobilità. Ma come si fa a ottenere tale qualità, e soprattutto a mantenerla durante l'intero iter proget-



Jürg Stöckli ist seit 1. Dezember 2010 Leiter Immobilien und Mitglied der Konzernleitung der SBB. Er ist ausgebildeter Zimmermann, studierte Rechtswissenschaften an der Universität Bern und ist Bernischer Fürsprecher (Rechtsanwalt). Zusätzlich absolvierte er den Executive MBA an der Universität St. Gallen. Vor seiner Zeit als Leiter Immobilien war er COO bei der Immobiliendienstleistungsfirma Privera und Mitglied der Geschäftsleitung.

Depuis le 1^{er} décembre 2010, **Jürg Stöckli** est Responsable de la Division CFF immobilier et membre de la Direction du groupe CFF. Il est menuisier de formation, a étudié le droit à l'Université de Berne et est avocat à Berne. Il a également obtenu un Executive MBA à l'Université de Saint-Gall. Avant de prendre la direction de l'immobilier, il était COO de la société suisse de services immobiliers Privera et membre de la direction.

Dal 1° dicembre 2010 **Jürg Stöckli** è responsabile del settore Immobili e membro della Direzione del gruppo FFS. Di formazione falegname, ha poi studiato giurisprudenza all'Università di Berna ed è avvocato a Berna. Ha inoltre conseguito un Executive MBA presso l'Università di San Gallo. Prima di assumere la direzione del settore Immobili, era COO della società svizzera di servizi immobiliari Privera e membro della direzione.

«Entwicklung darf kein Selbstzweck sein»

Tina Cieslik: Herr Stöckli, die SBB sind – nach der Armee – die zweitgrösste Grundeigentümerin der Schweiz. Was unterscheidet sie von einem klassischen Immobilienentwickler?

Jürg Stöckli: Die SBB gibt es seit über hundert Jahren. Wo der Bahnhof war, hat sich oft das Stadtzentrum entwickelt, und so sind wir zur Eigentümerin grosser Flächen an sehr zentralen, gut erschlossenen Lagen geworden. Seit zehn Jahren haben wir eine intensivierete Entwicklungsstrategie für diese innerstädtischen Grundstücke. Momentan bearbeiten wir schweizweit 160 Projekte in verschiedenen Planungsphasen und mit unterschiedlichen Investitionsvolumen. Mindestens ein Drittel unseres Wohnungsportfolios ist dem preisgünstigen Wohnungsbau vorbehalten.

Wir waren in der Schweiz der erste Grosseigentümer, der auf das Nachhaltigkeitslabel DGNB gesetzt hat, das alle drei Säulen der Nachhaltigkeit berücksichtigt. Wir sind keine börsennotierte Firma, sondern planen sehr langfristig – bei Infrastruktur und Personenverkehr ebenso wie bei den Immobilien. Als Bundesbetrieb stehen wir öffentlich stärker in der Wahrnehmung. Es ist daher unsere Verantwortung, uns sorgfältig mit dem Areal und den Wünschen der Behörden und der Bevölkerung auseinanderzusetzen.

Die SBB bestehen aus den Divisionen Personenverkehr, Infrastruktur, Güterverkehr und Immobilien. Letztere ist die einzige, die nicht zum eigentlichen Transportgeschäft gehört. Gibt es Überlegungen, die Immobilien abzuspalten?

Im Gegenteil. Der Zusammenhang zwischen Immobilien, Mobilität und Infrastruktur ist enorm. Es gibt starke gegenseitige Abhängigkeiten: Entsteht eine Überbauung für 300 Leute, hat das einen Einfluss auf die Mobilität. Auf unseren

Arealen bewegen sich täglich mehr Menschen, als in unseren Zügen unterwegs sind. Man kann schon heute sagen, dass wir eine Bahn- und Immobilien-gesellschaft sind. Zudem: Das Geld, das wir mit den Immobilien verdienen, bleibt im Bahnsystem. Es dient dazu, die Infrastrukturkosten zu senken und die Pensionskasse zu stabilisieren.

Wie gehen Sie bei einer Planung konkret vor?

Wir analysieren das Quartier und dessen Umfeld im Hinblick auf die Nutzung intensiv und berücksichtigen auch zukünftige Entwicklungen, beispielsweise bei der Mobilität: Kommen die selbstfahrenden Fahrzeuge? Und wenn ja, was braucht es dafür auf dem Areal? Diese Synthese zwischen den aktuellen Bedürfnissen im Quartier, den städtischen Anliegen und den Zukunftsthemen ist spannend. Aus den Erkenntnissen formulieren wir eine städtebauliche Vision, die wir den zuständigen Behörden und der Bevölkerung sehr offen kommunizieren. Wir haben von Anfang an einen transparenten Austausch mit den Städten und nehmen auch deren Feedbacks ernst. Schon in einer frühen Phase schliessen wir mit der Stadt einen städtebaulichen Vertrag ab – das gibt beiden Seiten Planungssicherheit. Steht eine Stadtregierung hingegen nicht hinter einem Projekt, geben wir es lieber auf.

Mit 160 Projekten in der Pipeline und einem langfristigen Planungshorizont sind wir in der komfortablen Lage, Projekte nach Bedarf vorziehen oder auch hinten anstellen zu können.

Bei zehn Jahren Tätigkeit und aktuell rund 150 Projekten – gibt es inzwischen standardisierte Verfahren, die zur Anwendung kommen?

Es gibt verschiedene Elemente, die standardisiert sind. Früher gab es das ausschliesslich für die Bauphase, mit Checklisten für die Projektleiter.

Heute beginnt diese Phase viel früher. Wir beurteilen ein Projekt anhand unterschiedlicher Kriterien wie Grösse, Lage oder auch politischer Exponiertheit und entscheiden dann, welches Verfahren mit welchen Standards sich für die Arealentwicklung eignet. Seit etwa sechs Jahren ist die Abteilung Development zudem in zwei Einheiten gegliedert: die strategische Entwicklung, die für die Planung bis zur Phase Abschluss Wettbewerb zuständig ist, und die eher operative Entwicklung für die Realisierung. Für beide Phasen sind jeweils andere Kompetenzen gefragt. Dieses System hat sich sehr bewährt.

Bei der Umsetzung legen wir Wert auf Variationsverfahren, sei es über einen Wettbewerb oder über einen Studienauftrag. Die Ergebnisse werden dann anhand eines vordefinierten Rasters beurteilt, der der Jury als Orientierung dient. Er beinhaltet beispielsweise den Städtebau oder die Wirtschaftlichkeit, so sind etwa bereits in diesem Stadium die Lebenszykluskosten ein Thema. Dabei muss jedes Projekt für sich selbst rentieren, aber nicht alle in gleicher Höhe.

Sie haben die politische Exponiertheit bestimmter Areale angesprochen. Wie gehen Sie mit solchen Flächen um?

In der Schweiz dauern Planungsprozesse in innerstädtischen Lagen zwischen fünf und acht Jahren. Während dieser Zeit findet in der Regel mindestens eine Wahl statt. Das stellt uns manchmal vor Schwierigkeiten: Die Verantwortlichen wechseln, es kommen neue Gesichter mit neuen Ideen. Wir haben nun begonnen, die Wahlen als Meilensteine in die Terminplanung einzubeziehen, um kritische Phasen besser aufeinander abstimmen zu können. Unsere Areale sind meistens nicht eingezont, und wenn doch, entsprechen sie nicht der Bauzone, die wir brauchen. Es gibt

also immer einen Sondernutzungsplan oder einen Gestaltungsplan, dem das Parlament, manchmal auch das Volk, zustimmen muss.

Wir brauchen also eine grosse Akzeptanz – in der Bevölkerung, im Parlament, in der Stadtregierung. Es ist daher wichtig, Interessierte und Betroffene frühzeitig in den Prozess zu integrieren und die Abläufe so offen zu gestalten, dass man auch noch Dinge ändern kann. Mindestens genauso wichtig ist es, ein Projekt der Öffentlichkeit bekannt zu machen und zu erklären. Es ist zentral, der Bevölkerung aufzuzeigen, welchen Mehrwert sie damit erhält. Bei Lausanne La Rasude zum Beispiel handelt es sich heute um ein abgeschlossenes Areal. Künftig wird es offen sein, mit Erdgeschossnutzungen, in denen auch das lokale Kleingewerbe Platz hat. Die Bevölkerung soll sehen können, dass es nicht primär um die Maximierung der Rendite geht, sondern um die Aufwertung einer Fläche.

Ein partizipatives Verfahren wie bei der Quartierentwicklung Neugasse kann helfen, ein Projekt breit abzustützen. Gibt es trotzdem noch Verbesserungspotenzial?

Bei solch intensiven Verfahren sind wir natürlich auf Mitwirkung angewiesen. In Zürich ist man sehr engagiert. Aber selbst hier: Personen mit rot-grünem politischem Hintergrund interessieren sich eher stärker für den Austausch, das bürgerliche Lager war im Partizipationsprozess bisher leider weniger vertreten. Das ist schade. Wir versuchen herauszufinden, wie wir künftig einen besseren Querschnitt der Gesellschaft erreichen können. Ich möchte an die Leute appellieren, bei den Verfahren mitzumachen oder sich wenigstens zu informieren und abstimmen zu gehen. Entwicklung darf kein Selbstzweck der Firmen sein. Sie muss ein Geben und Nehmen sein, gemeinsam mit der Bevölkerung.

« Le développement ne doit pas être une fin en soi »

Tina Cieslik: Monsieur Stöckli, le groupe CFF est le deuxième propriétaire foncier en Suisse après l'armée. En quoi cette entreprise se distingue-t-elle d'un promoteur immobilier classique ?

Jürg Stöckli: Les CFF existent depuis plus d'une centaine d'années maintenant. Les centres-villes se sont souvent développés autour des gares. C'est ainsi que nous sommes devenus propriétaires de vastes superficies parfaitement desservies et jouissant d'une situation centrale. Depuis dix ans, nous disposons d'une stratégie de développement renforcée pour ces terrains en ville. Nous gérons aujourd'hui 160 projets à l'échelle nationale, qui se trouvent à différents stades d'avancement et représentent des volumes d'investissement variables. Un tiers minimum de notre parc de logements est réservé à l'habitat social.

En Suisse, nous avons été le premier propriétaire majeur à nous intéresser au label de qualité DGNB, qui intègre les trois piliers du développe-

ment durable. Nous ne sommes pas une société cotée en bourse. Bien au contraire, nous planifions les choses à très long terme, que ce soit dans le domaine de l'infrastructure et des transports ou dans celui de l'immobilier. En tant qu'entreprise fédérale, nous nous attachons à prendre en compte les attentes du public. Il est donc de notre devoir d'étudier soigneusement le site et d'analyser les souhaits des habitants et des autorités administratives.

Le groupe CFF est constitué des divisions « voyageurs », « infrastructure », « marchandises » et « immobilier ». Cette dernière est la seule à ne pas faire partie de l'activité transports à proprement parler. Une réflexion a-t-elle été engagée pour une émancipation de l'immobilier ?

Bien au contraire. Le lien entre l'immobilier, la mobilité et l'infrastructure est puissant. De fortes interdépendances les unissent. Si l'on construit par exemple des logements pour 300 personnes,

cela ne sera pas sans incidence sur la mobilité. Le nombre de personnes qui se rendent quotidiennement dans nos gares est supérieur à celui des voyageurs dans nos trains. On peut dire dès à présent que nous sommes une société ferroviaire et immobilière à la fois. De plus, l'argent que nous gagnons avec l'immobilier est réinjecté dans le système. Cela permet d'abaisser les coûts d'infrastructure et d'assainir la caisse de retraite.

Comment procédez-vous concrètement lorsqu'il s'agit d'étudier un projet ?

Nous analysons le quartier et l'environnement sous toutes leurs coutures dans l'optique d'une affectation, tout en tenant compte des évolutions futures. Pour la mobilité, on se posera des questions, comme par exemple : y aura-t-il des véhicules autonomes ? Si oui, que faut-il prévoir dans cette perspective sur le site ? Cette synthèse entre les besoins actuels du quartier, les préoccupations urbaines et des thématiques futures est passionnante. À partir de ce travail, nous élaborons une vision de développement urbain, que nous soumettons très ouvertement aux autorités administratives et aux habitants. Dès le début, nous engageons des échanges transparents avec les villes et nous tenons compte de leurs réactions. Nous passons assez rapidement un contrat d'urbanisation avec la ville. C'est une garantie pour les deux parties. Par contre, si une municipalité n'adhère pas à un projet, nous préférons le rompre.

Avec 160 projets dans les tuyaux et un horizon de projection à long terme, nous sommes dans une situation confortable pour privilégier tel projet et mettre tel autre en retrait en fonction des besoins.

Avec une dizaine d'années d'activité et environ 150 projets à l'heure actuelle, avez-vous développé des procédures standard que vous pouvez mettre en œuvre ?

Divers éléments ont été standardisés. Auparavant, de telles procédures étaient appliquées pour la phase construction uniquement, avec des listes de contrôle pour les responsables de projet. Aujourd'hui, cette phase démarre beaucoup plus tôt. Nous évaluons un projet à partir de différents critères comme l'importance, la situation, ou encore l'exposition politique, et choisissons ensuite une procédure et des standards appropriés. Depuis six ans environ, le service « développement » compte deux unités : le développement stratégique, qui intervient dans le cadre du projet jusqu'à la phase de clôture du concours, et le développement plutôt opérationnel pour la réalisation. Ces deux phases ne font pas appel aux mêmes compétences. C'est un système parfaitement rodé.

Pour la mise en œuvre, nous attachons de l'importance à des procédures comportant des variantes, que ce soit par le biais d'un concours ou d'un mandat d'étude. Les résultats sont ensuite évalués à l'aide d'une grille bien définie, qui doit fournir un repère au jury. Cette grille peut intégrer des aspects comme l'urbanisation et la rentabilité par

exemple. Les coûts liés au cycle de vie sont donc pris en considération dès ce stade. Chaque projet doit être rentable à son niveau, mais pas toujours dans les mêmes proportions.

Nous avons évoqué l'exposition politique pour certains sites. Comment procédez-vous avec ces terrains ?

En Suisse, les projets d'aménagement de sites en centre-ville s'étendent sur une durée comprise entre cinq et huit ans. En règle générale, des élections ont lieu au moins une fois durant cette période. Cela nous met parfois face à des difficultés. Les responsables changent, de nouveaux visages arrivent avec de nouvelles idées. Depuis peu, nous intégrons les élections en tant que dates-repères dans nos calendriers, de façon à mieux coordonner les phases critiques.

Le plus souvent, nos terrains ne sont pas inclus dans un zonage et, lorsqu'ils le sont, ils ne se trouvent pas dans la zone constructible dont nous aurions besoin. Par conséquent, il est toujours nécessaire de soumettre tel plan d'aménagement ou plan d'affectation spécial au parlement, et parfois aussi à la population, en vue de son approbation.

Nous avons besoin d'un écho largement favorable auprès des habitants, du parlement, de la municipalité. Il est donc essentiel d'intégrer suffisamment tôt les personnes concernées dans le processus, et de favoriser l'ouverture de façon à pouvoir modifier certains éléments le cas échéant. Il est tout aussi important de communiquer autour d'un projet, d'en exposer les tenants et les aboutissants, de montrer aux habitants la plus-value qu'ils peuvent en attendre. Dans le cas par exemple de La Rasude à Lausanne, il s'agit d'un site désormais achevé. Il sera prochainement ouvert, avec des espaces en rez-de-chaussée pour accueillir de petites entreprises de commerce et d'artisanat. Les habitants doivent pouvoir constater que la priorité n'est pas de maximiser des rendements.

Une démarche participative comme celle mise en œuvre pour l'aménagement du quartier Neugasse peut apporter un consensus pour un projet.

Reste-t-il pour autant des potentiels d'amélioration ?

Dans le cadre de ces procédures intensives, nous sommes naturellement tributaires d'une coopération. À Zurich, la mobilisation est très forte. Ici aussi. Les personnes de tendance politique rouge-vert se sont montrées très intéressées par le principe de l'échange. En revanche, le camp des conservateurs n'a été que peu représenté dans le processus participatif jusqu'à présent. C'est regrettable. Nous sommes en quête d'un autre biais pour toucher un spectre plus large de la société. J'invite chacun à participer à ces procédures, ou tout au moins à s'informer et à voter. Le développement ne doit pas être une fin en soi pour les entreprises. Il doit s'agir d'un « je donne » et d'un « je reçois » avec les habitants.

Facts & Figures SBB Immobilien | CFF Immobilier | FFS Immobili

Gesamtfläche Grundbesitz SBB (Mio. m²)	93.9	Surface propriété foncière CFF (mio m²)	93.9	Superficie di proprietà delle FFS (mio m²)	93.9
– Division Infrastruktur	80.8	– Division Infrastructure	80.8	– Divisione Infrastruttura	80.8
– Division Immobilien	13.1	– Division Immobilier	13.1	– Divisione Immobili	13.1
Anzahl Grundstücke Division Immobilien	3600	Nombre de parcelles Division Immobilier	3600	Numero di terreni Divisione Immobili	3600
Anzahl Gebäude Division Immobilien	3500	Nombre de bâtiments Division Immobilier	3500	Numero di edifici Divisione Immobili	3500
Anzahl Mitarbeitende SBB Immobilien	825	Collaborateurs CFF Immobilier	825	Collaboratori FFS Immobili	825
– davon Facility Management	346	dont chez Facility Management	346	– di cui Facility Management	346
Betriebsergebnis 2017 (Mio. CHF)	249	Résultat d'exploitation 2017 (mio CHF)	249	Risultato d'esercizio 2017 (mio CHF)	249
Investitionen 2018–2023 (Mrd. CHF)	4.3	Investissements 2018 – 2023 (mia CHF)	4.3	Investimenti 2018 – 2023 (mld CHF)	4.3
Bruttoverkaufserlös 2018–2023 (Mio. CHF)	119	Ventes 2018 – 2023 (mio CHF)	119	Vendite 2018 – 2023 (mio CHF)	119

«Lo sviluppo non deve essere fine a se stesso»

Tina Cieslik: *Sig. Stöckli, le FFS sono – dopo l'esercito – il secondo maggior proprietario fondiario in Svizzera. Cosa le distingue da uno sviluppatore immobiliare classico?*

Jürg Stöckli: Le FFS esistono da oltre cento anni. Là dove c'era la stazione si è spesso sviluppato il centro urbano e per questo motivo siamo diventati proprietari di superfici estese in posizioni molto centrali e ben collegate. Da dieci anni perseguiamo una strategia di sviluppo intensificata per questi fondi all'interno delle città. Al momento, in tutta la Svizzera stiamo portando avanti 160 progetti a diverse fasi di progettazione e con differenti volumi di investimento. Almeno un terzo del nostro portfolio residenziale è riservato all'edilizia abitativa a costi contenuti.

Siamo stati il primo grande proprietario fondiario in Svizzera a puntare sull'etichetta DGNB, che considera tutti e tre i pilastri della sostenibilità. Non siamo un'azienda quotata in borsa ma pianifichiamo a lunghissimo termine, sia a livello di infrastruttura e viaggiatori, sia a livello di immobili. In quanto impresa legata alla Confederazione siamo maggiormente sotto i riflettori dell'opinione pubblica. È per noi pertanto un obbligo confrontarci in maniera scrupolosa con l'area, così come con i desideri delle autorità e della popolazione.

Le FFS sono composte dalle divisioni Viaggiatori, Infrastruttura, Merci e Immobili. Quest'ultima è l'unica a non appartenere al settore dei trasporti vero e proprio. State considerando l'idea di separare la divisione Immobili?

Al contrario: il legame fra immobili, mobilità e infrastruttura è molto stretto. Esistono solidi vincoli di dipendenza reciproca: quando si crea un complesso per 300 persone, la costruzione influisce sulla mobilità. Nelle aree di nostra competenza si muovono quotidianamente più persone di quante non viaggino con i nostri treni. Già oggi possiamo dire di essere una società ferroviaria e immobiliare. Inoltre, il denaro che guadagniamo attraverso

gli immobili rimane nel sistema: serve a ridurre i costi infrastrutturali, oltre che a risanare la cassa pensioni.

Come procedete concretamente durante la progettazione?

Analizziamo a fondo il quartiere e il contesto sotto il profilo dell'utilizzazione, considerando anche i futuri sviluppi. Ad es. per quanto riguarda la mobilità ci poniamo domande come: dobbiamo considerare il possibile impiego di veicoli a guida autonoma? E se sì, di cosa ha bisogno l'area per essere preparata? Questa sintesi fra le esigenze attuali del quartiere, gli interessi cittadini e i temi riguardanti il futuro è impegnativa e interessante al tempo stesso. Sulla base dei risultati dell'analisi formuliamo una visione urbanistica che comunichiamo poi molto apertamente alle autorità competenti e alla popolazione. Fin dall'inizio manteniamo un confronto trasparente con le città e prendiamo sul serio il feedback che ne deriva. Già in una delle prime fasi iniziali stipuliamo un contratto urbanistico con la città in modo da garantire a entrambe le parti la sicurezza della pianificazione. Se l'esecutivo cittadino non sostiene un progetto preferiamo invece annullarlo.

Con 160 progetti in fase di sviluppo e realizzazione e un orizzonte di pianificazione a lunghissimo termine siamo in una condizione ottimale per poter anticipare o anche posporre i progetti in base alle esigenze.

A fronte di dieci anni di attività e con circa 150 progetti in corso avete ormai sviluppato procedure automatizzate da applicare?

Vi sono diversi elementi standardizzati. Una volta ciò riguardava unicamente la fase di costruzione, ad es. grazie a liste di controllo per i responsabili dei progetti. Oggi tutto ciò comincia molto prima. Valutiamo un progetto sulla base di diversi criteri come dimensioni, posizione e anche grado di esposizione politica, decidendo poi quale proce-



Portfolio Bahnproduktion

Rund 280 eigengenutzte Gebäude und Flächen (v. a. Bürogebäude, Serviceanlagen, Industriewerke, Lager- und Gewebeflächen etc.).

Portfolio production ferroviaire

Quelque 280 bâtiments et surfaces utilisées par les CFF (en particulier bureaux, centres d'entretien, ateliers, surfaces industrielles et d'entreposage, etc.).

Portafoglio produzione ferroviaria

Ca. 280 fabbricati e superfici per uso proprio (soprattutto edifici direzionali, impianti di servizio, stabilimenti industriali, superfici adibite a magazzino e ad attività commerciale ecc.).



Portfolio Bahnhöfe

Rund 820 Bahnhöfe und Haltestellen.

Portfolio gares

Quelque 820 gares et arrêts.

Portafoglio stazioni

Ca. 820 stazioni e fermate.



Portfolio Anlageobjekte

Aktuell 67 Anlageobjekte im Bestand, weitere 28 Objekte in Planung und Errichtung.

Portfolio objets de placement

Actuellement 67 objets de placement dans le portefeuille, 28 autres objets en projet ou en cours de construction.

Portafoglio oggetti d'investimento

Disponibilità attuale di 67 oggetti d'investimento, altri 28 oggetti sono in via di pianificazione e costruzione.

dura e quali standard sono più adatti alla situazione. Da circa sei anni, inoltre, la sezione Sviluppo è suddivisa in due unità che si dedicano rispettivamente allo sviluppo strategico (responsabile per la progettazione fino alla fase di conclusione del concorso) e allo sviluppo più operativo (durante la realizzazione). Per entrambe le fasi sono di volta in volta richieste altre competenze. Questo sistema ha dimostrato tutta la sua efficacia.

Per l'attuazione diamo molto valore a procedure che prevedano l'elaborazione di varianti, sia tramite concorsi sia attraverso mandati di studio. I risultati vengono poi valutati sulla base di una griglia predefinita che serve da orientamento per la giuria e tiene conto ad es. dell'urbanistica o dell'economicità; così facendo, i costi durante il ciclo di vita vengono ad es. affrontati già in questa fase. Ogni progetto deve essere redditizio di per sé, anche se non tutti nella stessa misura.

Ha accennato al grado di esposizione politica di determinate aree. Come vengono affrontate queste situazioni?

In Svizzera i processi di progettazione nelle zone interne alle città durano fra i cinque e gli otto anni. Durante questo lasso di tempo di norma si svolge perlomeno una tornata elettorale. Ciò ci pone a volte di fronte a delle difficoltà: cambiano i responsabili e arrivano volti nuovi con nuove idee. Ora abbiamo iniziato a considerare le elezioni fra le tappe fondamentali nella pianificazione delle scadenze al fine di poter armonizzare al meglio le fasi critiche l'una con l'altra.

Le nostre aree non sono generalmente inserite nel piano regolatore e, se per caso lo sono, di solito non corrispondono al tipo di zona edificabile di cui avremmo bisogno. Dobbiamo quindi fare sempre i conti con un piano di utilizzazione speciale o un

piano d'edificabilità che deve essere approvato dal consiglio comunale, a volte anche dal popolo.

Abbiamo dunque bisogno di un largo consenso, nella popolazione così come a livello di consiglio e municipio. È pertanto importante integrare quanto prima nel processo le persone interessate e i soggetti coinvolti e che le procedure siano così aperte da permettere ancora di apportare modifiche. Almeno altrettanto importante è rendere noto e spiegare ogni progetto. Mostrare alla popolazione quale valore aggiunto esso comporti è di rilevanza capitale. Nel caso di La Rasude a Losanna, ad esempio, abbiamo oggi a che fare con un'area chiusa che in futuro sarà aperta, con la possibilità di utilizzare spazi a livello strada in cui potranno essere ospitati piccoli esercizi commerciali. La popolazione deve poter comprendere che l'obiettivo primario non è massimizzare la rendita.

Una procedura partecipativa come nel caso dello sviluppo del quartiere di Neugasse può contribuire ad assicurare un ampio sostegno a un progetto. Esistono ulteriori margini di miglioramento?

Per procedure così intense abbiamo naturalmente bisogno di una certa collaborazione. A Zurigo si registra un forte impegno. Ma anche in questa città le persone provenienti dall'area politica rosso-verde sono tendenzialmente più interessate al confronto, mentre l'area borghese è stata finora meno rappresentata nel processo partecipativo. Ed è un peccato. Stiamo ancora cercando di scoprire come poter raggiungere un più ampio settore della società. Vorrei invitare le persone a partecipare alle procedure o perlomeno a informarsi e ad andare a votare. Lo sviluppo non deve essere un fine a sé stante delle aziende. Deve essere una questione di dare e ricevere, assieme alla popolazione.

dauert immerhin durchschnittlich zwischen fünf und acht Jahren.

Genau hinsehen

Die Erfahrungen von SBB Immobilien aus den vergangenen Jahren zeigen, dass es kein Patentrezept für Arealentwicklungen gibt, aber sehr wohl bewährte Werkzeuge. Die drei Beispiele aus Zürich, Lausanne und Basel in dieser Ausgabe zeigen dies exemplarisch. Trotz der Gemeinsamkeiten – zentrale, städtische Lage, vergleichbarer anvisierter Nutzungsmix – entschieden sich die Verantwortlichen für unterschiedliche Planungsverfahren. Die Wahl des jeweiligen Verfahrens beruht dabei auf einer der eigentlichen Planung vorausgehenden vertieften Analyse des Kontexts und den zukünftigen Anforderungen an die Gebiete. Diese Untersuchung – und ausreichend Zeit für deren Auswertung – ist ein wichtiges Werkzeug für eine erfolgreiche Planung.

Ein weiterer entscheidender Punkt ist die transparente Kommunikation mit den Beteiligten, also den Behörden, den Fachplanern verschiedener Disziplinen und der Bevölkerung – und das Finden einer gemeinsamen Sprache. Die Quartierentwicklung der Zürcher Neugasse zeigt, wie viel Wissen durch diese partizipative Art der Planung generiert werden kann – aber auch, dass dieses nur nützt, wenn man es in die gesetzlich festgelegten Planungsprozesse einbringen kann. Ob und in welcher Tiefe das bei der Neugasse gelingen wird, lässt sich zu diesem Zeitpunkt noch nicht beurteilen. In Zürich akzentuiert sich aber auch eine Schwierigkeit dieser intensiven Form der Planung: Partizipation ist freiwillig. Die Ergebnisse eines Mitwirkungsworkshops repräsentieren daher immer nur eine Auswahl an Ideen, nämlich die jener, die sich zum fraglichen Zeitpunkt engagierten. Alternative Meinungen fehlen. Das ist natürlich auch nicht anders, wenn Fachleute planen. Hier sorgen aber standardisierte Werkzeuge für eine gewisse Neutralität.

Eine weitere Hürde besteht in den hiesigen politischen Verhältnissen: Wahlen (und Wahlkämpfe im Vorfeld) und dadurch ausgelöste Strategie- oder Personalwechsel können die Realisierung eines Projekts gefährden.

Mind the gap

Miteinander reden, Verantwortung übernehmen, Prozesse transparent und verständlich machen: Dass der Erfolg eines Projekts trotz relativ starren gesetzlichen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen auch von den involvierten Personen dahinter abhängt, ist keine neue Erkenntnis. Dennoch ist der Performance

les préserver tout au long du processus? En Suisse, l'élaboration d'un projet demande, il est vrai, entre cinq et huit ans.

Une vue perspicace

L'expérience acquise par CFF Immobilier au cours de ces dernières années le montre: il n'y a pas de recette miracle pour le réaménagement de terrains. Par contre, il existe des outils dont l'efficacité n'est plus à démontrer. Les projets de Zurich, Lausanne et Bâle, qui sont présentés dans ce numéro, en fournissent d'excellents exemples. Même si ces dossiers présentaient plusieurs points communs comme une situation centrale dans la ville et le même souhait d'une mixité des usages, les responsables de projet ont opté pour des procédures différentes. Le choix repose ici sur une analyse approfondie du contexte général et des exigences futures pour ces quartiers, qui va bien au-delà de l'élaboration du projet à proprement parler. Combinées à un temps suffisant pour en tirer parti, ces investigations fournissent des outils essentiels pour la réussite d'un projet.

Un autre point décisif réside dans une communication transparente avec les acteurs, c'est-à-dire les autorités administratives, les bureaux d'études, toutes disciplines confondues, et les habitants – mais aussi dans la définition d'un langage commun. Le développement du quartier Neugasse à Zurich montre qu'il est possible de recueillir une quantité d'informations considérable dans le cadre d'un projet participatif. Mais cela n'a d'intérêt que si ces informations peuvent être intégrées dans des processus réglementés. Il est encore trop tôt pour évaluer si de tels objectifs ont été atteints avec le site de la Neugasse. À Zurich se profile une difficulté inhérente à cette forme de projet exigeante: la participation est facultative. Les conclusions d'un atelier participatif sont simplement représentatives d'un échantillon de points de vue, celui des personnes qui se sont impliquées au moment opportun, à défaut d'autres opinions. C'est naturellement la même chose lorsque les professionnels élaborent les projets. Des outils standardisés permettent toutefois une certaine neutralité.

Un autre obstacle concerne le contexte politique local: des élections (et la campagne électorale en amont), ainsi que les changements de stratégie et de personnes qui en résultent, peuvent compromettre la réalisation d'un projet.

Mind the gap

Se parler, assumer des responsabilités, déployer des processus transparents et compréhensibles: chacun sait que le succès d'un projet dépend étroitement des per-

tuale? In Svizzera una procedura pianificatoria dura mediamente fra i cinque e gli otto anni...

Attenzione ai dettagli

Le esperienze di FFS Immobili negli anni scorsi evidenziano che non esiste una ricetta brevettata per lo sviluppo delle aree, ma che determinati strumenti hanno effettivamente dimostrato una grande efficacia. Lo illustrano in maniera lampante i tre esempi provenienti da Zurigo, Losanna e Basilea trattati in questa pubblicazione. Nonostante gli aspetti in comune – posizione nel centro urbano, mix di utilizzo auspicato equiparabile – i responsabili hanno scelto procedure di progettazione differenti. La scelta si è basata di volta in volta su un'analisi approfondita del contesto e dei requisiti posti alle aree, svolta prima della pianificazione vera e propria. Questa indagine – dato un tempo sufficiente per la valutazione dei relativi risultati – rappresenta un importante strumento per una progettazione efficace.

Decisiva risulta essere la comunicazione trasparente con i soggetti coinvolti (autorità, progettisti specialisti e popolazione) nonché l'individuazione di un linguaggio comune. Lo sviluppo del quartiere di Neugasse a Zurigo dimostra quante conoscenze possa generare questa modalità partecipativa di progettazione, evidenziando però al tempo stesso che quest'ultima risulta utile solo se può essere inserita nella cornice dei processi di pianificazione previsti dalla legge. Al momento attuale non è ancora possibile valutare se e in quale misura questo obiettivo sia stato raggiunto nel caso della Neugasse. A Zurigo emerge anche una difficoltà di questa intensa forma di progettazione: la partecipazione avviene su base volontaria. I risultati di un workshop collaborativo rappresentano sempre e solo una sintesi delle idee di coloro che hanno profuso il loro impegno in quel dato momento. Mancano opinioni alternative. Naturalmente, quando la progettazione è affidata ai professionisti la situazione non cambia. In quest'ultimo caso, tuttavia, gli strumenti standardizzati assicurano una certa neutralità.

Un ulteriore ostacolo è rappresentato dal contesto politico locale: le elezioni (e la campagna elettorale che le precede) con il conseguente cambiamento di persone e strategie possono mettere a rischio la realizzazione di un progetto.

Mind the gap

Parlare gli uni con gli altri, assumersi le proprie responsabilità, rendere trasparenti e comprensibili i processi: il fatto che, nonostante le condizioni quadro relativamente rigide a livello legale ed economico, il successo di un progetto dipen-



2 Neben dem eigentlichen Transportgeschäft gewinnt die Division Immobilien der SBB zunehmend an Bedeutung. 2017 wurden damit 435 Mio. Franken erwirtschaftet.¹

Outre les activités de transport proprement dites, la division immobilière des CFF prend de plus en plus d'importance. Cela a généré 435 millions de francs en 2017.¹

Oltre all'attività di trasporto vera e propria, la divisione Immobili delle FFS assume un'importanza sempre maggiore. Nel 2017 ciò ha generato 435 milioni di franchi.¹

Gap auch hier ein Thema: «Die komplexen Prozesse, welche der Planung zugrunde liegen, führen häufig zu anderen Resultaten als erwartet. Planung ist kein linearer Prozess und wird im gesamten Verlauf von verschiedenen Faktoren beeinflusst», konstatierte 2015 der Schlussbericht des interdisziplinären Nationalfondprojekts NFP 65 «Neue urbane Qualität». ² Wichtig sind also die Schnittstellen, aber auch die Reibung, wie der Bericht ebenfalls festhält: «Die Qualität eines Projektes lässt sich durch unterschiedliche Haltungen – im Sinne eines Gegenstromprinzips – deutlich verbessern. (...) Dabei gilt es, die Planung als kollektives Vorhaben zu begreifen, das nicht auf eine einzelne Berufsgruppe beschränkt ist.»

sonnes qui se trouvent derrière, et cela en dépit d'un cadre légal et économique relativement rigide. Le thème du «performance gap» n'en demeure pas moins d'actualité. «Les processus complexes de l'élaboration d'un projet n'amènent pas toujours aux résultats escomptés. Loin de s'inscrire dans un déroulement linéaire, l'élaboration d'un projet subit l'influence de multiples facteurs», comme le constatait en 2015 le rapport définitif du projet de fonds national interdisciplinaire PNR 65 «Nouvelle qualité urbaine». ² Les interfaces jouent un rôle important, les frictions tout autant, comme cela figure aussi dans ce rapport: «Des avis divergents participent grandement à l'amélioration de la qualité d'un projet – selon le principe du contre-courant. (...) L'enjeu est d'appré-

da anche dalle persone coinvolte non è una novità. Tuttavia, anche in questo ambito si fa sentire il cosiddetto «performance gap»: «Spesso i complessi processi che stanno alla base della progettazione portano a risultati diversi rispetto a quanto previsto. La pianificazione non è una procedura lineare e nel complesso subisce l'influenza di diversi fattori», ha constatato nel 2015 il resoconto finale del progetto interdisciplinare del fondo nazionale PNR 65 «Nuova qualità urbana». ² Sono dunque importanti i punti di contatto ma anche quelli di attrito, come ricorda il resoconto in questione: «La qualità di un progetto può essere notevolmente migliorata tramite diversi atteggiamenti, nell'ottica di una sorta di scambio in controcorrente. (...) Si tratta di

Als Werkzeug empfiehlt die Studie eine interdisziplinäre Analyse gemeinsam mit der Bevölkerung als Grundlage für den städtebaulichen Entwurf sowie mit dem Verweis auf das ETH-Forschungsprojekt «Urbane Brüche, lokale Interventionen»³ «eine kreative Abfolge von geschlossenen (d. h. formalisierten Entscheidungsgremien wie eine Baukommission) und offenen Foren (wie z. B. einen Beiratssitzung oder eine Mitwirkungsveranstaltung) (...), die nicht unbedingt dem linearen Planungsprozess folgen müssen». Also genau das aufwendige Vorgehen, das man bei der Zürcher Neugasse wählte. Gemäss dessen Moderator Michael Emmenegger eignet sich die anspruchsvolle Methodik vor allem für Planungen in sensiblen Kontext, bei denen man nicht «von Ressourcenknappheit im Hinblick auf Zeit, Personen und Geld geplatzt ist.»⁴

Fast food oder Birchermüesli

Bei den Arealentwicklungen des Güterbahnhofs Basel Wolf und in Lausanne La Rasude entschieden sich die Projektverantwortlichen für konventionellere Verfahren. Die Mitwirkung der Bevölkerung erfolgte jeweils erst nach dem Entwurf einer städtebaulichen Vision. Die Rezeptur für eine erfolgreiche Planung besteht gemäss den SBB also neben der engen Zusammenarbeit mit den Behörden für die breite politische Abstützung vor allem in der Dosierung der Zutaten: Wie viel Planung, wie viel Mitwirkung, und welche Disziplinen sind vertreten? Die Ergebnisse sehen wir in Basel, Lausanne und Zürich frühestens 2020.

TINA CIESLIK, Redaktorin Architektur/Innenarchitektur TEC21, tina.cieslik@tec21.ch

hender le projet en tant que dessein collectif, non limité à un groupe professionnel.»

L'étude recommande en guise d'outil une analyse interdisciplinaire avec les habitants pour étayer le projet d'urbanisme et, se référant ici au projet de recherche de l'EPF «Ruptures urbaines, interventions locales»³, préconise «une succession créative de forums fermés (à savoir des instances décisionnelles formelles comme une commission des travaux par exemple) et ouverts (une séance du conseil ou une réunion participative par exemple) (...), qui n'ont pas l'obligation de suivre le processus linéaire de l'élaboration du projet.» Cela correspond justement à l'approche exigeante retenue pour le site Neugasse à Zurich. Ainsi que l'indique le modérateur Michael Emmenegger, cette méthodologie ambitieuse convient tout particulièrement lorsque le projet s'inscrit dans un contexte sensible et que l'on n'est pas «confronté à une pénurie de ressources comme un manque de temps, d'argent et de personnel.»⁴

Fast food ou bircher müesli

Pour le réaménagement des terrains de la gare de marchandises Wolf à Bâle et de La Rasude à Lausanne, les responsables ont retenu une procédure plus conventionnelle. Les habitants ont été associés au projet, mais seulement après l'émergence d'une vision de développement urbain. Selon les CFF, la recette du succès réside non seulement dans une étroite collaboration avec les autorités administratives pour favoriser l'assise politique du projet, mais aussi et surtout dans un subtil dosage des ingrédients «planification», «participation» et «choix des disciplines représentées». À Bâle, Lausanne et Zurich, les résultats ne seront pas visibles avant 2020.

TINA CIESLIK, rédactrice architecture/architecture d'intérieur TEC21, tina.cieslik@tec21.ch

considerare la pianificazione come un progetto collettivo che non è limitato a un singolo gruppo professionale».

Lo studio raccomanda come strumento di partenza un'analisi interdisciplinare condivisa con la popolazione, così come «una sequenza creativa di forum chiusi (ovvero organi decisionali formalizzati, come una commissione per l'edilizia) e aperti (come ad es. la seduta di un comitato consultivo o un evento partecipativo) (...) che non devono necessariamente seguire il processo di progettazione lineare», in riferimento al progetto di ricerca dell'ETHZ «Urbane Brüche, lokale Interventionen»³ («Fratture urbane, interventi locali»). Si tratta esattamente della procedura scelta per la Neugasse a Zurigo. Secondo il moderatore Michael Emmenegger, questo ambizioso metodo è idoneo in particolare per progetti in contesti sensibili, «non gravati da una scarsità di risorse a livello di tempo, persone e mezzi finanziari.»⁴

Fast-food o müesli

Per lo sviluppo dell'area attorno alla stazione merci Wolf a Basilea, così come della Rasude a Losanna, i responsabili dei progetti hanno scelto procedure convenzionali. La popolazione è stata coinvolta in entrambi i casi solo dopo lo sviluppo di un concetto urbanistico. Secondo le FFS, la ricetta per un progettazione efficace consiste dunque – oltre che nella stretta collaborazione con le autorità per ottenere un ampio sostegno politico – soprattutto nel giusto dosaggio degli ingredienti: quanta pianificazione? Quanta partecipazione? Quali discipline coinvolgere? I risultati li vedremo a Basilea, Losanna e Zurigo. Ma non prima del 2020.

TINA CIESLIK, redattrice architettura/architettura d'interni TEC21, tina.cieslik@tec21.ch

1 Daniel Friedli, «SBB veredeln ihren Immobilienschatz», NZZ am Sonntag, 24. Juni 2018, S. 9.

2 Leitungsgruppe des Nationalen Forschungsprogramms «Neue urbane Qualität» (NFP 65) (Hg.); Brigit Wehrli-Schindler, «Urbane Qualität für Stadt und Umland. Ein Wegweiser zur Stärkung einer nachhaltigen Raumentwicklung», Scheidegger & Spiess, Zürich 2015.

3 Die Untersuchung ist eines der fünf Projekte, aus denen sich das NFP 65 zusammensetzt (vgl. TEC21 45/2014).

4 Interview für diese Ausgabe, 3. April 2018.

1 Daniel Friedli, «SBB veredeln ihren Immobilienschatz», NZZ am Sonntag, 24 juin 2018, p. 9

2 Comité de direction du Programme national de recherche «Nouvelle qualité urbaine» (PNR 65) (éditeur); Brigit Wehrli-Schindler, *La qualité urbaine pour la ville et sa périphérie. Un guide visant à renforcer le développement territorial durable*, Scheidegger & Spiess, Zurich 2015.

3 L'analyse est l'un des cinq projets qui composent le PNR 65 (voir TEC 21, 45/2014).

4 Interview pour ce numéro, 3 avril 2018

1 Daniel Friedli, «SBB veredeln ihren Immobilienschatz», NZZ am Sonntag, 24 Giugno 2018, pag. 9

2 Comitato direttivo del Programma nazionale di ricerca «Nuova qualità urbana» (PNR 65) (a cura di); Brigit Wehrli-Schindler, *Urbane Qualität für Stadt und Umland. Ein Wegweiser zur Stärkung einer nachhaltigen Raumentwicklung*, Scheidegger & Spiess, Zurigo 2015.

3 Lo studio è uno dei cinque progetti di cui si compone il PNR 65, (cfr. TEC 21, 45/2014).

4 Intervistato per questa edizione il 3 aprile 2018

Impressum

Sonderpublikation von TEC21 – Schweizerische Bauzeitung,
der Fachzeitschrift für Architektur, Ingenieurwesen und Umwelt
Beilage zu TEC21 Nr. 37/2018, zu TRACÉS Nr. 18/2018
und zu Archi Nr. 5/2018

Cahier spécial de TEC21 – Schweizerische Bauzeitung, La revue
spécialisée pour l'architecture, l'ingénierie et l'environnement
Supplément à TEC21 n° 37/2018, à TRACÉS n° 18/2018
et à Archi n° 5/2018

Inserto speciale di TEC21 – Schweizerische Bauzeitung
La rivista specializzata per l'architettura,
l'ingegneria e l'ambiente
Allegato a TEC21 n. 37/2018, TRACÉS n. 18/2018,
Archi n. 5/2018

Konzept und Redaktion | Conception et rédaction |

Concetto e redazione:

Barbara Zeleny, Gesamtprojektleitung SBB |
Chef Gestion de projet CFF | Gestione del progetto FFS
Judit Solt, Chefredaktorin | Rédactrice en chef | Direttrice
Tina Cieslik, Projektleitung | Responsable de projet |
Responsabile del progetto
Christophe Catsaras, Marc Frochoux, Stefano Milan, Redaktion |
Rédaction | Redazione
Christof Rostert, Abschlussredaktor | Secrétaire de rédaction |
Segretario di redazione
Anna-Lena Walther, Katrin Köller, Valérie Bovay, grafische Gestaltung
und Layout | Conception graphique et mise en page |
Progetto grafico e impaginazione
Camille Vallet, Autorin | Auteure | Autrice

Übersetzung | Traduction | Traduzioni:

TTN – Translation Network

Adresse der Redaktion | Adresse de la rédaction |

Indirizzo della redazione:

TEC21 – Schweizerische Bauzeitung,
Zweierstrasse 100, Postfach, 8036 Zürich
Telefon 044 288 90 60, redaktion@tec21.ch, www.tec21.ch

Herausgeber | Editeur | Editore:

espazium – Der Verlag für Baukultur
espazium – Les éditions pour la culture du bâti
espazium – Edizioni per la cultura della costruzione
Zweierstrasse 100, 8003 Zürich, Telefon 044 380 21 55
Katharina Schober, Verlagsleitung |
Directrice des éditions | Direttrice delle edizioni
Hedi Knöpfel, Assistenz | Assistante | Assistente

Druck | Imprimeur | Stampa:

Stämpfli AG, Bern

Nachdruck von Bild und Text, auch auszugsweise,
nur mit schriftlicher Genehmigung der Redaktion und
mit genauer Quellenangabe. | La reproduction
d'illustrations ou de textes, même sous forme
d'extraits, est soumise à l'autorisation écrite de la
rédaction et à l'indication exacte de la source. |
La riproduzione delle immagini o dei testi, anche
in forma parziale, richiede l'autorizzazione scritta
della redazione e l'indicazione esatta della fonte.

Abbildungen | Illustrations | Illustrazioni:

Cover: SBB AG, Autorenkollektiv Neugasse
Seite/page/pagina 4–5, 7: EMA Architectes SA
Seite/page/pagina 8: SBB AG (Christian Beutler / Keystone); SBB AG
Seite/page/pagina 9: SBB AG
Seite/page/pagina 10: SBB AG (Thomas Egli / Keystone)
Seite/page/pagina 13: Walter Mittelholzer, 1919, ETH-Bibliothek Zürich
Seite/page/pagina 14–15: SBB AG, Autorenkollektiv Neugasse
Seite/page/pagina 17: SBB AG
Seite/page/pagina 18: Lorenz Cugini
Seite/page/pagina 20, 22: SBB AG (Thomas Egli / Keystone)
Seite/page/pagina 23: SBB AG, Autorenkollektiv Neugasse
Seite/page/pagina 25: Barbara Zeleny
Seite/page/pagina 27: SBB AG, Autorenkollektiv Neugasse
Seite/page/pagina 30: EMA Architectes SA
Seite/page/pagina 32: Plates-Bandes Communication & Fulguro Design
Seite/page/pagina 33: SBB AG
Seite/page/pagina 34–35: EMA Architectes SA + Plates-Bandes
Communication & Fulguro Design
Seite/page/pagina 37, 38, 39: Camille Vallet
Seite/page/pagina 39: Plates-Bandes Communication & Fulguro Design
Seite/page/pagina 42: Barbara Zeleny
Seite/page/pagina 45: SBB AG
Seite/page/pagina 46–47: Photograph Mario Heller
Seite/page/pagina 48, 50–51: SBB AG
Seite/page/pagina 54: Nadine Kägi
Seite/page/pagina 56, 62: SBB AG
Seite/page/pagina 62: Plates-Bandes Communication & Fulguro Design

