

**Zeitschrift:** Werk, Bauen + Wohnen

**Herausgeber:** Bund Schweizer Architekten

**Band:** 97 (2010)

**Heft:** 10: Die Vorstadt = Le faubourg = The Suburbs

**Artikel:** Im offenen Raum : Manuel Scholl und Andreas Sonderegger im Gespräch mit Tibor Joanelly und Caspar Schärer

**Autor:** Scholl, Manuel / Sonderegger, Andreas / Joanelly, Tibor

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-144825>

#### Nutzungsbedingungen

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

#### Conditions d'utilisation

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

#### Terms of use

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

**Download PDF:** 07.02.2026

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

# Im offenen Raum

Manuel Scholl und Andreas Sonderegger im Gespräch mit  
Tibor Joanelly und Caspar Schärer

In den Vorstädten erfordern dynamische Prozesse ein neues Planungsverständnis. Manuel Scholl (agps.architecture) und Andreas Sonderegger (pool Architekten) berichten von ihren Erfahrungen an der Frontlinie der urbanistischen Entwicklung.

*Tibor Joanelly (tj)* Wir sprechen hier von der Vorstadt. Können Sie mit diesem Begriff etwas anfangen?

*Andreas Sonderegger (as)* Der Begriff wirkt auf mich altmodisch, er wird kaum mehr verwendet. Es gibt gute Gründe, warum das so ist. Gerade in der Schweiz mit ihrer starken Gemeindeautonomie darf man eigentlich alles, was ausserhalb einer Stadtgrenze liegt, nicht als Vorstadt bezeichnen, da sind Empfindlichkeiten zu berücksichtigen. Deshalb sollte man den Begriff in sämtlichen Planungsprozessen tunlichst vermeiden, andererseits hat er seine interessanten Seiten. Er könnte helfen, Siedlungsgebiete innerhalb eines Metropolitanraumes zu klassifizieren. Gemeint sind offensichtlich nicht die reinen Pendlergemeinden losgelöst weit draussen, sondern die unterbruchslose Erweiterung des Siedlungsgebietes einer Kernstadt mit einer eigenen Identität.

*Manuel Scholl (ms)* Ich sehe hinter dem Begriff zwei unterschiedliche Bedeutungen: Einerseits einen Siedlungsanteil, der vor der eigentlichen Stadt liegt, und andererseits eine eigenständige Stadt in Abhängigkeit einer anderen. Die Vorstadt steht dabei immer in einer räumlichen Relation zu einer anderen Stadt, die noch

grösser ist. Für mich als Planer stehen aber weniger Definitionsfragen im Vordergrund, sondern die einzelnen Aufgaben. Ob diese nun in einem als Vorstadt bezeichneten Gebiet stattfinden oder nicht, überlasse ich gerne anderen. Nur schon im Schweizer Kontext ist die Situation dermassen komplex, dass es hilfreicher ist, vom Einzelfall auszugehen.

*Caspar Schärer (cs)* Der Begriff mag aus der Mottenkiste stammen, doch gerade das macht seinen Reiz aus, oder zumindest die Möglichkeit, darüber nachzudenken, ob man ihn heute wieder gebrauchen kann. Wie so oft geht es um Fragen der Identität: Die Gemeinden, von denen wir hier sprechen, grenzen direkt an eine Kernstadt, sind Wohn- wie auch Arbeitsorte, ihre Verstädterung liegt schon länger zurück und sie müssen sich unter dem Eindruck neuer Entwicklungen mit ihrer Identität auseinandersetzen.

*ms* Die geschichtliche Komponente ist interessant, da sie nach Orten fragt, die schon einen städtischen Nukleus haben. Wir arbeiten gerade an einem Projekt in Solothurn, wo wir im Westen der Stadt ein neues Siedlungsgebiet planen. Obwohl man Solothurn nicht



Masterplan Solothurn West: Entwicklungsperspektiven morgen, übermorgen, überübermorgen. – Auftraggeber: Stadt Solothurn, Stadtbauamt; Projektteam: agps.architecture, Zürich, Graf Stampfli Jenni Architekten, Solothurn, Hansjörg Gadient Landschaftsarchitektur, Zürich; Offener Planungswettbewerb 2006–2007, Masterplan und Raumplanungsbericht 2007–2008, Teilzonenplanänderung und Erschliessungsplanung 2009–2010

gerade als Vorstadt bezeichnen kann, passt dieses Projekt gut in diese Diskussion. Die wachsende Mobilität auf allen Ebenen erlaubt es uns, den Bezug von Stadt und Vorstadt ganz anders zu denken. Im Falle von Solothurn handelt es sich um eine Stadt, die schon seit Jahrhunderten mit grosser Selbstverständlichkeit das Städtische pflegt, die nun aber zunehmend in den Einflussbereich anderer, grösserer Städte gerät. Das ist ein ganz anderer Fall als jene verstaedterten Dörfer, deren Identität sich grundlegend verändert hat.

*tj* Was unterscheidet denn eine Vorstadt von der Kernstadt?

*as* Vorstadt impliziert immer das Zentrum nebenan. Das Zentrum zieht Funktionen und Einrichtungen von überregionaler Bedeutung an sich. All diese Institutionen suchen das Zentrum. Deshalb kennzeichnet gerade der Mangel an solchen Einrichtungen eine Vorstadt. Eine Gemeinde wie Dübendorf hat deutlich mehr Einwohner als Solothurn, aber Solothurn trägt als Stadt alle Insignien einer Kantonshauptstadt, während Dübendorf noch immer keinen definitiven Standort für die Kantonsschule gefunden hat.

*ms* Der Begriff des Zentrums könnte tatsächlich weiterhelfen. Ich meine dabei dieses Streben nach Zentralität, das aus meiner Sicht in letzter Zeit wieder verstärkt festzustellen ist. Man kann sowohl in der Kern- wie auch in der Vorstadt Zentralitäten finden, allerdings in unterschiedlichem Ausmass, in unterschiedlicher Intensität und Dichte. Die Vorstädte können einige Attribute einer Stadt tragen, aber in vielen Aspekten wirkt alles prekärer. Es ist nicht selbstverständlich, dass dieses Streben nach Zentralität nur in eine Richtung geht. Zunächst strömt alles in das Stadtzentrum, bis zu dem Punkt, an dem Institutionen internationaler oder über-regionaler werden. Ich vertrete die Ansicht, dass die Zentralität an beiden Orten von einer dynamischen Vorstellung begleitet werden sollte. In den Vorstädten ist diese Bewegung jedoch unter Umständen sehr labil, und ein einzelner Faktor kann bereits entscheidend sein für die weitere Entwicklung.

*cs* Kommen wir zu den konkreten Planungen: Was war der Auslöser für das Projekt Salina Raurica?

*ms* Zunächst gibt es eine starke, von Basel ausgehende Sogwirkung. Salina Raurica war mit 175 Hek-



Salina Raurica, Pratteln/Augst: Übersichtsplan. – Auftraggeber: Kanton Basel-Landschaft, Amt für Raumplanung; Projektteam: agps.architecture, Zürich, Ernst Basler + Partner, Zürich, Vetsch Nipkow Partner, Zürich, Immpopro AG, Zürich; Mehrstufiger Studienauftrag 2002–2003

taren eines der grössten noch nicht beplanten, aber gut erschlossenen Gebiete der Schweiz. Auslöser waren verschiedene Interessen und Begehrlichkeiten, zum einen seitens der dort bereits ansässigen Logistikunternehmen, zum anderen der Bedarf an neuem Wohnraum, der Schutzbedarf betreffend archäologischen Fundstätten und Naturräumen und anderem. Um die verschiedenen Kräfte zu bündeln, wurde über das ganze Gebiet eine Planungszone erlassen, die während vorerst drei Jahren alle potenziellen Planungsvorhaben einfriert. Es stellte sich aber heraus, dass dieses Mittel nur eine beschränkte Wirkung hat, da bei diesen Größenordnungen viel mehr Zeit benötigt wird. Hinzu kommt mit der Nordumfahrung zwischen den Autobahnanschlüssen Liestal und Pratteln ein Infrastrukturprojekt von übergeordneter Bedeutung. Dieses Strassenprojekt erhöht die Standortgunst des ganzen Gebietes massiv und deshalb verwundert es auch nicht, dass von Seiten der Logistiker ein grosses Interesse an der weiteren Entwicklung des Areals besteht.

*tj* Das Stichwort Verkehr führt uns direkt zu den Planungen von pool Architekten im Grossraum Luzern.

*as* In Luzern fand die Industrialisierung nicht primär in der Kernstadt, sondern in den umliegenden Gemeinden statt, also in Kriens, Emmen und Ebikon. Der Strukturwandel ist in Kriens schon weit fortgeschritten. Die Textilfabriken, die das Ortsbild geprägt hatten, sind mehrheitlich verschwunden. Dadurch ging ein wesentlicher Aspekt der Identität des Ortes verloren. Auslöser der Planung war die Überlastung der Hauptstrasse im Ortszentrum. Im Wettbewerb konnten wir die Behörden davon überzeugen, dass es besser sei, die alte Dorfstrasse als Lebensader wieder aufzuwerten und urbanistisch neu zu positionieren, anstatt eine teure Umfahrungslösung zu suchen. Die Strasse wird verbreitert zu einer boulevardähnlichen Form, so wie dies einige Berner Vorstädte wie Wabern und Köniz vorgemacht haben.

In Emmenbrücke, nördlich der Luzerner Kernstadt, sehen wir im Grundsatz ein ähnliches Phänomen, nur kommen dort zusätzliche Faktoren hinzu. Luzern Nord weist bemerkenswerte Parallelen zu Oerlikon auf. Wir erkennen eine starke topografische Trennung durch Moränenzüge zwischen der Kernstadt und der nörd-



Salina Raurica, Pratteln/Augst: Massnahmenplan

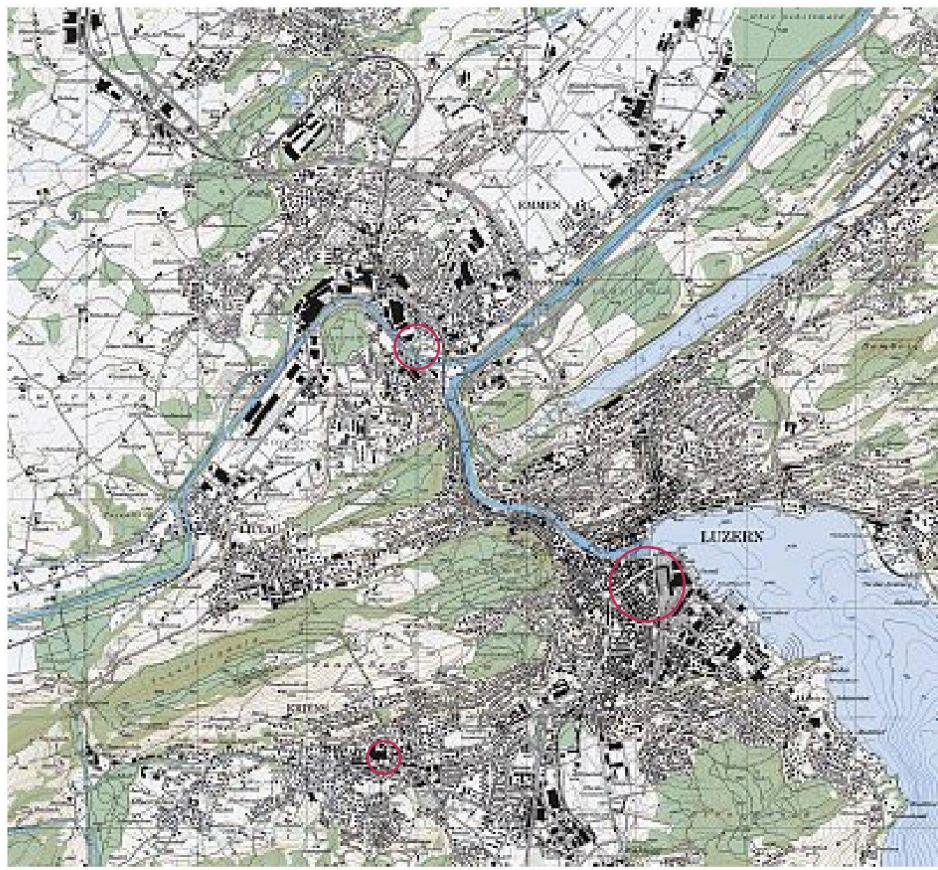
lichen Vorstadt. Wie in Oerlikon hat sich auch hier die Schwerindustrie angesiedelt. Und wie beim Umbauprozess in Oerlikon bietet sich nun auch für Luzern Nord eine ähnliche Chance. Am Seetalplatz in Emmenbrücke, dem grössten Verkehrsknoten der ganzen Zentralschweiz, könnte etwas Vergleichbares in Gang kommen: zwischen Flussraum und Bahnhof Emmenbrücke könnte ein neues Stadtzentrum entstehen.

*cs* Wer ergriff in Emmen die Initiative?

*as* Am Anfang stand ein kantonales Hochwasserschutzprojekt an der Kleinen Emme. Dadurch wurde ein Strassenbauprojekt am Seetalplatz ausgelöst. Daraufhin schaltete sich die Raumplanung des Kantons Luzern ein, die richtigerweise erkannte, dass die beiden Vorhaben die Möglichkeit für eine urbanistische Entwicklung bieten. Schliesslich engagierten sich auch die Städte Luzern und Littau – die inzwischen fusioniert sind – sowie die Gemeinde Emmen in dem Prozess.

*cs* Die Projekte in Kriens und Emmen beziehen sich auf mehr oder weniger grossflächige Umbauten in einem bestehenden Kontext. Wie aber plant man ein Gebiet wie Salina Raurica? Was sind die Kriterien?

*ms* Wir machen uns als erstes immer auf die Suche nach dem Spezifischen der Orte. Es ist ein Schnüffeln und Suchen nach dem, was diesen Ort charakterisiert. Häufig sind es landschaftliche Elemente, die für uns eine Prägnanz erreichen. Über das Verständnis der Landschaft finden wir die räumlichen Qualitäten des Ortes, die wir mitnehmen wollen in die neue Planung. Ein weiterer Schritt ist dann das Entschlüsseln der Siedlungsstruktur. Obwohl das Gebiet Salina Raurica mehrheitlich nicht bebaut ist, liegt es doch in unmittelbarer Nachbarschaft zu relativ dicht besiedelten Gebieten in Pratteln und Augst. Zuletzt stellt sich die Frage, was nun an Neuem hinzukommen soll. Auch da geht es um ein Abtasten des Kontextes, vor allem des wirtschaftlichen und soziogeografischen Kontextes. Wer soll hier wohnen und arbeiten? All das ist zu einem neuen Ganzen zusammenzuweben. Der Unterschied zu den Planungsmethoden, wie ich sie jetzt vor allem in Deutschland kennenerlebe, besteht darin, dass dort aus einem städtebaulichen Fundus operiert wird und wir eher aus einem vielschichtigen Kontext etwas herauskristallisieren, das auch in der Zukunft veränderbar ist.



Stadtregion Luzern mit Kernstadt und den Subzentren Emmenbrücke und Kriens. – Bild: Bundesamt für Landestopografie

*tj* Aber es gibt doch bestimmt eine Vorstellung von Stadt, die bei der Planung mitschwingt.

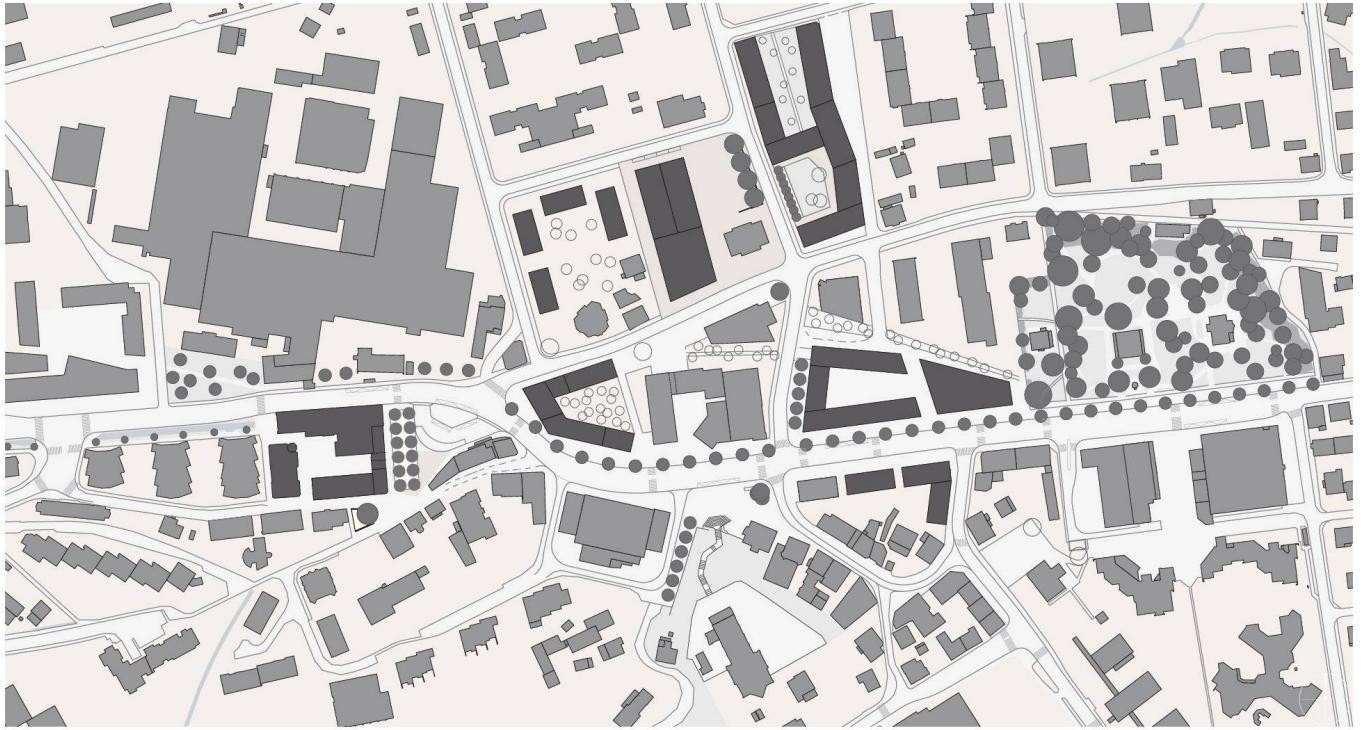
*ms* Grundsätzlich sind wir nicht daran interessiert, vorgefasste Meinungen umzusetzen. Deshalb können bei uns die Projekte sehr unterschiedlich aussehen. Trotzdem stellt sich natürlich die Frage nach dem, was man genau sucht. Eine Antwort könnte die Qualität einer neuen Dichte und die Angemessenheit eben jener Dichte sein. Ich spreche hier neben der baulichen Dichte auch von Nutzungsdichte und atmosphärischer Dichte. Es muss nicht überall sinnvoll sein, etwas sehr Urbanes zu planen. Nicht jeder Ort muss aufgeladen werden, manchmal hilft auch Entspannung. In Solothurn West haben wir zum Beispiel die Langsamkeit als Qualität zum Nenner gemacht.

*as* Die Planungen der Salina Raurica erinnern mich stark an unser Vorgehen im Gebiet Niderfeld in Dietikon. Wir pflegen eine ähnliche Herangehensweise; auch wir gehen nicht mit dem städtebaulichen Werkzeugkasten hin und implantieren einfach ein Konzept. Es geht um die Eigenschaften, die ein bestimmtes Gebiet bereits hat, um daraus eine Entwicklung zu generieren.

*cs* Da braucht es aber besonders offene Augen, um in einem Gebiet neben dem Güterbahnhof Limmattal zwischen Dietikon und Spreitenbach etwas Bedeutendes zu erkennen.

*as* Wir sind mit dem Landschaftsarchitekten André Schmid über das Areal gestreift und entdeckten dabei Gehölzstrukturen, die biologisch zwar nicht sonderlich wertvoll sind, die aber immerhin schon da sind und eine Raumkammerung beschreiben. Als Zweites schauten wir auf die Parzellenstruktur, die es ja überall gibt. Diese ist oft beinahe unsichtbar, dafür aber umso zäher und träger. Das Projekt baut auf diesen beiden Gegebenheiten auf. Strassenräume werden relativ früh durch Bau- bzw. Baumringe definiert: Dort, wo nicht gebaut wird, fassen Baumreihen den Strassenraum.

*ms* Mir fällt auf, dass wir hier – unter dem Titel der Vorstadt – über drei regelrechte Stadterweiterungsprojekte sprechen und dass diese Planungen immer weiter entfernt von der Kernstadt stattfinden. Das hängt wohl mit dem Verhältnis zwischen einer städtischen Struktur und einer übergeordneten, metropolitanen Struktur zusammen.



Richtplan Zentrum Kriens. – Auftraggeber: Gemeinde Kriens; Planungsteam: pool Architekten, Zürich, Berchtold.Lenzin Landschaftsarchitekten, Zürich, IBV Hüsl Verkehrplanung, Zürich; Dreistufiger öffentlicher Studienauftrag 2001–2002, Richtplan 2003–2004

*as* Ich sehe darin einen Paradigmawechsel, der in den letzten Jahrzehnten stattgefunden hat. Man kommt jetzt wieder auf Strategien der Stadterweiterung zurück, die vielleicht denjenigen von vor 100 Jahren gleichen, während die Schweizer Planer der Nachkriegszeit mit der konzentrierten Dezentralisation im Kopf alles unternommen haben, um die Siedlungsgebiete nicht zusammenwachsen zu lassen. Wenn man die Ballonaufnahmen von Eduard Spelterini vom Anfang des 20. Jahrhunderts betrachtet, fällt auf, wie am Beispiel von Zürich städtische Bauten in Erwartung von Wachstum mit grosser Selbstverständlichkeit auf damals noch unbebauten Flächen standen, weit ausserhalb der eigentlichen Kernstadt.

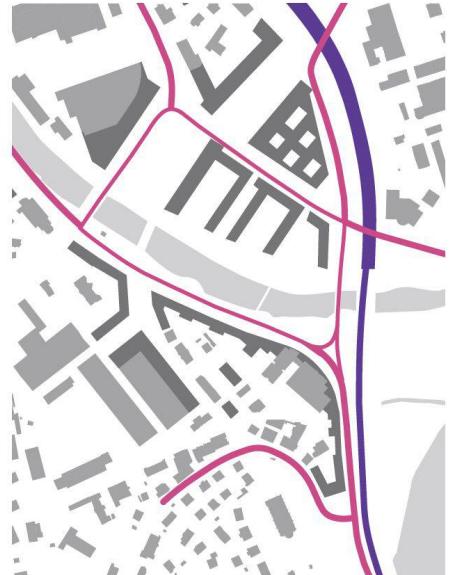
*cs* Es mögen Stadterweiterungen sein, aber dennoch spielen sie sich in anderen Gemeinden als der Stadtgemeinde ab. Auf welche Planungskultur treffen Sie in diesen Gemeinden?

*ms* Ich stelle fest, dass man häufig komplexe Verfahren auf der falschen Stufe versucht zu lösen. Wir haben mehrmals erlebt, dass man Architekten als kreative Köpfe bezieht, die mit viel Eigenleistung Bilder schaffen, die dann für den Entscheidungsprozess weiterver-

wendet werden können. Unsere eigene Definition als Städtebauer müssen wir deshalb immer auch aus einer kritischen Distanz sehen. Es gibt die Möglichkeit, schon früh mitzuwirken an wichtigen Prozessen. Wir können aber die Probleme nicht lösen, die auf anderer Ebene nicht gelöst werden.

*as* Wir haben diese Erfahrung auch gemacht. Andererseits kommen Planungsprozesse oftmals gar nicht in Gang ohne Raumvorstellungen. Einerseits braucht es diese Vorstellungen – und deshalb braucht es die Architekten – andererseits können die Architekten nicht erwarten, dass ihre Vorstellungen eins zu eins umgesetzt werden. Andere Architekten kommen später ins Spiel, die andere Raumvorstellungen haben. Wenn man ausgeht von der modernen Vorstellung vom Architekten als Städtebauer, dessen Projekte auf direktem Weg umgesetzt werden, scheint das undankbar. Diese Enttäuschung entspringt dem riesigen Irrtum, dass Planung, Städtebau und Architektur ein und dasselbe sind, einfach auf einer anderen Massstabsebene.

*tj* Was ist denn Ihr Interesse als Architekten, an solchen Planungen in der Vorstadt mitzuwirken?



Zentrum Luzern Nord: Gesamtkonzept mit alternativer Verkehrsführung und Überbauung zwischen Bahnhof Emmenbrücke, Seetalplatz und Kleiner Emme sowie dem neuen Quai auf der Reussbühler Seite (links), Vorgegebene und alternative, inzwischen beschlossene MIV-Führung (mitte und rechts). – Auftraggeber: Kanton und Stadt Luzern, Gemeinden Emmen und Littau; Planungsteam: pool Architekten, Zürich, Berchtold.Lenzin Landschaftsarchitekten, Zürich, ewp Verkehrsplaner, Effretikon, Prof. Angelus Eisinger, Zürich; Testplanung 2008, Masterplan 2009–2010 mit Metron Raumentwicklung

*as* Es gibt einen Reiz, an etwas zu arbeiten, von dem man nicht genau weiß, wohin die Reise geht. Bei diesen Planungen sind wir zum Beispiel weit entfernt von den akribischen Raumprogrammen eines Wahrbauwettbewerbs. Vieles ist offener. Wir wissen in der Regel am Anfang eines solchen Prozesses nicht einmal, wie der nächste Planungsschritt aussehen könnte. Man kann das als Teil des Berufsbildes verstehen oder nicht, Tatsache ist, dass sich die Architektur sehr lange nicht zuständig fühlte für Planungsfragen. Jetzt, da die Zersiedelung vielerorts weit fortgeschritten ist, kann man sich fragen, ob man noch einsteigen will, weil die Misere ja schon angerichtet ist. Wir sehen es hingegen als Verpflichtung, dass es nicht einfach so weiterlaufen darf wie bisher.

*ms* Man muss sich als Architekt im Klaren sein, dass unzählige Randbedingungen, auf die wir beim Bauen stossen, schon sehr früh festgelegt werden. Daraus entsteht für uns ein Interesse, bei der Entstehung dieser Bedingungen aktiv mitzuwirken. Und dann ist da natürlich der Reiz des grösseren Raumes; es gibt in den Vorstädten nicht nur physisch mehr Raum, sondern

auch mehr Handlungsspielraum. Es passiert zum Teil mehr, es kann schneller passieren, es ist oft weniger vorbestimmt. Den Umgang mit solchen unbestimmten Situationen schätzen wir sehr.

**Manuel Scholl**, dipl. Arch. ETH/SIA/BSA, ist seit 1991 im Büro agps.architecture tätig, wo er 1993 Partner wurde. Zwischen 1994 und 1997 war er zudem in Unterricht und Forschung an der ETH Zürich tätig und ist seit 2009 ordentlicher Professor für Städtebauliches Entwerfen an der Leibniz Universität Hannover.

**Andreas Sonderegger**, dipl. Arch. ETH BSA, ist Mitbegründer von pool Architekten. Ab Herbst 2010 sind die pool Partner Gastdozenten für Entwurf an der ETH Zürich.

**résumé** **Dans un espace ouvert** Un entretien de Manuel Scholl et Andreas Sonderegger avec Tibor Joanelly et Caspar Schärer Dans les faubourgs suisses, on observe des processus dynamiques qui nécessitent une nouvelle compréhension de la planification. Pour les architectes, il s'agit de saisir l'opportunité de participer activement dès le début à l'élaboration des conditions cadres qui influenceront de façon déterminante les constructions futures. Manuel Scholl (agps.architecture) et Andreas Sonderegger (pool Architekten) nous rapportent les expériences qu'ils ont faites sur cette



Testplanung Niderfeld Dietikon: Gesamtplan; Auftraggeber: Stadt Dietikon; Planungsteam: pool Architekten, Zürich, André Schmid Landschaftsarchitekt, Zürich, Prof. Angelus Eisinger, Zürich, IBV Hüsl Verkehrsplanung, Zürich, Planpartner AG, Zürich, Immopro AG, Zürich; Studienauftrag 2003

nouvelle ligne de front du développement de l'espace urbain. Ces architectes nous montrent, par des exemples concrets situés à Dietikon, Emmen, Pratteln et Soleure, que chaque planification constitue un cas unique, surtout dans notre Suisse fédérale. Ainsi agps.architecture fut confronté à Pratteln à un conglomérat de besoins et de préférences qu'il a fallu canaliser raisonnablement. Il s'agissait d'une aire de 175 hectares appelée «Salina Raurica». A Emmen par contre, au nord du centre urbain de Lucerne, c'est un projet de circulation qui déclencha un assez grand processus de planification débouchant sur un projet de nouveau centre-ville au Seetalplatz, dirigé par pool Architekten. Les deux architectes ont justement apprécié la liberté de mouvement dont ils ont bénéficié dans la planification lors de leur travail dans ces banlieues, et ceci bien qu'il soit souvent difficile de garder une vue d'ensemble sur des processus complexes. Contrairement aux anciens centres urbains, les banlieues offrent plus d'espace: aussi bien physiquement qu'au niveau de la marge de manœuvre.

**summary In Open Space** Manuel Scholl and Andreas Sonderegger in discussion with Tibor Joanelly and Caspar

Schärer The dynamic processes that have started to take place in Swiss suburbs demand a new understanding of planning. Architects are presented with a chance to involve themselves at a very early stage in determining the general framework that will later heavily influence building. In the course of the discussion Manuel Scholl (agps.architecture) and Andreas Sonderegger (pool Architekten) report about their experiences on this new front line of urban development. Using concrete examples in Dietikon, Emmen, Pratteln and Solothurn the architects show that every planning task is an individual case, especially in federally organised Switzerland. In Pratteln on the 175-hectare "Salina Raurica" site agps.architecture was confronted with a conglomerate of needs and aspirations that had to be channelled in a reasonable direction. In Emmen, to the north of the core of Lucerne, a infrastructure project led to larger-scale urban planning which in turn resulted in a project for a new town centre on Seetalplatz by pool Architekten. Although it is often difficult to gain an overview of the complex processes involved, in their work in the suburbs both architects appreciate the openness with regard to planning. In contrast to the old city cores the suburbs offer more space; both physical space as well as room for manoeuvre. ■