

Schweizer Städte im Wandel

Immer mehr Menschen zieht es in die Schweizer Städte und Agglomerationen. Damit nimmt auch der Druck auf knappe Ressourcen wie Boden oder Energie und auf die Biodiversität zu. Um unsere Städte lebenswert und nachhaltig zu entwickeln, braucht es neue Konzepte und Visionen.

«Zürich ist gebaut.» Mit diesem inzwischen berühmt gewordenen Ausspruch setzte sich die damalige städtische Bauvorsteherin Ursula Koch in den späten 1980er-Jahren gegen die Öffnung der Industriezonen für neue Büronutzungen zur Wehr. Sie fürchtete die Entwicklung Zürichs zu einer «Büroburg» mit einer öden Innenstadt.

Wie viele Schweizer Städte litt die Wirtschaftsmetropole vor gut 20 Jahren unter massivem Einwohnerschwund. Wer es sich leisten konnte, zog in ein Einfamilienhaus aufs Land und pendelte zur Arbeit in die Stadt. In der City wohnte nur, wer musste. So sprach man auch hierzulande despektierlich von den «A-Städten», die zahlreiche Arme, Arbeitslose, Alte und Ausländer beherbergen.

Heute ist vieles anders: Immobilienspezialisten warnen vor «Einfamilienhaus-Brachen» auf dem Land, während der Wohnraum in der Kernstadt wieder an Interesse und Wert gewinnt. So ist die Bevölkerung der Stadt Zürich in den letzten 20 Jahren um 8 Prozent gewachsen, in Winterthur betrug der Zuwachs im selben Zeitraum gar 17 Prozent, in der Stadt Basel 8 Prozent und in Genf 11 Prozent. Und dieser Trend hält an: Das Bundesamt für Statistik (BFS) rechnet vor, dass im Jahr 2020 bis zu 8,7 Millionen Menschen in der Schweiz leben werden, das Wachstum soll vor allem in den grossen Städten und in ihrem Umfeld stattfinden. Dies stellt die Stadtplaner und die Umweltpolitik vor grosse Herausforderungen: «Es gilt, die Städte lebenswert und nachhaltig zu entwickeln und gleichzeitig den zur Erhaltung und zur Vernetzung der Biodiversität erforderlichen Raum zu gewähren», sagt Andreas Stalder, Leiter der Sektion Landschaftsmanagement beim BAFU.

Dichte und Freiraum. Die Stadt von morgen wird gerade an ihren Rändern dichter sein als heute. Treiber dieser Entwicklung ist – neben dem Bevölkerungswachstum – insbesondere der laufend steigende Wohnflächenbedarf pro Kopf: 1980 beanspruchte eine Person rund 34 Qua-



Sulzer-Areal in Winterthur

Das umgebaute Industriequartier

Wo früher Turbinen und Motoren gebaut wurden, entsteht heute im Zentrum von Winterthur ein neuer Stadtteil zum Wohnen, Arbeiten und Einkaufen. Mächtige Industriebauten mit engen, gassenartigen Zwischenräumen prägen das Areal, auf dem seit 1990 geplant wird. Zuerst wollte man alle Industriehallen abreißen und Platz für Neues schaffen. Dann setzte sich die Einsicht durch, das Areal von der Grösse der nahen historischen Altstadt solle schrittweise und unter Einbezug der historischen Substanz erneuert werden. So wurden Überbauungen wie die «Lokomotive» (Bild) mit 111 Wohnungen erstellt, die auch eine Montagehalle als Begegnungsort integriert. > www.sulzerareal.ch Bild: BAFU/Koch, Heinemann

dratmeter, heute sind es fast 50 m². Damit nimmt auch der Druck auf die Freiflächen in den Städten und Agglomerationen zu. «Verdichten ist nötig und wichtig», sagt Andreas Stalder, «umso mehr müssen Frei- und Grünflächen vor der Bebauung bewahrt oder neu geschaffen werden.» Für ihn sind Freiräume zentrale Elemente einer lebenswerten Stadt: «Sie ermöglichen Begegnungen, Naturerlebnisse und Erholung und stiften damit Identität mit einem Ort. Gleichzeitig bie-



La Praille in Genf

Das neue Stadtquartier

Das Gebiet La Praille ist ein wichtiger Verkehrs- und Entwicklungsknoten, weniger als 2 Kilometer vom Genfer Stadtzentrum entfernt. Durch die Rationalisierung des Bahnbetriebs wird demnächst ein bisher für Bahnanlagen genutztes Teilgebiet frei. Auf dem 120 000 m² grossen Grundstück wollen die SBB und der Kanton Genf ab 2014 etappenweise einen neuen, stark verdichteten Stadtteil mit 600 Wohnungen, S-Bahn-Bahnhof, Läden, Schulanlage sowie Büros für 4600 Angestellte realisieren. Das neue Stadtquartier mit einem Wohnanteil von etwa 30 Prozent soll dem Wohnungsmangel und den hohen Mieten in Genf entgegenwirken. > www.pont-rouge.ch

Bild: pont-rouge

Burgunder in Bümpliz (BE)

Die autofreie Siedlung

Eine Siedlung ohne Parkplätze? Das war bis vor wenigen Jahren nicht möglich. Dank einem speziellen Vertrag mit der Stadt Bern konnten die Bauherren der Siedlung Burgunder in Bern Bümpliz 2011 die erste autofreie Überbauung der Schweiz im Minergie-P-Eco-Standard realisieren. Die Siedlung umfasst 3 Häuser mit insgesamt 80 Mietwohnungen. Wer hier wohnen will, muss sich im Mietvertrag dazu verpflichten, auf ein eigenes Auto zu verzichten; Verstösse führen zur Kündigung. Die Siedlung ist gut erschlossen: Der S-Bahnhof Bümpliz Süd liegt gleich nebenan und das Zentrum nur 5 Gehminuten entfernt.

> www.burgunder-bern.ch

Bild: Alexander Gempeler



ten naturnah gestaltete Grünräume und Stadtbäche Lebensraum für zahlreiche Pflanzen- und Tierarten.» Der ideale Anteil von Freiräumen regelt sich indes nicht von selbst. «Die öffentliche Hand muss Mindestflächen und Grünanteile vor Beginn des Verdichtungsprozesses verbindlich vorsehen», fordert der Schweizer Heimatschutz (SHS) in seinem 2012 veröffentlichten Positionspapier «Verdichten braucht Qualität». Gleichzeitig empfiehlt er, brachliegende Gewerbe- und

Industrieflächen aufzuwerten und neuen Nutzungen zuzuführen – wie dies etwa schrittweise mit dem Sulzerareal in Winterthur praktiziert wird. Grosses Potenzial steckt auch in ungenutzten, stadtkernnahen Bahnarealen, wie eine aktuelle Studie des Nationalen Forschungsprogramms «Nachhaltige Siedlungs- und Infrastrukturentwicklung» (NFP 54) zeigt. Die Forschenden rechnen mit über 200 solchen Arealen im Besitz diverser Bahnbetriebe mit einer Gesamtfläche



Plaines-du-Loup in Lausanne (VD)

Das Ökoquartier

Die Stadt Lausanne möchte einige ihrer Sportanlagen neu anordnen und Richtung See verlegen. So soll ein neues Stadion am Standort La Tuilière gebaut werden. Auf dem Areal Plaines-du-Loup wird ein neues Stadtviertel entstehen. Geplant ist ein Ökoquartier mit 70 Prozent Wohnflächen und einer lebendigen sozialen und funktionalen Durchmischung. Bis 2020 sollen auf einer Fläche von 35 Hektaren 6700 Menschen wohnen und bis zu 4000 Arbeitsplätze entstehen. Dabei setzt man auf verdichtete, energiesparende Bauweise, erneuerbare Energien und ein gut ausgebautes Netz an Velo- und Fussgängerwegen. Zugleich sollen grosszügige Grünräume geschaffen und die Biodiversität gefördert werden.

> www.lausanne.ch > Grands projets > Métamorphose

Masterplan und Visualisierung des künftigen Ökoquartiers

Bilder: tribu architecture

von 2,8 Millionen m². Projekte gibt es viele: So will die SBB in den nächsten Jahren rund 5 Milliarden Franken in 80 Bahnbrachen investieren. In La Praille (GE) beispielsweise soll ein neues Stadtquartier mit 600 Wohnungen, Büros und Einkaufsläden entstehen.

Soziale Durchmischung. Wie eine NFP 54-Studie zeigt, ziehen vor allem junge Erwachsene, internationale Arbeitskräfte und einkommensstarke Schichten in die Schweizer Städte. An einigen Orten wie in Genf und Zürich stellen die Forschenden bereits eine Tendenz zur sozialen Entmischung fest. «Seefeldisierung» heisst dieser Prozess in Zürich, bei dem einkommensstarke Schichten die weniger zahlungskräftigen Mietparteien aus dem begehrten seenahen Stadtteil in die Randquartiere verdrängen. Diese Entwicklung werde sich künftig verstärken, glauben die Autoren der Studie. Um dem Trend vorzubeugen, hat die Stadt Lausanne bereits 2005 ein umfangreiches soziales Wohnungsbauprojekt

lanciert: Ein Drittel der 3000 neuen Wohnungen sind subventioniert und zwei Drittel auf dem freien Markt angeboten worden. Das bewährte Prinzip wird derzeit mit dem Ökoquartier-Projekt «Plaines-du-Loup» fortgeführt.

Energie und Ressourcen sparen. Nirgends ist der Energieverbrauch pro Kopf so gross wie in den Städten. Gleichzeitig schlummert hier auch ein grosses Einsparpotenzial. Modelle wie die 2000-Watt-Gesellschaft der ETH Zürich zeigen Wege auf, um den heutigen Stromverbrauch von rund 6000 Watt Dauerleistung pro Person und Jahr langfristig auf ein Drittel zu reduzieren. Mehrere Kantone – so etwa Basel-Stadt, Bern, Luzern, Thurgau und Uri – haben dieses Ziel in ihrer Verfassung verankert. Auch die 285 zertifizierten Energiestädte der Schweiz sowie Wohnbaugenossenschaften wie die Kalkbreite oder «mehr als wohnen» (Hunziker-Areal) in Zürich folgen diesem Ziel. Grosse Sparpotenziale bieten Neubauten und energetisch sanierte Altbauten,



Kalkbreite in der Stadt Zürich

Die 2000-Watt-Siedlung

Seit Januar 2012 entsteht auf dem Kalkbreiteareal im Zürcher Kreis 4 eine Genossenschafts-siedlung mit Wohnraum für 250 Personen sowie Gewerbe- und Kulturräumen. Die Genossenschaft hat sich den Zielen der Nachhaltigkeit und der 2000-Watt-Gesellschaft verpflichtet. Gebaut wird nach dem Minergie-P-Eco-Standard, die zugeführte Wärme wird durch eine Grundwasser-Wärmepumpe erzeugt. In den Wohnungen will man mit gezielten Massnahmen den Strom- und Wasserverbrauch minimieren. Auch der Verbrauch der Ressource Raum wird begrenzt: Durchschnittlich soll eine Person in der Kalkbreite nicht mehr als 35 m² Wohnfläche nutzen. > www.kalkbreite.net

Bild: Projektbeschreibung Genossenschaft Kalkbreite

aber auch Wärmeverbände. Der Ressourcenverbrauch lässt sich zudem durch die Wiederverwertung verbauter Rohstoffe mindern. So setzt sich etwa der Kanton Zürich für die vermehrte Verwendung von Rückbaustoffen im Hoch- und Tiefbau ein – wie zum Beispiel bei den Neubauten der Kleintierklinik oder des Obergerichts.

Kurze Wege. Die vielleicht grösste Herausforderung für die Stadtplanung ist der Verkehr. Er belastet die Städte mit Lärm und Abgasen und benötigt zudem viel Raum und Energie. Wie das regionale Gesamtverkehrskonzept von Zürich zeigt, ist der Hauptteil des motorisierten Individualverkehrs hausgemacht. Eine gute Stadtplanung setzt deshalb auf «kurze Wege». Gemäss dem Bundesförderprogramm «Nachhaltige Quartierentwicklung» braucht es dafür «dichte und funktional durchmischte Quartiere, deren Nähe zu den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs eine nachhaltige Mobilität fördert». Besonderer Wert kommt auch den Fussgängerverbindungen

und Velowegen innerhalb der Quartiere zu. «Wenn den Fussgängern mehr Raum zugestanden wird, steigt auch die Sicherheit für alle anderen Nutzer», steht im Förderprogramm. Noch einen Schritt weiter geht der Verkehrs-Club der Schweiz (VCS) mit seinem Engagement für das autofreie Wohnen. Die Studie «Verkehrsparen in Siedlung und Quartier» kommt zum Schluss, autofreies Wohnen sei ein geeignetes Mittel, «um die Verkehrsentwicklung menschen- und umweltverträglicher zu machen». Die Forderung entspricht durchaus einem gesellschaftlichen Trend: In den Städten Basel, Bern und Zürich kommt heute fast die Hälfte der Haushalte ohne eigenes Auto aus, und auch die Zahl der parkplatzfreien Wohnbauprojekte nimmt stetig zu, nachdem 2011 in Bümpliz (BE) die erste autofreie Siedlung der Schweiz entstanden ist.

Weiterführende Links unter www.bafu.admin.ch/magazin2012-4-01

Nicolas Gattlen



KONTAKT
Andreas Stalder
Sektionschef Landschaftsmanagement, BAFU
031 322 93 75
andreas.stalder@bafu.admin.ch