

Maxime Felder, Renate Albrecher,  
Vincent Kaufmann und Yves Pedrazzini  
Hrsg.

**DIE SCHWEIZ**  
**VON A**ARBON  
**BIS Z**UG

Porträt in 12 Städten

EPFL PRESS

Diese digitale Ausgabe in deutscher Sprache wurde von der Oertli-Stiftung und dem Schweizer Nationalfonds unterstützt.

Gesamtleitung: Lucas Giossi  
Leitung Redaktion und Vertrieb: Sylvain Collette und May Yang  
Kommunikation: Manon Reber  
Leitung Produktion: Christophe Borlat  
Redaktion: Alice Micheau-Thiébaud und Jean Rime  
Grafikdesign: Kim Nanette  
Buchhaltung: Daniela Castan  
Logistik: Émile Razafimanjaka

Karten: Jules Grandvillemin  
Übersetzung aus dem Französischen und Korrektur: Apostroph AG, F. Pugin-Maurer, R. Albrecher  
Illustration des Titelbildes: Kim Nanette

EPFL PRESS ist ein Label der Presses polytechniques et universitaires romandes (PPUR), welche hauptsächlich Lehr- und Forschungsarbeiten der Eidgenössischen Technischen Hochschule Lausanne ETHL sowie der französischsprachigen Universitäten und Hochschulen veröffentlicht. PPUR, EPFL – Rolex Learning Center, CM Station 10, CH-1015 Lausanne, info@epflpress.org, tél. : +41 21 693 21 30

[www.epflpress.org](http://www.epflpress.org)

Erste Ausgabe 2024  
ISBN 978-2-8323-2265-9, ebook (pdf), doi.org/10.55430/0549FAKPVA01

Dieses Buch ist lizenziert unter :



Dieser Text steht unter eine Creative-Commons-Lizenz.  
Diese verpflichtet Sie zur Nennung von Autoren, Herausgebern, Quelle und Originalverlag, wenn Sie Inhalte und Texte verwenden.  
Diese dürfen dabei weder verändert und noch kommerziell genutzt werden.

# Inhaltsverzeichnis

<b>Vorwort – Von Studio Basel zu Studio Payerne?</b>	11
<b>Einleitung – Von gewöhnlichen zu singulären Städten</b>	15
Die Stadt, nicht (nur) das Urbane	18
Städte versus Zentralität	21
Klein, mittel, zweitrangig, gewöhnlich?	23
Von Arbon nach Zug – eine Reise durch die Schweiz	25
Referenzen	29

## ERSTER TEIL

<b>Eine „Mittelstadt“ jenseits statistischer Angaben verstehen</b>	33
Pierre Dessemontet	
Das Schicksal der historischen Stadt	33
Eine quantitative Betrachtungsweise	35
Wie erkennt man eine „Mittelstadt“?	37
Ein zentraler Ort	40
Ein vielfältiger Ort	41
Fazit: Die „Mittelstadt“ – ein Ort, der sich selbst genügt	43
Referenzen	45
<b>Eine Dekonzentration der grossen Städte? Das Beispiel von Mendrisio</b>	47
Gian Paolo Torricelli	
Die kleine Stadt aus zwei Blickwinkeln	47
Die Pandemie und die Schweizer Kleinstädte: ein relevantes Thema?	49
Was versteht man unter einer Kleinstadt?	50
Zentrum versus Peripherie und Digitalisierung: 1990 - 2020	52
Die Auswirkungen der Pandemie auf die Wohnsituation	54
Pandemie und Demografie: Grosse Zentren und kleine Städte	55
Welche Chancen für Kleinstädte?	58
Referenzen	60

## ZWEITER TEIL

<b>Reflexive Überlegungen</b>	65
In der Stadt (Freiburg) aufwachsen – Maxime Felder	65
Rohrbach (Österreich) – die pragmatische Stadt – Renate Albrecher	67
Le Lignon und Estavayer-le-Lac, zwei Städte, die eigentlich gar keine sind? – Vincent Kaufmann	70
When you're growing up in a small town (like Lausanne) – Yves Pedrazzini	72
<b>Arbon: Von vergessenen Städten zur Zwischenurbanität</b>	77
Lineo Devicci	
Schlafen in der Röhre: doch nicht etwa in der Provinz?	77
„Blueschtfahrt“ nach Arbon, oder: wer fühlt sich hier wohl?	80
Zu klein, um gross zu denken, zu gross, um klein zu handeln?	83
Weder Provinz bleiben noch Grossstadt werden: auf in die Zwischenstadturnität!	87
<b>Auf in Richtung „Grande Bellinzona“</b>	93
Claire Fischer Torricelli	
In Richtung „Grande Bellinzona“	95
Verborgene Vorzüge	97
Das vierte Schloss, ein Grabmal für den Abfall des Kantons	98
Öffentliche Räume, Orte der Sozialisation und Begegnung?	98
<i>Na vòlta, incöö e dumàn : tücc al mercaa</i>	102
<i>Ma ti ta parlat mia ul dialett?</i>	102
Bellinzona und die Eisenbahn	103
<i>Giù le mani delle Officine</i>	104
Wo sind die Frauen?	105
Mobilität: Wie man es allen recht macht	106
Die Stadt, die zu meiner wurde	108
Referenzen	109
<b>Biel: Die Stadt der Möglichkeiten</b>	111
Sébastien Lambelet und Julien Steiner	
Gut sichtbare Aushängeschilder der Uhrenindustrie	112
Eine Schüss, die (ver)bindet	116
Ein Swatch Drive neben einem experimentellen Stadion	118
Punks versus Hotel: Ein Zusammenleben nach Bieler Vorbild	121
Misserfolge, um die Zukunft neu zu überdenken?	123
Referenzen	127

<b>La Chaux-de-Fonds am Strand</b>	129
Lisa Asticher und Célia De Pietro	
Einleitung	129
La Tchaux	130
La Plage des Six Pompes	133
Der Strand in den Bergen und seine Anrainer	135
Mit „La Plage“ aufwachsen	135
Das Wiedersehen	137
Eine Stadt in Bewegung	139
Schaufenster einer engagierten Stadt	140
Schlussfolgerung	143
Referenzen	143
<b>Chiasso: Hauptstadt der Grenze</b>	145
Sandro Cattacin und Fiorenza Gamba	
Mythologie der Stadt: John Wayne und José Altafini	148
Das Ende oder ein Neuanfang für Chiasso?	152
Schlussfolgerung	156
Referenzen	159
<b>Chur: Das Paradox einer Stadt für 150 Täler</b>	161
Franziska Meinherz	
Die Schwierigkeit, in einer dezentralisierten Region Zentrum zu sein	163
Ein urbanes Zentrum wird nicht gegründet, sondern entsteht	169
Abschliessende Gedanken	173
Referenzen	174
<b>Martigny: Eine Alpenstadt mit menschlichen Dimensionen</b>	177
Viviane Cretton	
Eine erneuerte Bevölkerung	178
Die Vielfalt	179
Eine auf den Ort zugeschnittene Urbanität	180
Eine sich ausbreitende Stadt am Fusse der Berge	181
Mein Quartier	183
Die Tankstellen	184
Das Haus der Jugend	187
Die Peripherie im Zentrum	188
Alpine Urbanität	190

<b>Neuenburg und Le Crêt-Taconnet: Biografie eines Stadtquartiers im Wandel</b>	191
Patrick Rérat	
„Nächster Halt Neuenburg“	191
Von Blumen und Zügen	194
Vom städtischen Brachland zum nachhaltigen Stadtteil	197
Ein Quartier, beispielhaft für die Herausforderungen einer mittelgrossen Stadt	201
Referenzen	205
<b>Schaffhausen: Eine Stadt an der Grenze</b>	207
Martin Schuler	
Ein Stadtkanton im Schatten von Zürich	209
Ein geschütztes Gebiet	210
Besonderheiten einer Grenzregion	211
Zur Positionierung von Mittelstädten	213
Ausstrahlung	214
Wirtschaftliche Entwicklung	214
Das Gewicht der vergangenen und gegenwärtigen Politik	217
Referenzen	219
<b>Siders und die Herausforderungen einer vom Auto geprägten Stadt</b>	221
Rafael Matos-Wasem	
Eine Stadt ohne Zentrum	222
Siders und Sitten: Von der Rivalität zu einer vorteilhaften Angleichung	227
Ein Hauch von Hoffnung auf eine bessere städtische Zukunft	231
Referenzen	234
<b>Thun: Eine Stadt mit einer nachhaltigen Wirtschaftsentwicklung?</b>	235
Heike Mayer	
Eine attraktive Wohnstadt?	236
Entwicklung einer lokalen Wirtschaft	242
Referenzen	245
<b>Stadtlandschaft Zug</b>	247
Philippe Koch	
Einstieg	247
Zug auf einen Blick	249
Vom Katholizismus zum Kapitalismus	252

Von Philipp Brothers zu Glencore	254
Von der Stadt und den Dörfern zu einer Stadtlandschaft	257
Was wir von Los Angeles für Zug lernen können	259
Ausblick	261
Referenzen	263
<b>Ein Porträt der Schweiz anhand von zwölf Städten</b>	265
Die gelebte Stadt	266
Rhythmen und Veranstaltungen	268
Zentralitäten, Singularitäten und Rivalitäten	271
Die Schweiz anhand ihrer Städte porträtieren	275
Städte aus halber Höhe betrachten	279
Referenzen	283
<b>Vorstellung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter</b>	285
Herausgeber und Herausgeberin	285
Die Autoren und Autorinnen	286
<b>Danksagung</b>	291

# Neuenburg und Le Crêt-Taconnet: Biografie eines Stadtquartiers im Wandel

Patrick Rérat<sup>56</sup>



## „Nächster Halt Neuenburg“

„*Prochain arrêt Neuchâtel*. Nächster Halt Neuenburg“. Willkommen am Bahnhof Neuenburg! Geografie wird mit den Füßen erkundet, behaupteten einige meiner Lehrer. Eine Stadt zu verstehen, erfordert die gleiche Herangehensweise. Ich schlage Ihnen deshalb einen Spaziergang durch das Bahnhofsviertel, das Plateau von Crêt-Taconnet, vor. Der Rundgang bringt uns die Geschichte dieses Quartiers näher, das einem Palimpsest gleicht: Es ist wie ein Manuskript, in dem sich Spuren, sowohl materielle als auch in Form von Erinnerungen, überlagern und von verschiedenen Perioden

<sup>56</sup> Aus dem Französischen übersetzt.



der Urbanisierung erzählen (Corboz, 2009). Dieser Rundgang zeigt den urbanen Wandel dieser Stadt auf, die 2021 durch den Zusammenschluss mit drei Nachbargemeinden zur drittgrösste Stadt der Romandie und zur elftgrössten der Schweiz geworden ist.

Als Ausgangspunkt dieser Zeitreise nehmen Sie die Unterführung und anschliessend die Treppe, die Sie in die Halle führt. Verschiedene Geschäfte erinnern dort daran, dass ein Bahnhof nicht mehr nur ein Ziel- oder Ankunftsort für Reisende ist, sondern dank der durch die Bundesvorschriften bewilligten, erweiterten Öffnungszeiten auch ein Ort des Konsums. Ihr Blick wird von einem Schild angezogen, das über der Halle hängt und die nächsten Züge ab Neuenburg ankündigt. Ein Blick auf die Reiseziele gibt einen Hinweis auf den Stellenwert des Ortes im Schweizer Städtenetz.

Die Pied-du-Jura-Linie verbindet sie mit den Metropolregionen Genfersee (im Stundentakt nach Genf sowie Lausanne) und Zürich (zwei Züge pro Stunde; mit Umsteigen in Biel gelangt man nach Basel). Dieses Angebot wird durch direkte Verbindungen nach Bern und Freiburg ergänzt. Der Bahnhof von Neuenburg ist der Verbindungspunkt zwischen diesen Fernverkehrslinien und den Linien, die den Kanton, dessen Hauptort Neuenburg ist, durchziehen: die Linie am Ufer des Neuenburgersees von Ost nach West, jene nach Val de Travers (dann Pontarlier und Frasnay, wo der TGV Paris-Lausanne hält) und die Linie durch die Neuenburger Berge mit den Städten La Chaux-de-Fonds und Le Locle. Diese letztgenannte Infrastruktur zeichnet sich durch ihr Alter und die anachronistische Umkehr in Chambrelin aus, welche die Reisezeit erheblich verlängert. Bis 2035 soll sie durch eine direkte Linie ersetzt werden, die schnellere und häufigere Fahrten zwischen dem oberen und dem unteren Kantonsteil ermöglicht<sup>57</sup>.

<sup>57</sup> Diese Unterscheidung bezieht sich nicht nur auf topografische Fragen, sondern auch auf wirtschaftliche Spezialisierungen (das Oberland ist eher industriell geprägt, insbesondere durch die Uhrenindustrie, während das Unterland auf den Dienstleistungssektor ausgerichtet ist), auf die Bevölkerungsdynamik (das Unterland verzeichnet im Gegensatz zu den Bergen eine günstige Tendenz) sowie auf Fragen der Identität und der politischen Sensibilität. (Siehe z.B. Da Cunha, Piguet und Rérat, 2006; Hertz und Wobmann, 2014.)

Vier grosse Fresken zieren die Halle. Hatte ich sie beachtet, als ich an einem Sonntagabend im Oktober aus dem Jura nach Neuenburg kam, um mein Universitätsstudium zu beginnen? Wahrscheinlich nicht. Und so war es auch an den folgenden Sonntagen, weil ich zu sehr mit Gesprächen mit Freundinnen und Freunden beschäftigt war, die wie ich während der Woche in Studierendenunterkünften wohnten. Zwei Jahrzehnte später wurde der Bahnhof von Neuenburg nicht mehr das Ziel, sondern der Ausgangspunkt meiner Fahrten zur Universität von Lausanne. Als ich mich dem Strom der Pendelnden mit ihren zeitlich orchestrierten Fahrten anschloss, nahm ich mir wohl nicht oft die Zeit, diese vier Fresken zu betrachten.

Schenken Sie ihnen trotzdem Aufmerksamkeit! Sie sind nämlich eine Einladung zu der auf den folgenden Seiten beschriebenen Zeitreise. Sie wurden von Georges-Henri Dessoulavy Ende der 1930er Jahre in einem figurativen Stil geschaffen und erzählen uns vom Neuenburgersee, vom Doubs, von der Freizeit und den Ferien, aber auch vom Alltagsleben. Sie zeigen „eine durch die Industrialisierung am Entstehen begriffene Gesellschaft mit neuen sozialen Schichten, die zu einem gewissen Wohlstand gelangt waren, eine neue Freizeitklasse [...]. Eine von der Industrie begünstigte Welt, in der die Industrie selbst abwesend ist“. (Le Temps 2014, eigene Übersetzung). Wenn man vom Dampfschiff und der Kleidermode der 1930er Jahre einmal absieht, hätten die idyllisch geschilderten Szenen auch einige Jahrzehnte früher stattfinden können, als die Eisenbahn nach Neuenburg kam.

Zur Fortsetzung des Spaziergangs nehmen Sie die Richtung „HE-ARC“, die Sie zum Anfang des Crêt-Taconnet bringt. Dieses Quartier steht sinnbildlich für die Geschichte der Stadt, aber auch für die Herausforderungen, denen sie sich gegenüber sieht. Verzichten Sie vorerst auf einen Besuch des Seeufers oder des historischen Zentrums. Sie können später dorthin gehen, um weitere Facetten der Stadt zu entdecken.

## Von Blumen und Zügen<sup>58</sup>

Wenn Sie den östlichen Bahnhofsvorplatz erreicht haben, wird Ihr Blick sicherlich auf den 50 Meter hohen Turm des Bundesamtes für Statistik fallen, der 2004 eingeweiht wurde. Wir werden darauf zurückkommen. Doch jetzt gehen wir erst einmal zum Anfang des 19. Jahrhunderts zurück. Der Crêt-Taconnet besteht damals noch aus drei Hügeln, die 21 Meter über dem heutigen Niveau des Platzes lagen. Er bietet Stadtbewohnenden und Reisenden einen idealen Aussichtspunkt auf die Stadt. Kunstschaffende stellen hier ihre Staffeleien auf, um das Panorama abzubilden. Zwar entledigte sich die Stadt ihres mittelalterlichen Verteidigungssystems, aber ihre Entwicklung blieb auf die unteren Teile beschränkt. Aufgrund des unfruchtbaren Bodens und seiner Topografie wird auf dem Crêt-Taconnet kein Ackerbau betrieben und er ist nahezu unbebaut. Sein Ortsname geht auf ein altes Neuenburger Wort zurück, mit dem eine Blume bezeichnet wird, die gewöhnlich *Tussilage* genannt wird und dort reichlich wächst.

1859 revolutioniert die Ankunft der Eisenbahn den Transport in den Neuenburger Regionen. Die konkurrierenden Eisenbahngesellschaften Jura Industriel und Franco-Suisse vereinbarten, an einem Ort namens „Les Sablons“ einen Bahnhof auf einer grossen Aufschüttung zu errichten. Diese Einrichtung markierte den Beginn der Urbanisierung des Quartiers. Der Bahnhof wurde bald zu eng, aber nichts mehr konnte den Aufschwung der Eisenbahn, die damals ein Symbol für Fortschritt und Modernisierung war, noch aufhalten. Von 1879 bis 1882 wurde ein grosser Teil des Crêt-Taconnet abgetragen, um den nötigen Platz zu schaffen. Dem Hügel entrissen, wurden 200 000 m<sup>3</sup> Fels bis zum Seeufer transportiert. Das Material bildete die Aufschüttungen, auf denen die Quartiere Premier-Mars und Beaux-Arts errichtet wurden.

<sup>58</sup> Die Geschichte des Quartiers stützt sich auf verschiedene Quellen (Piguet, 2000; Huguenin, 2007; Jelmini, 2010; Callet-Molin, Piguet, und Iori, 2015) sowie die Website [www.imagesdupatrimoine.ch](http://www.imagesdupatrimoine.ch) der Société d'histoire et d'archéologie du canton de Neuchâtel (SHAN).

Die Plattform, die unter den ehemaligen Hügeln von Crêt-Taconnet entstand, ermöglichte die Erhöhung der Anzahl der Eisenbahngleise und den Bau eines neuen Gebäudes für die Reisenden. Auf diesem neuen Plateau wurden auch technische Einrichtungen und Lagerhäuser gebaut, die den Eisenbahngesellschaften gehörten, dann die Post, Hotels (von denen eines noch als Hôtel Alpes et Lac existiert) sowie Unternehmen (Eisenverarbeitung, Strohhutfabrik, Ziegelei, Brauerei, Kohlehandel usw.), die vom Zugang zur Eisenbahn profitierten.

Im Jahr 1891 wurde in die Flanke des Crêt-Taconnet in Richtung Osten eine Strasse gebaut. Aus diesem Unterfangen stammen die imposanten, weit geschwungenen Stützmauern, die das Plateau stützen und noch heute die Rue du Crêt-Taconnet säumen. Die letzten Überreste des Hügels verschwanden Anfang des 20. Jahrhunderts (Abb. 1). Wie in den meisten anderen Städten wurde eine „Avenue



**Abbildung 1** Die letzten Überreste des Crêt-Taconnet mit dem Bahnhof von Neuenburg im Hintergrund, ca. 1905 (anonym; Quelle: Museum für Kunst und Geschichte, Neuenburg).

de la Gare” angelegt, um den Bahnhof mit dem historischen Herzen der Stadt zu verbinden. Bis 1964 fuhr dort eine Strassenbahn, die dann, wie in anderen Schweizer Städten, durch Busse ersetzt wurde.

Mit der Industrialisierung, der Entwicklung des Handels und der Ankunft der Eisenbahn erlebt Neuenburg ein ungebremstes Wachstum: Die Bevölkerung stieg von 7 000 Einwohnenden im Jahr 1850 auf 21 000 zu Beginn des Ersten Weltkriegs. Die Weinberge, die den oberen Teil der Stadt bedeckten, machten der Urbanisierung Platz, sobald die technischen Probleme bei der Wasserversorgung gelöst werden konnten.

Der zweite Bahnhof von Neuenburg wurde 1936 durch das heutige Gebäude ersetzt. Hufeisenförmig angeordnet, beherbergen die Gebäude die technischen und administrativen Dienste, während der Innenhof die grosse Halle und die Dienste für die Reisenden beherbergt. Der Platzmangel veranlasste die Architekten dazu, den Haupteingang im Westen, im rechten Winkel zu den Gleisen, zu errichten. An der Aussenseite wurde auf den Rohbau aus Stahlbeton und Ziegelsteinen ein Furnier aus gelbem Kalkstein aufgebracht. Es erinnert an das Gestein von Hauterive, dessen letzter Steinbruch in den 1940er Jahren geschlossen wurde. Die Verwendung dieses gelben Steins ist charakteristisch für viele Gebäude im Herzen der Stadt, sodass Alexandre Dumas in seinen *Reiseerinnerungen aus der Schweiz* schrieb, dass die Stadt einem „wie aus Butter geschnitztes Spielzeug“ ähnele.

Das Viertel Crêt-Taconnet verlor, wie viele andere Bahnhofsbereiche, Ende des 20. Jahrhunderts an Substanz. Unternehmen schlossen aufgrund der Deindustrialisierung, Lagerhallen und Gebäude wurden nicht mehr ausreichend genutzt, der Bahnbetrieb benötigte weniger Platz sowohl für die Lagerung von Gütern (der LKW-Transport gewann an Bedeutung, die Industrie produzierte just-in-time, um die Kosten zu minimieren), die Wartung des rollenden Materials und das Verkehrsmanagement, das automatisiert wurde, war auf wenige Punkte im Land konzentriert. Aus einem Grossteil des Quartiers wurde urbanes Brachland. Während nach der Schliessung der Fabrik 1976 ein Industriegebäude gegenüber

dem Bahnhof für Dienstleistungszwecke umgebaut wurde, wichen die meisten anderen, veralteten und wenig funktionalen Gebäude ab Mitte der 1990er Jahre neuen Bauten. Ein Pilotprojekt für einen Stadtteil im Bereich der nachhaltigen Entwicklung wurde ins Leben gerufen und stand sinnbildlich für die Debatten, welche die Stadtplanung und Raumentwicklung Anfang der 2000er Jahre zu prägen begannen. Brachland stand bis dahin für Stilllegung und Niedergang. Doch dann wurde es zu einer Bodenressource und Crêt-Taconnet erlangte den Status eines „strategischen Entwicklungspols an einem städtischen Standort“ in einer Stadt, die zwischen physischen (dem See und dem Wald) und institutionellen (den Nachbargemeinden) Barrieren eingezwängt war.

Nun können Sie Ihren Weg über den Espace de l'Europe fortsetzen, der am Bahnhof beginnt und in gerader Linie über das Plateau des Crêt-Taconnet führt. Dort können Sie die verschiedenen Regenerationsphasen dieses städtischen Brachlandes kennenlernen.

### **Vom städtischen Brachland zum nachhaltigen Stadtteil<sup>59</sup>**

Der Prozess begann 1989 mit der Entscheidung, das Bundesamt für Statistik (BFS) dort anzusiedeln. Im Bestreben, einen Teil seiner Verwaltung zu dezentralisieren, schrieb der Bund 1985 bei den Kantonen und Gemeinden die Unterbringung eines Bundesamtes aus. Neuenburg signalisierte Interesse am BFS. Unter den in Frage kommenden Standorten fiel die Wahl auf eine ausreichend grosse Parzelle auf dem Plateau Crêt-Taconnet, die der SBB gehörte, die damals noch ein öffentlicher Regiebetrieb war. Die unmittelbare Nähe des Standorts zum Bahnhof gewährleistete eine hervorragende Erreichbarkeit der Region Bern, wo der Grossteil der Bundesverwaltung angesiedelt war und viele Angestellte des Amtes wohnten.

<sup>59</sup> Zum Erneuerungsprozess des Quartiers siehe insbesondere Guye, Rérat, und Rey, 2002; Jakob, 2004; Rey, 2007; Marchand, 2009.

Das Bundesamt für Bauten und Logistik schrieb einen zweiteiligen Wettbewerb aus: einerseits für den Bereich Architektur mit einem neuen Gebäude, das den Bedürfnissen des BFS und einigen Funktionen der SBB gerecht werden sollte, und andererseits für den Bereich Städtebau mit Überlegungen zur Neuentwicklung des Sektors. Gewinner des Wettbewerbs war das Büro Bauart, dessen Entwurf ein langes Gebäude und in einer zweiten Phase einen Turm vorsah.

Das erste, 242 Meter lange Gebäude wurde von 1993 bis 1998 errichtet. Es verläuft geradlinig entlang der SBB-Gleise und folgt der Krümmung der Rue du Crêt-Taconnet, eine Reminiszenz an den alten Hügel. Der vollständig verglaste Ostteil des Gebäudes sollte während der alle zehn Jahre stattfindenden Volkszählungen vorübergehend besetzt werden. Doch die steigenden Aktivitäten des Amtes führten zu einer anderen Entscheidung. Dank der Erhöhung auf Stelzen blieb die Aussicht auf den See und die Alpen erhalten. Auf der Südseite verbergen Grösse und Gestaltung des Haupteingangs eine Anforderung des ursprünglichen Programms, die allerdings schnell aufgegeben wurde: An dieser Stelle sollte ein Zentrum für Postpakete entstehen, die mit LKWs befördert wurden.

Bei der Einweihung wurde das Gebäude national und international hinsichtlich seiner Konzeption, seiner Ausführung und seines Betriebs als beispielhaft für nachhaltige Entwicklung anerkannt. Die wichtigsten Massnahmen betrafen den Rückbau der alten Lagerhallen mit Wiederverwertung der Abfälle, die Auswahl der Baumaterialien (insbesondere auf der Grundlage von Lebenszyklusanalysen), die Senkung des Energieverbrauchs (natürliches Belüftungssystem, das im Sommer die Nachtkühlung nutzt; Heizung, die die Wärme der IT-Server wiederverwendet), die Erzeugung erneuerbarer Energien (thermische Solarkollektoren auf dem Dach), die Regenwassernutzung usw.

Anhand dieser ersten Erfahrung wurden die Überlegungen zur Zweckbestimmung des Quartiers und die Ausarbeitung mehrerer städtebaulicher Dokumente (Leitbild des Sektors und Quartierpläne) fortgesetzt. Aus diesen Schritten gingen das Ecoparc-Konzept und die Idee, ein Pilotquartier für nachhaltige Entwicklung zu realisieren,

hervor. Aus Interesse an diesem Projekt sowie an der gleichzeitigen Einführung einer lokalen Agenda 21 bewarb ich mich spontan bei der Stadt Neuenburg und absolvierte ein Praktikum in der Abteilung für Stadtplanung. Zu meinen Aufgaben gehörte es, ein Dokument zu verfassen, in dem die Elemente dargestellt wurden, die integriert werden müssten, um aus diesem Brachland ein Pilotquartier für nachhaltige Entwicklung zu machen (man sprach noch nicht von einem Ökoquartier). Einige Monate später, nach einem Erasmus-Semester in Berlin, wurde ich der erste Angestellte des neu gegründeten Vereins Ecoparc. Dieser umfasste unter anderem das Büro Bauart, die Stadt, den Kanton, das BFS und sollte die nächsten Entwicklungen des Quartiers begleiten. Daraus entstand meine Abschlussarbeit mit dem Titel „De la friche urbaine au développement durable. Étude de durabilité du quartier Ecoparc à Neuchâtel.“ (In Deutsch: Vom städtischen Brachland zur nachhaltigen Entwicklung. Nachhaltigkeitsstudie für das Quartier Ecoparc in Neuenburg). Einige Monate später wechselte ich an die Universität Neuenburg, wo ich im Rahmen meiner Forschungstätigkeit häufig Daten nutzte und analysierte, die mir ... vom Bundesamt für Statistik zur Verfügung gestellt wurden (Abb. 2).

Auch die anderen Gebäude des Ecoparc-Quartiers, die auf dem 4 Hektar grossen Gelände zwischen der Rue du Crêt-Taconnet und den Zuggleisen zusammengefasst sind, wurden von Bauart entworfen. Eine der Stärken dieses ehemaligen Lagerhausareals ist dessen Nähe zum Bahnhof und zum Stadtzentrum, zwei Eigenschaften, die geeignet sind, die Bedeutung des Autos zugunsten von öffentlichen Verkehrsmitteln und aktiver Mobilität zu verringern.

Das zweite Bauwerk, der Turm des BFS, wurde 2004 eingeweiht und setzte ein starkes Signal in diesem neuen urbanen Pol. Seine Höhe – 50 Meter – ist das Ergebnis eines politischen Konsenses. Das Projekt wurde tatsächlich mit einer gewissen Zurückhaltung und auch einigem Widerstand aufgenommen, die sich aber mit der Zeit und durch die Gewöhnung weitgehend legten. Der Turm zeichnet sich durch seinen Grundriss (das längliche Rechteck an der Basis wird zu einem unregelmässigen Sechseck) und durch eine „doppelte Haut“ aus, wobei erstere Öffnungen aufweist, um die Frischluftzufuhr zu gewährleisten, während die zweite vor Regen schützt.





Abbildung 2 Plateau des Crêt-Taconnet, von Osten aus gesehen (2010). Fotografie: Bauart<sup>60</sup>.

Zwei Industriegebäude wurden umgebaut, eines zu Lofts mit Stockwerkeigentum und das andere zu Büros, wobei Bauart auch als Projektentwickler fungierte. Ein bereits in der Nachbarschaft vorhandenes Einfamilienhaus wurde renoviert. Vier Gebäude mit insgesamt 80 Mietwohnungen wurden von der Helvetia-Versicherung errichtet.

Entlang der Bahngleise wurden zwei Gebäude der Fachhochschule Arc (HE-Arc) errichtet. Das erste, vom Kanton Neuenburg finanzierte Gebäude beherbergt die Hochschule für Wirtschaft und das Konservatorium und bietet verschiedene Synergien zwischen den beiden Einrichtungen (wie ein Auditorium, das sowohl für Vorträge als auch für Konzerte genutzt werden kann). Das zweite, 2011 eingeweihte Gebäude, das SBB Immobilien gehört, beherbergt die Direktion und die anderen Ausbildungsgänge des Neuenburger

<sup>60</sup> <https://bauart.ch/projets/quartier-ecoparc-neuchatel> (abgerufen am 25.08.2023).

Standorts der HE-Arc. Die Passerelle du Millénaire setzte 2013 einen letzten Akzent, indem sie den Bahnhof mit dem Mail-Hügel und der wissenschaftlichen Fakultät verband.

## **Ein Quartier, beispielhaft für die Herausforderungen einer mittelgrossen Stadt**

In diesem Artikel über das Quartier Crêt-Taconnet tauchen zwischen den Zeilen drei zentrale Herausforderungen auf, die sich einer mittelgrossen Stadt wie Neuenburg stellen: Verdichtung und nachhaltiger Städtebau, wirtschaftliche und wohnliche Attraktivität sowie Anbindung an die metropolitane Dynamiken.

Das Quartier war eines der ersten grossen Projekte zur Sanierung von Stadtbrachen, als die Verdichtung und die Urbanisierung nach innen Ende der 1990er Jahre in den Vordergrund rückten. Die städtische Ausbreitung wurde schliesslich aufgrund des Bodenverbrauchs, der Infrastrukturkosten oder der Abhängigkeit vom Auto auf den Index gesetzt. Als Reaktion auf die zersiedelte Stadt wird das Modell der kompakten Stadt empfohlen, das zu einer dreifachen Einsparung führen soll: Einsparung von nicht urbanisiertem Boden, Einsparung der Kosten für die Urbanisierung und Einsparung von Energie im Zusammenhang mit der Fortbewegung (dank einer verstärkten Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel und aktiver Mobilität, die in wenig dichten und von den Zentren entfernten Gebieten weniger wettbewerbsfähig sind).

Das Paradigma der nachhaltigen Stadtplanung verlangt, dass nicht nur über den Standort von Stadtprojekten, sondern auch über deren Gestaltung nachgedacht werden muss. Der Stadtteil Ecoparc ist ein Vorreiter in energetischen und programmatischen Fragen. Die Standards und Bezugsrahmen haben sich seither weiterentwickelt und einige innovative Aspekte sind inzwischen zum Standard geworden. Andere Anliegen werden derzeit stärker berücksichtigt, wie z.B. Veloabstellplätze (die an einigen Stellen im Quartier fehlten und später teilweise hinzugefügt wurden) und die Bekämpfung von Wärmeinseln. Der Platz vor der Hochschule für Wirtschaft (HEG) und dem Konservatorium ist daher sehr mineralisch und

die Vegetationsflächen werden durch eine Fläche begrenzt, die an den Standort der Waggonen erinnern sollte. Die Denaturierung des Bodens, die ein schnelles Abfließen des Wassers nach unten verhindern soll, schränkte jedoch die Möglichkeiten für eine Renaturierung des Standorts ein.

Die Debatten im Bereich der Stadtplanung verlagerten sich allmählich vom „Warum“ auf das „Wie“ der Verdichtung. Dadurch werden Fragen nach der wirtschaftlichen und demografischen Attraktivität der Gebiete aufgeworfen. Die Stadt Neuenburg hat drei Haltungen zur diesbezüglichen Gouvernanz (Rérat, 2010) eingenommen: regulierend (indem sie die traditionellen Instrumente der Stadtplanung wie den Nutzungsplan oder den Quartierplan einsetzt), intervenierend (in massvoller Weise durch Grundstückstausch und die Schaffung von öffentlichem Raum) und vermittelnd (indem sie die Rahmenbedingungen schafft, um Kontakte und Verhandlungen zwischen den betroffenen Parteien zu fördern). Diese dreigliederte Position soll eine Stadt in die Lage versetzen, sich den Herausforderungen der wirtschaftlichen Umstrukturierung (Deindustrialisierung, Tertiärisierung) zu stellen und für Investitionen, Bevölkerung und wirtschaftliche Aktivitäten attraktiv zu sein. Da die geschaffenen Wohnungen auf dem freien Markt angeboten wurden, sind die Mieten höher als im bestehenden Park und haben vor allem sozioökonomische bessergestellte Bevölkerungsgruppen angezogen. So hatten 2007 64% der Einwohnerinnen und Einwohner einen Universitätsabschluss (gegenüber 24% der Stadtbevölkerung), was zu einer Art Gentrifizierung beiträgt (Rérat, 2012)<sup>61</sup>.

Die Entwicklung lokaler Verhandlungskapazitäten wird für die Städte zentral, um günstige Rahmenbedingungen für eine Projektdynamik zu schaffen (die sich hier über mehr als 20 Jahre erstreckte), um Investoren anzuziehen, die häufig in den grossen

<sup>61</sup> Diese Zahlen stammen aus meiner Doktorarbeit, die mich dazu veranlasst hat, mich erneut mit dem Crêt-Taconnet zu beschäftigen. Nachdem sie zwischen den frühen 1970er und den späten 1990er Jahren Einwohnende verloren, verzeichneten die grossen und mittelgrossen Schweizer Städte eine neue Wachstumsphase (die „Reurbanisierung“). Die auf ehemaligen Brachflächen errichteten neuen Stadtviertel sind ein Sinnbild für diese erneuerte Attraktivität.

urbanen Zentren angesiedelt sind (da sie in der ganzen Schweiz aktiv sind, sind sie potenziell sehr mobil), aber auch, um den durch die Umnutzung und den Bau generierten Mehrwert zu verwalten. Das Quartier zeigt auch das Aufkommen von „Anker“-Akteurinnen und -Akteuren (Theurillat, 2011), die das Projekt in seinen verschiedenen Phasen tragen, von der Planung bis zur Suche nach Investierenden ausserhalb des Kantons (die SBB, Versicherungen usw.). Ein Architekturbüro übernahm hier diese Rolle, die nun zunehmend von Generalunternehmen ausgeübt wird, die auf die Entwicklung neuer Stadtquartiere spezialisiert sind.

In die Debatten über die Verdichtung fliessen zunehmend die Konzepte der städtischen Intensität oder „der Stadt der kurzen Wege“ ein. Nach dem Modell der 15-Minuten-Stadt sollen die wichtigsten städtischen Funktionen wie Wohnen, Arbeiten, Versorgung, Gesundheit, Bildung und Freizeit in einem Umkreis von 15 Minuten zu Fuss oder mit dem Velo organisiert werden. Es geht nicht nur um Verdichtung – insbesondere durch den Bau von Wohnungen –, sondern auch darum, die Nutzung von Orten zu erhöhen, das Potenzial des städtischen Gefüges zu nutzen und die Nähe und das Leben in der Stadt attraktiv zu machen. Mehrere kürzliche Initiativen sind Teil dieser Bewegung, ohne dass sie koordiniert oder als solche dargestellt werden. Manche Projekte zielen darauf ab, die Nähe des Waldes und des Sees aufzuwerten (Neugestaltung der Jeunes-Rives als öffentlicher Park, Verbindung zwischen Serrières und dem See usw.). Es wurden *Coworking Spaces* eröffnet, die den Pendelnden der Stadt zugutekommen könnten. Der Hafen, der lange Zeit nur für Hafenaktivitäten genutzt wurde, beherbergt heute mehrere Bars und ist im Sommer das Herzstück des Nachtlebens. Die Stadt, die 1979 mit der Einrichtung einer Fussgängerzone Pionierarbeit leistete, hat die Ausweitung der Terrassen, die zunächst nur während der Pandemie erlaubt war, dauerhaft ermöglicht. Sie begann, inspiriert vom taktischen Urbanismus, temporäres Stadtmobiliar einzusetzen, um die Attraktivität bestimmter Gebiete zu steigern. Die Velopolitik ist jedoch noch wenig entwickelt. Es gibt zwar einige Velostreifen, aber kaum Velowege (mit physischer Trennung vom motorisierten Verkehr). Die Steigung dient nicht als Erklärung für

alles, aber Velos mit Elektrounterstützung sind auf dem Vormarsch und die Achsen parallel zum See noch wenig ausgebaut<sup>62</sup>.

Ein drittes Thema ist die Metropolisierung (Bassand, 2004). Die letzten Jahrzehnte waren durch die wirtschaftliche und demografische Stärkung der grossen urbanen Zentren im Mittelland und durch eine Konzentration der Ressourcen geprägt. Die Stadt Neuenburg gehört aufgrund ihrer Grösse und Lage zwar nicht klar zu einer der Schweizer Metropolregionen, jedoch in stärkerem Masse als die anderen Städte des Kantons. Die Entwicklung von Crêt-Taconnet veranschaulicht die Herausforderungen der doppelten Dynamik zwischen Metropolen (vernetztes Funktionieren auf der Grundlage eines interurbanen Wettbewerbs/einer interurbanen Zusammenarbeit und der Bahnanbindung) und dem Kanton (Funktionieren auf einem institutionellen Gebiet mit dem Anliegen der regionalen Gleichheit).

Die Städte La Chaux-de-Fonds und Le Locle waren zu weit von Bern entfernt, um auf einen Standort für das BFS hoffen zu können. Für diese metropolitane Aktivität (Bedeutung der Erreichbarkeit im Vergleich zu Bern und anderen Städten) wurde eine einzige kantonale Kandidatur eingereicht, die dazu beitragen konnte, die Region in eine höhere Kategorie zu heben. Im Gegenzug übersiedelte die kantonale Steuerbehörde, eine an ein institutionelles Gebiet gebundene Dienststelle ohne zentrale Erreichbarkeitsprobleme und ohne externe Konkurrenz, von Neuenburg nach La Chaux-de-Fonds. Die HE-Arc, die in ein Netzwerk mit den Kantonen Bern, Jura und Neuenburg eingebunden ist und mit Einrichtungen in anderen Städten konkurriert, musste ihrerseits Normen des Bundes einhalten (Hauptcampus, kritische Masse pro Studiengang usw.), die unter

<sup>62</sup> Zwischen dem Schreiben des Kapitels und dem Druck des Buches hat die Stadt Neuenburg einen Teil der Strassen des Quartiers neugestaltet. Die Rue du Crêt-Taconnet wurde von einer Tempo-30-Zone in eine Begegnungszone (20 km/h) umgewandelt und erlaubt nun auch Fahrräder in der Abwärtsrichtung. Der Bereich vor dem Bahnhof wurde in eine Einbahnstrasse umgewandelt, um den Autoverkehr zu regulieren. Provisorische Installationen (Bänke, Topfbäume usw.) verleihen ihm einen gewissen Charakter eines öffentlichen Platzes. Diese Massnahmen werden ein Jahr lang getestet und waren bereits Gegenstand zahlreicher Debatten.

dem Druck der beiden anderen Kantone zu einer Konzentration in Neuenburg auf Kosten anderer Städte führten, die weniger gut an das Schweizer Städtetz angebunden sind. In diesem Kontext des verschärften Wettbewerbs zwischen Städten und Kantonen spielt die Erreichbarkeit eine Schlüsselrolle und benachteiligt stark die Neuenburger Bergregion gegenüber dem Hauptort und seiner Agglomeration. Daraus ergibt sich ein schwierig erreichbares Gleichgewicht zwischen der Stärkung der Stadt Neuenburg innerhalb des Schweizer Städtetzes und einem Ausgleich zwischen dem oberen und dem unteren Teil des Kantons. Zusammen mit den Prinzipien der Verdichtung und eines nachhaltigen Urbanismus hat diese doppelte Logik von Konzentration versus Dezentralisierung die Neuentwicklung des Quartiers Crêt-Taconnet geprägt.

## Referenzen

- Bassand, M. (2004). *La métropolisation de la Suisse*. Lausanne: Presses polytechniques et universitaires romandes.
- Callet-Molin, V., Piguët C. und Iori S. (2015). *Neuchâtel avant-après*. Neuenburg: Alphil.
- Corboz, A. (2009). *L'espace et le détour : entretiens et essais sur le territoire, la ville, la complexité et les doutes*. Lausanne: Éditions L'Âge d'homme.
- Da Cunha, A., Piguët E. und Rérat P. (2006). *Atlas du canton de Neuchâtel*. Hauterive: G. Attinger.
- Dumas, A. (2015). *Impressions de voyage: En Suisse*. Paris: L'Harmattan.
- Guyé, A., Rérat P. und Rey E. (2002). Ecoparc Neuchâtel: une contribution au développement urbain durable, *Bulletin de la Société neuchâteloise de géographie*, 45-46, S. 185-202.
- Hertz, E. und Wobmann F. (Hsrg.) (2014). *Complications neuchâteloises: histoire, tradition, patrimoine*. Neuchâtel : Alphil.
- Huguenin, R. (2007). *L'émergence des transports publics en ville de Neuchâtel*. Neuenburg: Alphil.
- Jakob, M. (2004). *Quartier Ecoparc: Bauart #1*. Basel/Boston: Birkhäuser.
- Jelmini, J.-P. (2010). *Neuchâtel 1011-2011: mille ans, mille questions, mille réponses*. Hauterive: G. Attinger.
- Marchand, B. (2009). *Quartier Ecoparc: Bauart #2*. Basel/Boston: Birkhäuser.
- Piguët, C. (2000). *Inventaire suisse d'architecture 1850-1920 (INSA) – Neuchâtel*. Berne: Société d'histoire de l'art en Suisse.
- Rérat, P. (2010). *Habiter la ville: évolution démographique et attractivité résidentielle d'une ville-centre*. Neuenburg: Alphil.
- Rérat, P. (2012). Choix résidentiel et gentrification dans une ville moyenne: profils, trajectoires et motivations des habitants des nouveaux logements à Neuchâtel (Suisse), *Cybergeo: revue européenne de géographie*, 579: <https://doi.org/10.4000/cybergeo.24931> (abgerufen am 29.08.2023).

- Rey, E. (2007). Quels processus pour la création d'un quartier durable? L'exemple du projet Ecoparc à Neuchâtel, *Urbia: Les cahiers du développement urbain durable*, 4, S. 123-145.
- Theurillat, T. (2011). La ville négociée: entre financiarisation et durabilité, *Géographie, économie, société*, 13 (3), S. 225-254.
- Société d'histoire et d'archéologie du canton de Neuchâtel, site Imagesdupatrimoine.ch, (abgerufen im November 2021).
- Wolf, L. (2014). Un voyage en train du XIXe au XXe siècle, *Le Temps*, 29. Dezember.