

# COLLAGE 4/16

Zeitschrift für Planung, Umwelt und Städtebau  
*Périodique d'urbanisme, d'aménagement et d'environnement*  
*Periodico di urbanistica, pianificazione del territorio e tematiche ambientali*  
Publikation / Publication / Pubblicazione FSU



THEMA

«The Human Scale»



FORUM

Bachelorarbeit «Arealentwicklung  
Kunath» – Weiterentwicklung mit dem Erhalt  
des Kulturbetriebs

# Inhalt / Sommaire

## THEMA

- 4 «Zur Umsetzung des Human Scale bedarf es viel mehr gebietsübergreifende Planungsarbeit» (Interview mit David Sim)
- 6 Anstand als Schlüssel für einen menschenfreundlichen Verkehr / *Le savoir-vivre, clé de la convivialité des déplacements* (Marcel Hänggi)
- 9 Next Economy, Next City – The Transition of the Planning Tradition in the Netherlands (Martin Dubbeling)
- 14 Le contrat de quartier, générateur de projets à échelle humaine? / *Der «Quartiervertrag», ein Instrument für Projekte in menschlichem Massstab?* (Geneviève Ziegler)
- 17 «Zukunft pflanzen» – Wege zu einer lebensdienlichen Versorgung / *«Planter l'avenir» – pour un approvisionnement au service de la vie* (Petra Hagen Hodgson)
- 23 Mehr als Wohnraum – Wohnbedürfnisse im gesellschaftlichen Wandel / *Besoins résidentiels et mutations sociales* (Marie Glaser)
- 26 Bachelorarbeit «Arealentwicklung Kunath» – Weiterentwicklung mit dem Erhalt des Kulturbetriebs (Dario Zallot)
- 31 Nachrichten FSU / *Informations de la FSU / Informazioni della FSU*

## FORUM

## INFO



**Titelblatt / Couverture / Foto di copertina**  
Landsgemeinde im Kanton Glarus. (Foto: Keystone, Walter Bieri)

## IMPRESSUM

### COLLAGE

Zeitschrift für Planung, Umwelt und Städtebau (erscheint 6 mal pro Jahr) / *Périodique d'urbanisme, d'aménagement et d'environnement (paraît 6 fois par année) / Periodico di urbanistica, pianificazione del territorio e tematiche ambientali (esce 6 volte all'anno)*

### Herausgeber / Edité par / Edito da

FSU (*Fédération suisse des urbanistes / Fachverband der Schweizer Raumplanerinnen und Raumplaner / Federazione svizzera degli urbanisti / Federaziun Svizra d'Urbanists*)

### Redaktion / Rédaction / Redazione

Zentralkomitee / *Comité central / Comitato centrale*: Silvan Aemisegger, Denise Belloli, Stefanie Ledergerber, Henri Leuzinger, André Müller, Isabelle Rihm, Susanne Schellenberger, Dario Sciuchetti, Felix Wyss; Westschweizer Komitee / *Comité romand / Comitato della Svizzera romanda*: Marta Alonso Provencio, Daniel Baehler, Oscar Gential, Magali Henry, Grégory Huguélet, Jenny Leuba, Leah Tillemans, Urs Zuppinger  
Komitee der italienischen Schweiz / *Comité de la Suisse italienne / Comitato della Svizzera italiana*: Giada Danesi, Francesco Gilardi, Jordi Riegg

### Kontakt und Inserate / Contact et annonces / Contatti e inserzioni

COLLAGE, c/o Henri Leuzinger, Postfach 358, 4310 Rheinfelden 1, Tel. 061 831 70 05, henri.leuzinger@bluewin.ch  
Verlangen Sie unsere Inserattarife und Termine / *Demandez nos tarifs d'annonces et nos échéances / Richieda le nostre tariffe per le inserzioni e le scadenze*

### Redaktionsschluss / Délai de rédaction / Chiusura redazionale

COLLAGE 5/16: 15.08.16  
COLLAGE 6/16: 15.10.16

### Abonnemente / Abonnements / Abbonamenti

Mitglieder FSU / *Membres FSU / Soci FSU*: gratis / *gratuit / gratuito*; Einzelabonnement (Inland, Ausland, inkl. Porto) / *Abonnement individuel (Suisse et étranger, frais de port compris) / Abbonamento singolo (Svizzera e estero, spese di porto comprese)*: CHF 85.00  
Studenten / *Etudiant(e)s / Studenti*: CHF 40.00

Einzelheftbestellungen (Inland / Ausland, exkl. Porto) / *Numéro séparé (Suisse/étranger, frais de port non compris) / Numero singolo (Svizzera/estero, spese di porto non incluse)*:  
1 Ex. CHF 16.00, 2–5 Ex. CHF 14.50  
6–10 Ex. CHF 12.50, 11–20 Ex. CHF 9.50

### Produktion / Production / Produzione

Konzept, Gestaltung / *Graphisme, mise en pages / Grafica e layout*: Hahn+Zimmermann, Bern ([www.hahn-zimmermann.ch](http://www.hahn-zimmermann.ch));  
Druck / *Impression / Stampa*: Stämpfli AG, Bern (<http://publikationen.staempfli.com>)

### Hinweise / Avertissements / Avvertenze

Für unverlangt eingereichtes Text- und Bildmaterial wird keine Haftung übernommen. Artikel, Informationen sowie Beilagen können von der Meinung des FSU abweichen. Nachdruck nur mit Zustimmung der Autoren und Quellenangabe gestattet. Alle Text- und Bildrechte bleiben vorbehalten. / *La rédaction dispose librement des textes et images envoyés spontanément. Les articles et informations publiés dans la revue ainsi que les encarts ne reflètent pas forcément la position de la FSU. Toute reproduction requiert l'autorisation de l'auteur et la mention de la source. Tous les droits sont réservés. / La redazione dispone liberamente di testi e immagini pervenuti spontaneamente. Gli articoli e le informazioni pubblicati nella rivista e gli allegati non rispecchiano necessariamente la posizione della FSU. Ogni riproduzione, anche parziale, necessita l'autorizzazione dell'autore e l'indicazione della fonte. Tutti i diritti sono riservati.*

# Editorial



Isabelle Rihm, André Müller, Felix Wyss

## «The Human Scale»

«The Human Scale» lautet der Titel des Dokumentarfilms sowie des Konzepts, das Jan Gehl als Architekt und Stadtplaner aufgrund langjähriger Forschung und Beratungstätigkeit auf der Suche nach «lebendigen, sozial sicheren, nachhaltigen und gesunden Städten» formuliert hat. Die universalen Prinzipien des «menschlichen Massstabes» benennen den vielschichtigen Zusammenhang zwischen gebauter Umwelt und menschlichem Verhalten als einfaches und zugleich auch als komplexes Wirkungsgefüge.

Das Redaktionsteam führte dazu Gespräche mit Fachpersonen aus Planung und Soziologie. So scheint es, dass diese Prinzipien bekannt, deren Umsetzungen in der Schweiz hingegen nur teilweise gelungen sind. Wir haben uns deshalb gefragt, warum dem so ist, da sich seit langem Partizipationsverfahren etabliert haben? Liegt es daran, dass die in den Verfahren abgefragten «Bedürfnisse» der betroffenen Akteure nur auf der inhaltlichen Ebene verhandelt werden? Und dass deshalb verdeckte Werte kaum zur Sprache kommen? So haben wir die AutorInnen dieser Ausgabe gebeten, auch die Frage nach inhärenten Werten und der daraus resultierenden Paradoxien in Planung und Umsetzung zu thematisieren.

Aufgrund der Beiträge schliessen wir, dass die Anliegen des «menschlichen Massstabes» durchaus mitgedacht werden, aber oftmals nicht bis in die Umsetzung einfließen. Alle Beiträge betonen die zunehmende Wichtigkeit des Einbezuges der Betroffenen über alle Phasen der Planung. Denn erst wenn wir wissen, was die Menschen beschäftigt und warum bestimmte Aspekte wichtig sind, können wir Lösungen entwickeln, die den Bedürfnissen nahekommen und somit angeeignet sowie mitgetragen werden. Der Aufwand scheint sich aufgrund eines sich ausprägenden Bewusstseins für die gemeinschaftlichen Anliegen zu lohnen, auch wenn sich neue Formen der Partizipation erst noch etablieren müssen. Zugleich wäre von allen Beteiligten immer mitzudenken, dass sich «Lebendigkeit» oftmals nur dort etabliert, wo es räumlich und zeitlich Platz für «Ungeplantes» und «Unerwartetes» gibt und «Unvollständiges» positiv konnotiert wird. Schliesslich sind wir Menschen, und das kann ebenso als menschlicher Massstab verstanden werden, von Neugier und Sehnsüchten im Kleinen wie im Grossen angetrieben.

### READER/QUELQUES RÉFÉRENCES

– Jan Gehl (2015): *Städte für Menschen*. Berlin.  
– Schweizerischer Städteverband (2015): *Partizipation im öffentlichen Raum bei der Gestaltung und Nutzung des öffentlichen Raums*. (www.zora-cep.ch)  
– Marco Thomas Bosshard et al. (2013): *Sehnsuchtsstädte; Auf der Suche nach lebenswerten Urbanen Räumen*. Bielefeld.  
– Karlheinz Wöhler (2011): *Touristifizierung von Räumen; Kulturwissenschaftliche und soziologische Studien zur Konstruktion von Räumen*. Berlin.

## «The Human Scale»

*«The Human Scale» – ainsi s'intitule le documentaire inspiré, notamment, par la longue activité de recherche et de conseil de l'architecte-urbaniste Jan Gehl, tout entière tendue vers l'objectif d'une ville vivante, sûre, durable et saine. Les principes universels de l'«échelle humaine» définissent les rapports entre environnement bâti et comportements humains comme un tissu d'interactions à la fois simple et complexe.*

*Au sein de la rédaction, nous avons mené une série d'entretiens avec des professionnels de la planification et des sociologues. Il semble ainsi que ces principes soient connus, mais que l'on ne parvienne pas toujours, en Suisse, à les mettre en pratique. Pourquoi en est-il ainsi, alors que les démarches participatives sont désormais bien établies? Cela tient-il au fait que les «besoins» des acteurs concernés n'y sont abordés que sur le plan du contenu? Et que les valeurs sous-jacentes ne sont dès lors jamais vraiment explicitées? Forts de cette hypothèse, nous avons demandé aux auteurs de la présente édition de se pencher aussi sur la question de ces valeurs et des paradoxes qui en résultent dans les processus de planification et de mise en œuvre.*

*Des différents articles remis, nous concluons que les enjeux de l'«échelle humaine» sont bel et bien pris en compte dans les démarches participatives, mais qu'ils ne se concrétisent souvent pas par la suite. Aussi les auteurs soulignent-ils tous la nécessité d'impliquer les acteurs dans toutes les phases des processus de planification. En effet, ce n'est qu'à partir du moment où l'on sait ce qui préoccupe vraiment les gens que l'on peut développer des solutions aptes à répondre à leurs besoins, et qu'ils puissent s'approprier. Si de nouvelles formes de participation restent à inventer, de tels efforts semblent promettre une meilleure prise de conscience des enjeux collectifs. Par ailleurs, on ne devrait pas perdre de vue que l'«animation» n'est souvent possible que là où il y a de la place pour le non-planifié et l'inattendu, et où l'inachevé est chargé d'une connotation positive. Enfin, nous sommes humains, et c'est aussi une affaire d'échelle humaine que d'être mûs par notre curiosité et nos aspirations dans les petites choses comme dans les grandes.*

**Vorschau COLLAGE 5/16** «Akustisches in der Planung» – Akustische Themen sind in der Raumplanung oft negativ besetzt. Lärm stört, muss vermindert und verhindert werden. Dieser Ansatz führt immer häufiger zu wenig attraktiven baulichen Antworten, wie z. B. hohe Lärmschutzwände zeigen. Trond Maag prophezeit, das 21. Jahrhundert werde zum Jahrhundert der Akustik. Auch für die Raumplanung. Dies klingt nach Arbeit. Nach «Herausforderungen» und vielen offenen Fragen. Wie leiten wir die Phase 2 im Lärmschutz ein? Wo helfen uns die planerischen Instrumente dabei, wo nicht? Wir wollen zeigen, wie Akustik als raumplanerische Aufgabe in Zukunft verstanden werden kann.

# «Zur Umsetzung des Human Scale bedarf es viel mehr gebietsübergreifende Planungsarbeit»

## DAVID SIM

Partner, Creative Director  
Architect SAR/MSA M. ARCH.

Interview geführt von Felix Wyss,  
Redaktion COLLAGE.

Jan Gehl formuliert in seinem Buch «Städte für Menschen» Gestaltungsprinzipien und setzt sie in einem Wirkungsmodell in einen Gesamtzusammenhang. Dabei verfolgt er die universalen Ziele einer möglichst lebendigen, sicheren, nachhaltigen und gesunden Stadt.

Wir (das Redaktionsteam der vorliegenden Ausgabe) führten etliche Gespräche mit Personen aus den Berufsfeldern Architektur, Städtebau, Raumplanung und Freiraumplanung. Wir bekamen den Eindruck, dass die im Buch sowie im Film beschriebenen Prinzipien des Human Scale bei vielen Leuten aus diesem Berufsumfeld bekannt ist.

Die Umsetzung erscheint uns bei der Betrachtung vieler urbaner Neubaugebiete in der Schweiz jedoch als nur teilweise gelungen bis gescheitert. Die im Buch und im Film beschriebenen Prinzipien des human scale sind demnach bekannt, werden jedoch nicht umgesetzt bis anhin, so unsere These.

David Sim ist Geschäftspartner bei dem von Jan Gehl gegründeten Büro Gehl Architects. Seit über zehn Jahren betreut er weltweit Projekte, auch in der Schweiz. Anlässlich eines Projekts am Bären- und Waisenhausplatz weilte er in Bern. Wir nutzten die Gelegenheit, um mit ihm über die Umsetzung des human scale in der Schweiz und die wie im Editorial erwähnten, widersprüchlichen Bedürfnisse der Menschen zu sprechen.

**COLLAGE (C): David Sim, Sie haben die Schweiz schon einige Male besucht und an verschiedenen Projekten mitgearbeitet. Wie nehmen Sie die Schweiz wahr aus der Besucherperspektive?**

**DAVID SIM (DS):** Ich komme schon seit Jahren immer wieder in die Schweiz. In meinem zahlreichen Besuchen, vielfach in meinen Ferien, habe ich in diesem Land viele Orte besucht, auch nach Bern hat es mich immer wieder gezogen. Im Vergleich mit den europäischen Nachbarn ist hier sehr viel historisch gewachsene Bausubstanz vorhanden, da es hier seit 600 Jahren keine alles zerstörende Kriege gab. Es wird sehr hochwertig gebaut, im Bewusstsein, dass es lange Zeit halten soll. Auch stelle ich in diesem Land eine sehr stark verankerte Pflege- und Unterhaltskultur fest. Leute schauen zu ihren Sachen und pflegen sie.

Weiter erstaunt mich das enorm gut ausgebaute Angebot des öffentlichen Verkehrs immer wieder. Verglichen mit dem öV-Angebot in Dänemark oder Schweden ist dieses zudem sehr gut organisiert.

**C: Wie ist Ihr Eindruck von der Schweiz, planen und bauen wir anhand der Prinzipien des human scale?**

**DS:** Schweizerinnen und Schweizer verstehen es sehr gut, einzelne Objekte, einzelne Grundstücke zu beplanen und zu bebauen. In diesem sehr begrenzten Kontext genügen sie

höchsten Ansprüchen. Der materielle Perfektionismus, für den die Schweiz bekannt ist, lässt sich auch an den Gebäuden ablesen.

Doch ebendiese Schweizerinnen und Schweizer sind nicht so gut in Urbanistik. Gebäude werden häufig als einzelne Objekte geplant, sie sprechen nicht zueinander, jeder arbeitet unabhängig, was auch für den gesamten Planungs- und Bauprozess spricht.

Für die Einhaltung der Prinzipien des human scale spielt es im Endeffekt aber keine Rolle, ob das Design und die Architektur eines Hauses gut oder nur Mittelmass sind, weil alle anderen, die Nutzung betreffenden Aspekte, diesen Umstand kompensieren. Es geht vor allem um die Möglichkeit nach Erlebnissen und Handlungen, die ein urbaner Ort in einer möglichst vielfältigen Weise anbieten sollte. Diese Dinge sind beim Planen und Bauen viel stärker zu gewichten, soll der human scale umgesetzt werden.

Man sieht das auch im Immobilienmarkt. Entscheidendes Kriterium für den Wert eines Grundstücks ist, da können Sie beliebig viele Makler fragen und erhalten stets dieselbe Antwort: die Lage, die Lage und nochmals die Lage. Doch der Wert einer Lage lässt sich eben nicht an einem einzelnen Kriterium ablesen, es ist die Summe vieler verschiedener, kleiner Einzelteile die sich in einer Art Synergie gegenseitig im Wert steigern. Oder nach Aristoteles: «Das Gesamte ist mehr als die Summe seiner Einzelteile».

**C: Welches sind die Hauptunterschiede verglichen mit anderen europäischen Ländern in Bezug auf die Planungskultur?**

**DS:** Der Prozess selbst ist in der Schweiz wahnsinnig langsam, für ein städtebauliches Projekt können gut und gerne 20 Jahre vergehen bis zur Umsetzung. Ausserdem existiert kein breiteres Verständnis eines proaktiven Planungssystems mit der Öffentlichkeit.

Das fertige Projekt trägt dann die DNA des Ortes nicht in sich, die gesamte Zeit der Planung wird darauf verwendet, ein möglichst schönes, ästhetischen Ansprüchen genügendes Gebäude zu erstellen. All die Aspekte, bei denen es um die Verknüpfung verschiedener Interessen, Nutzungsformen, etc. geht, werden unzureichend beachtet. Es entstehen daraus monofunktionale Räume, die kaum Wahlmöglichkeiten bieten.



[ABB. 1] David Sim (Foto: Felix Wyss)

**C: Aus welchen Gründen wird der human scale in der Schweiz und anderen europäischen Ländern nicht umgesetzt?**

**DS:** Zur Umsetzung des human scale bedarf es viel mehr gebietsübergreifende Planungsarbeit. Die Planungsarbeit selbst ist viel einfacher, wenn der human scale nicht beachtet wird, denn aufwändige Partizipationsprozesse und Absprachen fallen dann weg. Dies ist für mich einer der Hauptgründe, wieso der human scale nicht umgesetzt wird.

Natürlich vertreten einige Architektinnen und Architekten nach wie vor die Ideen der Moderne, doch dies meist nur, weil es eben sehr schwierig und aufwändig ist, mit allen zu reden und dem durch ein Konzept der Moderne aus dem Weg gegangen werden kann.

Eine stereotype Planung ist auch einfacher zu genehmigen für eine Behörde. Auch im Bau erweist sich zum Beispiel eine belanglose Reproduktion der immer gleichen Form als Vorteil. Schlussendlich ist es auch einfacher solche Häuser zu bewerben, sie können die Werbebroschüren mit allen Vorzügen vom letzten Projekt einfach kopieren.

In einem Verkäufermarkt ist es einfach, solche standardisierte Häuser verkaufen zu können. Denn die Leute kaufen die Häuser und Wohnungen, die sie kriegen können und nicht unbedingt jene, die sie sich wünschen.

Für mich ist trotz der beschriebenen Mechanismen schwer zu begreifen, wieso es in der Schweiz trotz der Vielzahl von guten Beispielen – Altstädten und auch neueren Quartieren wie zum Beispiel dem Breitenrainquartier in Bern – dazu kommen konnte, dass sich solche Mechanismen, die aus städtebaulicher Sicht minderwertige Produkte hervorbringen, trotzdem etablieren konnten. Denn dank der guten Beispiele müssten die schlechten doch umso mehr auffallen und auf Ablehnung stossen.

**C: Ist nicht der Föderalismus in der Schweiz auch Ursache dafür, dass die Umsetzung des human scale schwierig ist?**

**DS:** Klar ist der Föderalismus, wenn es um die Planung in gemeindeübergreifenden Räumen geht, ein Hindernis. Kleinere Gemeinden besitzen häufig nicht die Ressourcen, um Projekte zu begleiten und ihre Ansprüche nach Qualität zu formulieren und auch durchzusetzen. Dies zeigt sich jedoch auch in Skandinavien und eigentlich überall in Europa, also auch dort, wo der Staat nicht föderalistisch organisiert ist. Doch für mich liegt darin nicht die Hauptursache, warum nicht nach den Prinzipien des human scale gebaut wird. Denn ganz schlechte Beispiele entstehen häufig auch in grösseren Städten und Gemeinden, also dort wo ein professionelles Bau- und Planungsamt vorhanden ist.

**C: Laut dem Buch «Städte für Menschen» sollten wir die Menschen und ihre Bedürfnisse wieder ins Zentrum unserer Planungsarbeit rücken. Doch die persönlichen Bedürfnisse und Werthaltungen jedes Einzelnen können sehr unterschiedlich und z.T. widersprüchlich sein. Teilen sie diese Einschätzung?**

**DS:** Die Ansprüche und Wertvorstellungen sind sehr unterschiedlich, das müssen wir in unserer Arbeit respektieren. Eben aus diesem Grund ist es wichtig, dass ein Raum viele verschiedene Wahl-/Nutzungsmöglichkeiten bietet. Denn ein Standort, der viele verschiedene Möglichkeiten offen lässt, wird dem Umstand unterschiedlicher Wertvorstellungen und den Bedürfnissen jedes einzelnen im Endeffekt eher gerecht als z. B. eine monofunktionale Wohnsiedlung. Es gilt deshalb immer eine Familie von Funktionen anzubieten. Vor diesem

Hintergrund ist es auch spannend zu beobachten, wie durch eine partizipative Planung zum Beispiel bei Wohnbaugemeinschaften viel eher Häuser gebaut werden, die den Bedürfnissen der Bewohnenden entsprechen. Auch kennen sich die Leute zum Zeitpunkt des Einzugs schon und die, welche sich nicht mit den gefundenen Lösungen identifizieren konnten, sind bereits nicht mehr dabei.

**C: Wie gehen Sie in ihrer Arbeit damit um? Wie klären Sie diese daraus entstehenden Paradoxien?**

**DS:** Die Leute können zu nichts gezwungen werden, was sie nicht wollen. Man muss ihnen bessere Möglichkeiten bieten, sie zu einem gewünschten Verhalten einladen, ihnen die Vorteile für sie näher bringen. Zum Beispiel in dem wir es leicht machen mit dem Velo oder dem öV zur Arbeit zu fahren. Sie müssen die Alternative sehen. Dazu ist es auch wichtig, den Leuten die aktuellen und die gewünschten Zustände zu veranschaulichen.

In New York haben wir dazu in einem ersten Schritt Daten erhoben zum Fussverkehrsaufkommen und dieses dem Aufkommen des motorisierten Individualverkehrs (MIV) gegenübergestellt auf einem bestimmten Strassenabschnitt. Daraus ging hervor, dass das durchschnittliche tägliche Verkehrsaufkommen von Zufussgehenden gleich hoch war wie jenes des MIV. Den Zufussgehenden stand aber nur 10% der Fläche zur Verfügung, 90% der Verkehrsfläche wurde vom MIV beansprucht. Dank dieser Datengrundlage fiel es Politikern anschliessend leichter, Massnahmen zur Verbesserung der Situation für zu Fuss Gehende zu erlassen, im Wissen, dass eben 50% der Wählerschaft auch zu Fuss unterwegs ist.

Anders dazu arbeiteten wir am Times Square in New York zuerst mit einer temporären Strassensperre, um unsere Idee für die Leute erlebbar machen zu können. Denn für Leute, die lange am selben Ort leben, ist es häufig unvorstellbar, wie eine radikale Änderung überhaupt funktionieren könnte. Auch ist der Strassenraum vielerorts so stark vom MIV dominiert, dass die Leute gar nicht erst auf die Idee kommen, sich zu Fuss oder mit dem Velo irgendwohin zu bewegen. Sie können sich dann gar nicht vorstellen, dass sie an dieser oder jener Strasse, die verkehrsberuhigt wurde, plötzlich gerne einen Kaffee trinken würden.

Mit temporären Massnahmen können wir jenen Leuten zum Teil ihre Ängste und Befürchtungen nehmen und ihnen den Gewinn für sie zeigen. Auch haben sie im Vorfeld weniger das Gefühl, wir würden ihre Steuergelder verschwenden, denn bei temporären Massnahmen verwenden wir ja nur etwas Farbe und ein paar Absperrbänder, die nichts kosten, wozu also die Aufregung?

Ganz wichtig in unserer Arbeit ist auch der Einbezug der Nutzenden respektive der betroffenen Bevölkerung. In Form von Partizipationsprozessen holen wir die Wünsche und das Wissen zu den lokalen Gegebenheiten ab. Daraus können Lösungen entstehen, die zwar viel aufwändiger sind durch all die Verhandlungen und Gespräche, die geführt werden müssen. Doch im Endeffekt sind sie viel besser austariert und viel näher an den individuellen Bedürfnissen jedes einzelnen.

**C:** David Sim, wir danken für das Gespräch.

# Anstand als Schlüssel für einen menschenfreundlichen Verkehr

**MARCEL HÄNGGI**

Wissenschafts-, Umwelt- und Technikjournalist und Buchautor in Zürich.

**Verkehr und Mobilität – das sind zwei verschiedene Dinge, die sich gegenseitig beeinflussen. Doch werden die Begriffe meist synonym verwendet, wenn in der öffentlichen Debatte mehr Mobilität gefordert und als scheinbar logische Konsequenz ein schnelleres Verkehrsangebot geliefert wird. Durch diese Begriffsverwirrung wird mitunter ein widersprüchliches Verhalten erzeugt, denn jeder Mensch möchte möglichst mobil sein, doch keiner will möglichst viel Verkehr vor der Haustüre. Der scheinbare Widerspruch liesse sich auflösen.**

2013 hat das Institut für Verkehrsplanung der TU Berlin einen «Kleinen Begriffskanon der Mobilitätsforschung» publiziert. Wie der Titel zeigt, sollte «Mobilität» ein zentraler Begriff dieser Disziplin sein. Die Publikation definiert diesen Begriff denn auch, wie es 2006 auch das Institut für Wirtschaft und Verkehr der TU Dresden mit seinem «Glossar Verkehrswesen und Verkehrswissenschaften» getan hat (Ahrend et al. 2013; Ammoser/Hoppe 2006). Beide Publikationen nennen sich «Diskussionspapiere», ihre Definitionen sehen sie als Vorschläge. Was das bedeutet, ist doch sehr bemerkenswert: Die Verkehrswissenschaften verfügen für einen ihrer Schlüsselbegriffe über keine anerkannte Definition. Dieser Mangel wirkt sich handfest auf die Praxis aus. Ich will in diesem Beitrag deshalb vor allem Begriffe klären, um dann zu skizzieren, wie Verkehrspolitik aussähe, ginge man von den richtigen Begriffen aus.

Begegnet man heute in der öffentlichen wie auch in der wissenschaftlichen Debatte dem Begriff «Mobilität», dann fast immer als besser klingendes Synonym von «Verkehr». «Wir werden stets mobiler» und «die Mobilität wird immer billiger», sagt man. Weil aber das, was da zunimmt und «Mobilität» genannt wird, immer schwerere negative Folgen zeitigt, sieht sich die Verkehrspolitik mit einem Dilemma konfrontiert – ist doch Mobilität eine Grundvoraussetzung, am ökonomischen und sozialen Leben teilzunehmen, die man niemandem gern beschneidet.

Das Dilemma ist keines, wenn man begreift, dass Mobilität etwas anderes ist als Verkehr. Der Wiener Verkehrsingenieur Hermann Knoflacher drückt es mit einem einfachen Satz aus: «Liesse sich Mobilität in Kilometern messen, machte mich jede Baustelle, die mich zu einem Umweg zwingt, mobiler.» Auch die scheinbaren Gewissheiten von der «Mobilitätszunahme» und vom Billigerwerden der «Mobilität» sind leicht zu entlarven: Laut dem Bundesamt für Statistik geben die Schweizer Haushalte immer mehr für Mobilität aus, seit 2011 mehr als für Nahrungsmittel. Und Erkrankungen, die durch Bewegungsmangel ausgelöst oder begünstigt werden, nehmen zu; Kinder werden immer häufiger mit motorischen Defiziten eingeschult – so soll eine mobile Gesellschaft aussehen?

## Wegeinheiten, nicht Kilometer

Mobilität ist nicht gleich Verkehr. Das erwähnte Diskussionspapier der TU Berlin definiert Mobilität als «Möglichkeitsraum potenzieller Ortsveränderungen einer Person», während «Verkehr» die «realisierten Ortsveränderungen» meint. Mit anderen Worten: Mobil ist, wer sich fortbewegen kann, unabhängig davon, ob er es auch tut.

Ich schlage eine etwas andere Definition vor: Mobilität ist die Fähigkeit, Bedürfnisse nach Ortsveränderungen mit angemessenem Aufwand zu befriedigen. (Man könnte auch hier ergänzen: unabhängig davon, ob man die Ortsveränderungen tatsächlich realisiert. Aber können Ortsveränderungen, die nicht realisiert werden, tatsächlich als Bedürfnisse gelten?) Dabei kommt es mir vor allem darauf an, die Ortsveränderungen nicht in Kilometern zu messen, sondern in sinnvollen Wegeinheiten: von zu Hause zur Arbeit, zur Schule, zu Freunden, zum Einkaufen, ins Kino... So definiert, hat Mobilität zwei Seiten. Die eine ist die Raumstruktur: Werden die Wege kürzer, während alle anderen Parameter gleich bleiben, werde ich mobiler. Die andere Seite ist das Verkehrsangebot: Wird dieses besser (schneller oder billiger), während alle anderen Parameter gleich bleiben, werde ich ebenfalls mobiler.

Allerdings bleiben die anderen Parameter eben nicht gleich, wenn der Verkehr schneller wird: Dann werden die Wege länger, wie die Erfahrung und empirische Studien immer und immer wieder zeigen. Man zieht weiter weg vom Arbeitsplatz, weil man gern «im Grünen» wohnt oder weil man sich die steigenden Wohnkosten an gut erschlossenen Lagen nicht mehr leisten kann. Der Quartierladen ist nicht mehr konkurrenzfähig und muss schliessen, so dass man gezwungen ist, im entfernteren Supermarkt einzukaufen. Man kann Aufträge bei weiter entfernten Kunden annehmen, muss sich aber auch gegen Konkurrenz aus einem weiteren Umkreis behaupten. Am Ende ist man auf immer längeren Strecken immer schneller immer gleich lang unterwegs, um die stets ungefähr gleichen Mobilitätsbedürfnisse zu befriedigen. Die Mobilität stagniert, der Verkehr wächst. Und je mehr sich die durchschnittliche Geschwindigkeit von der Gehgeschwindigkeit entfernt, desto mehr wird immobilisiert, wer gewisse schnelle Verkehrsmittel nicht nutzen kann oder will. Man kann die Mobilität nicht auf der Verkehrsseite der Medaille erhöhen, ohne gleichzeitig die Wegseite der Medaille zu schädigen.



[ABB. 1]



[ABB. 2]

[ABB. 1] Koexistenz  
in Kőniz.  
(Foto: Kontextplan)

[ABB. 2] MIV-Dominanz  
in Kriens. (Foto:  
Markus Reichenbach)

## Verkehr ist Leben

Aber auch der Verkehrsbegriff verdient eine genauere Betrachtung: Zumeist wird unter «Verkehr» Fahrzeugverkehr verstanden. Innenstädte mit Fahrverboten nennt man «verkehrs-frei», selbst wenn es in ihnen von Menschen wimmelt. Misst man den Verkehr in Personenkilometern, so besteht kein Zweifel, dass es zuviel davon gibt und seine monetären, 6kologischen und sozialen Kosten untragbar sind. So gemessen, muss der Verkehr weniger werden. Misst man Verkehr aber an der Präsenz verkehrender Menschen im 6ffentlichen Raum, so ist dieser Verkehr notwendig, damit eine Stadt lebt. Dieses Leben zu bewahren war der Zweck des ersten Strassenverkehrs-gesetzes der Welt, des britischen *Locomotives Act* aus dem Jahr 1861. Verkehr, so verstanden, bringt Menschen miteinander in Kontakt – sofern diese Menschen sich nicht in Blechkapseln einschliessen und sich gegenseitig gefährden und solange sie sich in einem menschlichen Tempo, das heisst: mehr oder minder in Gehgeschwindigkeit bewegen (vgl. Gehl 2015).

Hat man die Begriffe erst einmal geklärt, lassen sich wenige Grundsätze formulieren, die einer menschenfreundlichen Verkehrspolitik zugrunde liegen müssten. Es sind simple *common-sense*-Grundsätze, die vor dem Zeitalter der Massen-

motorisierung weitgehend erfüllt waren und seither systematisch zurückgedrängt wurden (Hänggi 2015), deren Wieder-etablierung aber weit reichende Auswirkungen hätten:

— Mobilität ist ein essentielles Gut und muss für alle gewährleistet sein, namentlich auch für die Schwächsten – es kann nicht sein, dass man kleine Kinder regelrecht dressieren muss, damit sie den Verkehr 6berleben –, wobei jeder sich in der ihm entsprechenden Art bewegen darf (Kinder sprunghaft, Alte langsam usw.).

— Der 6ffentliche Raum dient mehreren Funktionen: dem Unterwegssein genauso wie dem Aufenthalt, dem gezielten Unterwegssein genauso wie dem ungezielten (Flanieren, Spiel und Sport). Verkehr soll Menschen miteinander in Kontakt bringen, nicht trennen.

— Es gelten die Regeln des allgemeinen Anstands: Der Stärkere nimmt auf den Schwächeren Rücksicht; niemand beansprucht für sich viel mehr Platz, als er allen anderen zugeht; niemand behauptet durch seine Verkehrsmittelwahl, wichtiger zu sein.

Befolgte man diese Regeln, würde die Gehgeschwindigkeit nicht zur einzigen, aber zur privilegierten Geschwindigkeit, auf die sich die Gestaltung der 6ffentlichen Räume einstellt. Allein die Regel, dass der Stärkere auf den Schwächeren Rücksicht

nimmt – ausserhalb des Verkehr eine Selbstverständlichkeit – bedingt die simple Verkehrsregel, dass bei Unfällen der Stärkere verantwortlich ist. Wird sie durchgesetzt, muss jeder sich so fortbewegen, dass er auch für ein Kind, das unvermittelt hinter dem nächsten Sichthindernis hervor rennt, keine Gefahr darstellt. Befolgte man die Regeln, resultierte daraus automatisch eine «Stadt der kurzen Wege». Versucht man indes, die Wege zu verkürzen, ohne die Geschwindigkeit des Verkehrs zu ändern, zäumt man das Pferd am Schwanz auf.

Ich erwähne die nötige Umweltverträglichkeit in meinen Grundregeln nicht. Würden sie befolgt, wären viele verkehrsbezogene Umweltfolgen gelöst oder leicht lösbar.

### Die falschen Strategien

Die heutige Verkehrsdebatte setzt auf ein paar Techniken, die den Verkehr menschen- und umweltverträglicher machen sollen: «Elektromobilität», selbstfahrende Autos, Telearbeit, Mobility Pricing. Wie sinnvoll erscheinen diese Strategien im Lichte der oben genannten Grundregeln?

— Wer «Elektromobilität» sagt, meint eigentlich elektrischen Individualverkehr. Dass Motorfahrzeuge in Zukunft elektrisch sein müssen, ergibt sich allein aus den klimapolitischen Anforderungen. Es ist aber sinnlos, das Auto, das sich über hundert Jahre mit dem Verbrennungsmotor herausgebildet hat, elektrisch nachbilden zu wollen. In einer Welt der langsameren Geschwindigkeiten wird das auch nicht nötig sein, der Elektromotor wird dem Verbrennungsmotor überlegen sein.

— Statt sich von selbstfahrenden Autos eine Humanisierung des Verkehrs zu erhoffen, setzt eine verantwortungsvolle Verkehrsgestaltung den selbstgehenden Menschen ins Zentrum.

— Telearbeit hat ihre Vorzüge, kann aber menschliche Kontakte nicht ersetzen und sollte die Ausnahme bleiben. In einer Welt der langsamen Geschwindigkeiten werden aber die Arbeitswege kürzer sein, der Arbeitsverkehr wird kein Problem mehr darstellen.

— Ein Mobility Pricing, das der Nachfragesteuerung dient und attraktive Wege und Zeiten höher bepreist, hat im Gegensatz zur «Elektromobilität» den richtigen Namen: Statt den Verkehr zu verteuern, schafft es unterschiedliche Preise für unterschiedliche Grade der Mobilität. Wer nicht zahlungskräftig ist, wird in die Randstunden oder auf unattraktive Wege verwiesen. Die integrativen Funktionen des Verkehrs gehen verloren, die soziale Desintegration der Bevölkerung wird in die Geografie eingeschrieben (Graham 2005; siehe auch Dennis/Urry 2009).

---

### LITERATUR

- Christine Ahrend, Oliver Schwedes, Stephan Daubitz, Uwe Böhme, Melanie Herget (2013): *Kleiner Begriffskanon der Mobilitätsforschung*. IVP Discussion Paper 1/2013. Berlin.
- Hendrik Ammoser, Mirko Hoppe (2006): *Glossar Verkehrswesen und Verkehrswissenschaften. Definitionen und Erläuterungen zu Begriffen des Transport- und Nachrichtenwesens*. Diskussionsbeiträge aus dem Institut für Wirtschaft und Verkehr 2/2006. Dresden.
- Kingsley Dennis, John Urry (2009): *After the Car*. Cambridge.
- Jan Gehl (2015): *Städte für Menschen*. Berlin.
- Stephen Graham (2005): «Software-sorted geographies», in: *Progress in Human Geography* 29: 562–580.
- Marcel Hänggi (2015): *Fortschrittsgeschichten. Für einen guten Umgang mit Technik*. Frankfurt am Main. (Darin namentlich das Kapitel «Tempo»)
- Hermann Knoflacher (1996): *Zur Harmonie von Stadt und Verkehr: Freiheit vom Zwang zum Autofahren*. Wien. (Ich zitiere Knoflacher im Beitrag nicht aus seinen Publikationen, sondern nach einem seiner Vorträge.)

---

### LINK

[www.mhaenggi.ch](http://www.mhaenggi.ch)

---

### RÉSUMÉ

## *Le savoir-vivre, clé de la convivialité des déplacements*

*Au cours des dernières années, différents instituts académiques de planification transports ont tenté de définir la notion de mobilité. En effet, les sciences des transports ne disposent d'aucune définition universellement reconnue pour ce concept-clé – ce qui n'est pas sans incidences sur la pratique. Le terme de mobilité est souvent utilisé comme synonyme euphémisant de trafic. De fait, la politique des transports se voit confrontée à des attentes très contradictoires, puisqu'il s'agit de favoriser la mobilité tout en limitant le trafic et ses effets négatifs. Or, mobilité et trafic ne signifient pas la même chose. Ainsi pourrait-on définir la mobilité comme la capacité de satisfaire les besoins en déplacements au prix d'un investissement raisonnable, alors que le trafic renvoie aux déplacements effectués. A cet égard, il est important de penser les déplacements selon des unités de parcours pertinentes, en considérant par exemple les trajets entre domicile et lieu de travail plutôt que le nombre de kilomètres parcourus.*

*Dans cette perspective, on peut influencer sur la mobilité en travaillant sur les structures spatiales: de courtes distances accroissent la mobilité. Théoriquement, celle-ci pourrait aussi être améliorée par des moyens de transport plus rapides.*

*Mais, comme diverses études empiriques l'ont montré de façon convergente, une offre de transport plus rapide entraîne aussi un allongement des distances parcourues, de sorte qu'en réalité, le trafic augmente alors que la mobilité stagne. Dans un tel scénario, les personnes qui ne peuvent ou ne veulent utiliser un mode de transport plus rapide deviennent de moins en moins mobiles.*

*Qui dit trafic ne dit toutefois pas seulement véhicules. Ainsi un important volume de circulation piétonne représente-t-il la condition pour qu'un espace public urbain soit animé. De ce point de vue, le trafic met les gens en contact les uns avec les autres. Pour qu'il puisse déployer un tel effet, cependant, il faut que la mobilité soit garantie pour tous, que l'espace public soit aménagé de façon multifonctionnelle et qu'y prévalent les règles du savoir-vivre élémentaire, selon lesquelles les plus forts doivent faire preuve d'égards envers les plus faibles. L'actuel débat sur les transports porte toutefois essentiellement sur des solutions techniques – solutions qui deviendraient superflues si l'on mettait l'être humain et la marche au centre des réflexions.*

# Next Economy, Next City – The Transition of the Planning Tradition in the Netherlands

## MARTIN DUBBELING

Urban Planner and Designer at ConnectingCities.EU, in the Netherlands, and Vice President of Urban Planning Advisory Teams for ISOCARP, the International Society of City and Regional Planners.



[FIG. 1]

The renowned spatial planning tradition in the Netherlands is in the middle of a radical transition. In 2015, proclaimed as the Year of Spatial Planning, the planning community celebrated 50 years of structured national planning, looked back in both admiration and melancholy to the achievements of the 4th National Spatial Planning Policy (also known as the «VINEX») that was launched in 1990. This planning policy very effectively kick-started the development of infrastructure, urban development, urban transformation and public transport in the years that followed. The transition of spatial planning follows the rapid and current changes in our society towards the circular and versatile «Next Economy» and the emerging «Next City» that is liveable, inclusive and cherishes bottom-up initiatives.

The key spatial planning document of the Netherlands, the National Policy Strategy for Infrastructure and Spatial Planning for 2040, has set the transition of spatial planning in motion. This strategy, adopted by parliament in 2012, not only aims to make the Netherlands competitive, accessible, liveable and safe, but also implicates that each level of government has its own responsibilities, delegating more to provincial and local authorities and thus opening the way to dialogue and cooperation in spatial planning decision-making with individuals, businesses, interest groups and community organisations. In short, the Netherlands, and the way we practise spatial planning, is in transition from government to governance. National government policies now are applied more selectively than before, focusing on a limited set of national (and sectorial) interests for which the national government will take responsibility and ensure it achieves results.



[FIG. 2]



[FIG. 3]

[FIG. 1-3] Visitors experiencing the seventh edition of the International Architecture Biennale Rotterdam (IABR) 2016 visualizing the city of the future in the next economy. (Photos: Hans Tak)

The National Policy Strategy for Infrastructure and Spatial Planning embodies the idea that as society and economy change, cities change and the way cities are managed and planned should change as well. This policy strategy stands for the change from top-down planning and government-financed investments towards decision-making in spatial planning that is delegated to the provincial and municipal authorities. This implies that, apart from urban regions around major transport hubs and ports in the metropolitan regions of Rotterdam-The Hague and Amsterdam, the national government no longer dictates, finances or even wants to be involved in the course of urban planning in great detail. The municipal and inter-local coordination and implementation of urbanisation plans will be left to regional and local authorities working independently or in collaboration within provincial frameworks and policies.

### **2015, The Year of Spatial Planning**

In the aftermath of the National Policy Strategy for Infrastructure and Spatial Planning, the planning community realised that an overall and integrated vision, or at least a widely accepted idea in which direction the spatial development of the landscapes and cities in the Netherlands should be heading is missing. A broad alliance of governmental, professional and private knowledge and networking organizations for urban and regional development jointly invested in a full year filled with national and regional public meetings and online discussions in which the spatial future of the Netherlands was debated with appealing scenarios and provoking agendas for future development. And there is a sense of urgency to this. Just to name a few: due to our rich resources in natural gas and our central position in the trade and transfer of coal and crude oil in Europe, we are way behind the ratified COP21 commitment, agreed on the occasion of the Climate Conference in Paris, to reduce greenhouse gasses and to prevent climate change. The financial crisis of 2008 caused huge losses in the area development and real estate business and affected both the banking sector as well as regional and local governments that were actively involved in location and real estate development. And as the way we work and shop changed rapidly due to the current digital revolution, in some of our cities 20–25% (and raising) of retail and office space is standing empty and wait for redevelopment.

To conclude the Year of Spatial Planning the organisers drafted – under the unifying motto «Together We Make the Netherlands» – the Manifesto for 2040 in which the ambition for the Netherlands is described as «the coolest metropolitan area in world that is green, safe, prosperous and circular with a minimum claim on water, soil, natural resources and fossil fuels». With this eloquent formulated ambition, nobody is harmed or is inclined to disagree. The centrepiece of this manifesto is a set of seven inevitable challenges for 2040 for our common future and five principles for the necessary cooperation among all actors and stakeholders involved to work together on in the living environments of tomorrow's cities. Those principles address the growing trend in the Netherlands of urban planning as a kind of urban activism: people – after all, «what is the city but people?» – bring an area or a building (back) to life. Local governments assist these place-makers in achieving their aspirations. At present, planners and designers are negotiators between demand and supply and mediators between opportunities and resources. Now public and private partners have insufficient funds for location and real estate develop-

ment, individual initiatives and small businesses become key to the revival, temporary reuse and subsequent redevelopment of urban areas, finally providing positive energy to a new urban culture.

### **The inevitable challenges for 2040**

The seven challenges as formulated in the Manifesto for 2040 need to be seen in close relation with its underlying strategy to frame the Netherlands as a «Green Metropolis» in order to become more economically competitive and more resilient. The first and foremost of these seven inevitable challenges for 2040 is strengthening the network of cities with public transport. The second and third challenges focus on enabling the transition towards an energy neutral economy and built environment and on enabling every spatial development to contribute to a safe, resilient and robust water system. The other four challenges are bringing agricultural production in balance with its environment, ensuring a healthy environment, anticipating on new technologies in cities, mobility and infrastructures and redeveloping of structurally vacant properties.

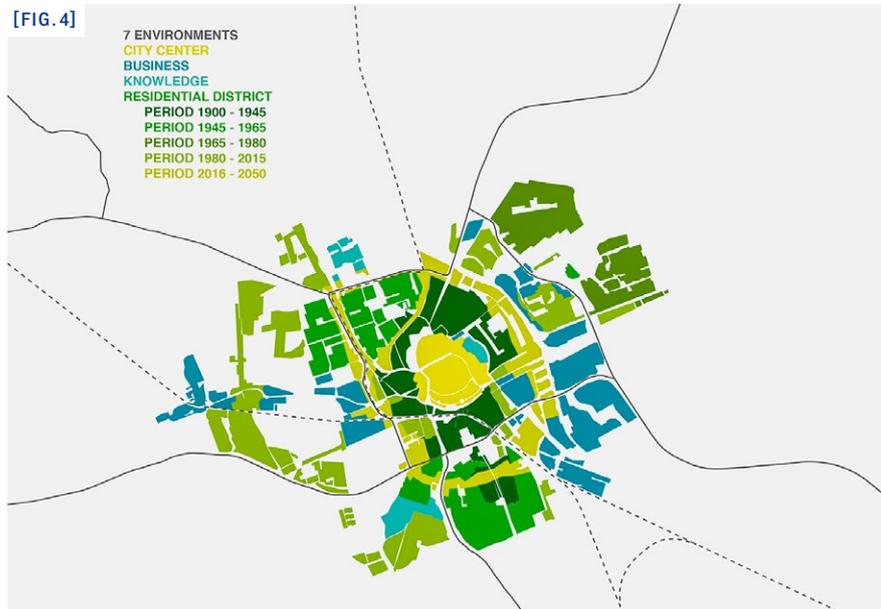
The Manifesto for 2040 concluding the Year of Spatial Planning was received with mixed feelings. Most critics argued that the online discussions and the debates on the many manifestations during the Year of Spatial Planning were casual and lacked depth and that the Manifesto for 2040 poured old wine in new bottles. The manifesto is on the one hand the continuation of coherent planning through the scales, as practised in the Netherlands in the past decades. On the other hand it echoes what urbanist Jan Gehl already is advocating for half a century, that is to make cities lively, liveable, walkable, sustainable and healthy and to stimulate local initiatives. What the Manifesto for 2014 does not provide is a clear idea how the Next Economy will shape the Next City, what drastic measures that will take and how the planning profession should change to accomplish this.

Halfway through 2016, six months after the concluding debate of Year of Spatial Planning, the challenges and principles of the concluding manifesto already seem to have evaporated as a compelling and unifying long term mission about how to deal with present challenges is missing. The merit, however, is that the start of a debate about and the quest for common ground for the economical and decarbonised future and spatial vision on the scale of the Netherlands appear to be back on the table. This is quite an achievement considering that in the last years and at present a neo-liberal government that dismisses a vision for the future as «an elephant blocking your view» is leading the Netherlands.

### **«Let's Reinvent Planning»**

Debate about the state and future of planning and about planning the Netherlands sparked at two international events in Rotterdam, the annual ISOCARP congress and the seventh edition of IABR, which contributed to the Year of Spatial Planning. In October 2015 the City of Rotterdam hosted the plenary part of the 50th anniversary congress of ISOCARP, the International Society of City and Regional Planners. The congress started in twelve different cities in Belgium, Germany and the Netherlands with workshops that reflected the «Cities Save the World – Let's Reinvent Planning» motto of the ISOCARP congress. In Rotterdam the results of these city workshops were brought together and subjected to debate. The results illustrate that as cities are recognised as the engines of national economies, they are the drivers of wealth creation,

**[FIG. 4]** In the spatial transformation of Groningen as the «Smart Energy City» different urban environments are selected that each features a distinctive mix of energy transition measures. This results in urban energy networks for heat, electricity, and buffering at the level of the city. (Source: IABR-Atelier Groningen)



**[FIG. 5]** The networks of heat, electricity, and buffering can be combined with current ring road of Groningen. The ring structure forges the different urban districts together into a coherent urban environment, hence providing an urban development strategy for Groningen in the next decades. (Source: IABR-Atelier Groningen)

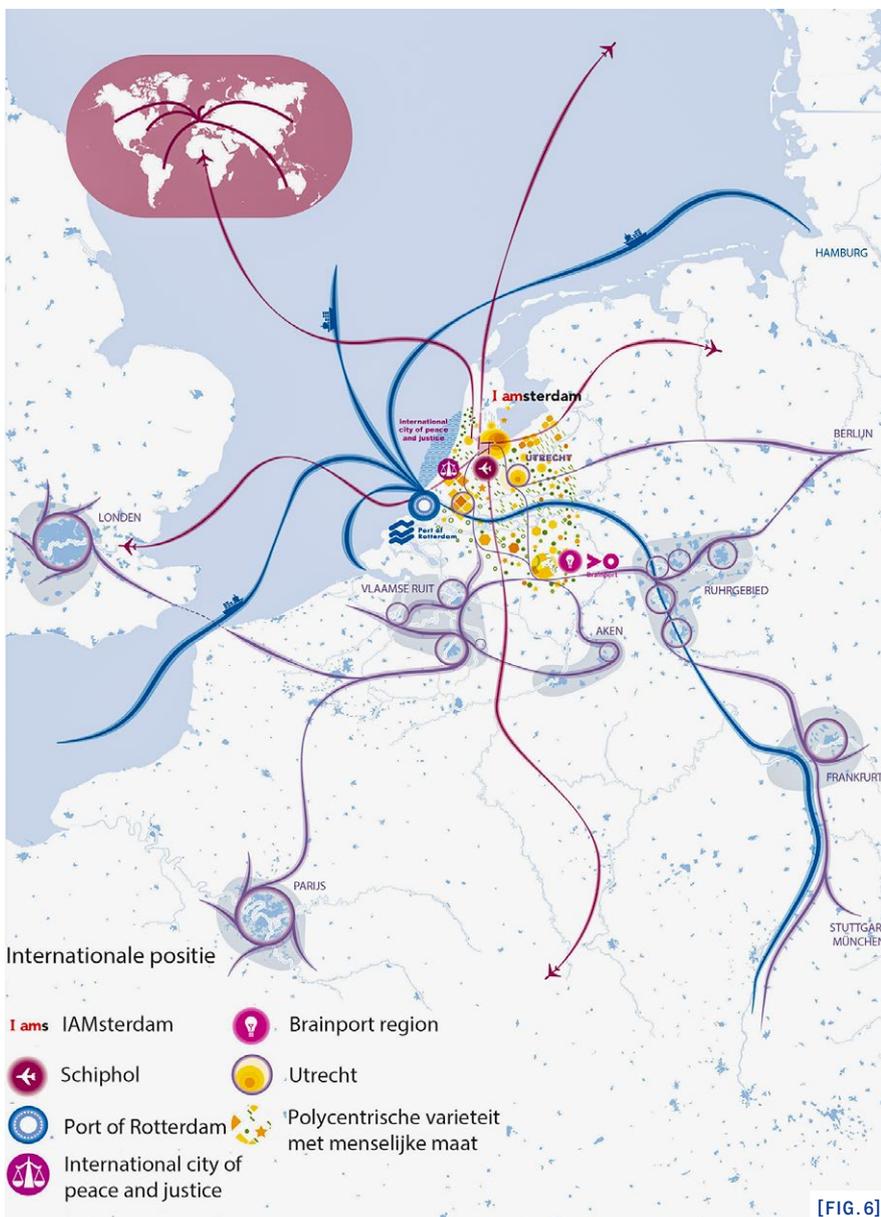
social development and employment opportunities. Next to this, cities are the choice locations of productive, post-industrial and technological progress, entrepreneurship and creativity. Current preoccupations with climate change, mass migration and energy transition are constantly transforming both the urban landscape and the way that these cities can and need to be managed, planned and prepared for the future.

In his keynote for the ISOCARP Congress, Prof. Maarten Hajer shared his first ideas about the International Architecture Biennale Rotterdam (IABR) 2016 «The Next Economy», visualizing the city of the future in the next economy. As the chief curator of this years' IABR, that was open to the public with debates and exhibitions between April and July 2016, Hajer emphasises that the twenty-first century is undoubtedly the age of the city. «It is where the majority of the world's population lives, where innovation takes place and where the bulk of economic value is created. However, the infrastructure we need to make the city work is twentieth-century, outdated, overtaxed and we are stuck in the wrong routines planning these cities. We may need a new idea altogether of what the city is and we need to find out which urban strategies successfully combine economic vitality, environmental sustainability, and social inclusiveness in order to make our cities strong, resilient, and agile.»

### The Nordic City

The IABR-Atelier Groningen made a brave attempt to answer the chief curators' statements. In an intensive and interactive process of research by design and exchange with experts and stakeholders, the atelier developed four prospects for the region and the city of Groningen, resulting in one of the highlights of IABR-2016. «This region in the northern part of the Netherlands has seen more than half a century of natural gas extraction, supplying households in the Netherlands and beyond», atelier master Jandirk Hoekstra explains. «As a result, earthquakes now occur, causing considerable damage from time, and making the people from Groningen to realise that the transition to renewable energy has become inevitable. Both the city and the province of Groningen want to move on and to have largely realized the energy transition by 2035.»

«The IABR-Atelier Groningen has examined the opportunities the transition to renewable energy may bring and specifically whether it can create healthy economic prospects for the city and the region and strengthen the quality of the urban and rural landscape to advance the region's Next Economy. To our opinion, four interrelated economic clusters stand out: the energy port, bio-based economy, sustainable and safe villages, and the smart energy city. This concept brings all factors



[FIG. 6] Visualisation of the international position and perspective of the Spatial-Economic Development Strategy of Amsterdam, The Hague, Rotterdam Utrecht and Eindhoven. (Source: Ministry of Infrastructure and the Environment)

together», Hoekstra concludes, «a whole, strong, complete city surrounded by a wide range of quality-conscious and sustainable green villages, held together by a shared energy ambition and a developing regional energy economy.»

### New Coalitions

What has become quite clear in the past few years is that in the Netherlands old school and top-down spatial planning is gone for good and that a strategy for a region or a city can only be developed by new coalitions of national, regional and local governments, institutions, businesses and communities. Cautiously and almost reluctantly, the call for a long-term economical and spatial development strategy is answered. In June 2016 no less than 17 ministers, regional economic boards and the mayors of the cities of Amsterdam, The Hague, Rotterdam, Utrecht and Eindhoven agreed to support creating a new strategy that aims at improving the international competitiveness of the network of cities, provides direction towards long-term investments, embraces the next economy, stimulates energy transition and transforms cities into healthy and liveable environments. After all, when «an elephant is blocking your view», it is wise to change direction.

### REFERENCES

- Ministry of Infrastructure and the Environment (2012): *Summary of the National Policy Strategy for Infrastructure and Spatial Planning.*
- Maarten Hajer (2015): *Curator Statement IABR-2016-The Next Economy.*
- Wij Maken Nederland (2015): *Manifest 2040, Wij Maken Nederland Samen* (in Dutch).
- IABR-Atelier Groningen (2016): *The Nordic City, The Energy Transition for the Next Economy in the City and the Region of Groningen.* IABR-2016-The Next Economy.
- Ministry of Infrastructure and the Environment (2016): *Ruimtelijk-Economische OntwikkelStrategie (REOS), Noordelijke Randstad, Zuidelijke Randstad en Brainport Eindhoven, Bestuurlijke intentieverklaring: visie, ambities, opgaven en aanpak* (in Dutch).

### LINKS

- [www.isocarp.org](http://www.isocarp.org)
- [www.iabr.nl/en](http://www.iabr.nl/en)
- [www.wijmakennederland.nl](http://www.wijmakennederland.nl)

# Le contrat de quartier, générateur de projets à échelle humaine?

**GENEVIÈVE ZIEGLER**

Adjointe administrative  
Contrats de quartier,  
Ville de Lausanne.

**Qu'y a-t-il de commun entre des paniers bio livrés chaque semaine à la pharmacie, un fitness urbain, une équipe de foot formée par des requérants d'asile, un rallye déchets et un safari urbain? Rien a priori et pourtant ce sont là quelques unes des réalisations du contrat de quartier des Boveresses, au nord-est de Lausanne, qui a pris fin ce printemps après trois ans d'engagement des habitant-e-s du quartier et de la Ville de Lausanne qui délègue une petite équipe pour mener cette démarche participative. Retour d'expérience.**

C'est en 2010 qu'a débuté le premier contrat de quartier lausannois. Initiée à la suite du dépôt d'un postulat d'une conseillère communale habitant le quartier de Montelly, soucieuse d'associer les habitant-e-s à l'élaboration d'un programme de requalification du quartier, la démarche est le fruit d'une réflexion au sein de l'administration en vue du lancement d'un processus participatif dans un quartier. Cet accent porté sur un quartier existant, et non sur un projet urbanistique à venir, est l'une des caractéristiques principales du dispositif. La réflexion s'inspire des projets dans le canton de Genève et des expériences plus anciennes de Bruxelles.

## Coup de projecteur sur un quartier

Un contrat de quartier est un engagement de confiance entre la Ville et les personnes qui habitent/travaillent dans le quartier pour réfléchir et participer ensemble à l'amélioration durable de la qualité et du cadre de vie du quartier. Concrètement, il s'agit de réaliser des projets de proximité liés à la vie quotidienne [ILL. 1]. L'approche vise ainsi à valoriser l'expertise d'usage des habitant-e-s, de même qu'à renforcer le tissu associatif local ainsi que les contacts entre administration et habitant-e-s. Une autre caractéristique du contrat de quartier est son inscription dans une temporalité définie (trois ans pour celui des Boveresses), ceci afin de concentrer les énergies et l'engagement des participants. Véritable «coup de projecteur», le contrat de quartier crée du lien social à partir d'objectifs concrets d'aménagements modestes mais auxquels une haute valeur symbolique est accordée par les habitant-e-s. Il mobilise les énergies et favorise l'émergence d'une logique de partenariat et de dialogue entre acteurs du quartier et services de l'administration.

[ILL. 1] Le quartier des Boveresses et les réalisations majeures du contrat de quartier.



1. Plan de quartier des P'tits Cailloux: accompagnement de la démarche participative pour la réalisation d'un nouveau bâtiment de logements et d'équipements collectifs (ludothèque, halte-jeux, etc.). Mandat d'études parallèles en cours
2. Réalisation d'une nouvelle passerelle pour piétons en direction du métro m2 à Vennes
3. Repair Café: instauration d'un rendez-vous mensuel d'aide à la réparation de petits appareils électriques à la Maison de quartier
4. Rénovation et recherche de nouveaux locaux pour la halte-jeux Rataboum
5. Discussion avec les enfants au sujet de la place de jeux à rénover
6. Terrain de football du FC Boveresses: installation d'un nouveau gazon synthétique
7. Installation du premier fitness urbain de Lausanne, en remplacement d'une rampe de skate vétuste
8. Paniers de fruits et légumes bios mis à disposition chaque semaine à la pharmacie de quartier
9. Mise à jour et amélioration de la lisibilité du plan signalétique du quartier



[ILL. 2]



[ILL. 3]



[ILL. 4]



[ILL. 5]

[ILL. 2] La première balade safari en juin 2013 a fait l'objet d'un petit film.

[ILL. 3] Les enfants sont consultés pour la rénovation de la place de jeux.

[ILL. 4] Le premier fitness urbain de Lausanne est inauguré en mai 2015.

[ILL. 5] La balade safari finale en avril 2016 permet de sensibiliser aux déchets sur le chemin de l'école. (Sources: Ville de Lausanne)

### Des règles du jeu clairement établies

Le contrat de quartier s'articule autour d'une commission de quartier réunissant associations, habitant-e-s et acteurs institutionnels déjà actifs (centres socioculturels, sociétés de développement, etc.), lesquels élaborent une feuille de route répertoriant les projets souhaitables. Ce document est ensuite validé par la Municipalité. Le suivi est assuré par la commission de quartier, en lien avec un groupe d'accompagnement composé de répondants administratifs issus des services concernés par les projets. Une fois par année, une conférence publique de quartier discute des projets et de leur avancement. La démarche est coordonnée et portée par une responsable de projet issue de l'administration communale, aidée d'une assistante.

Les étapes de la démarche peuvent être résumées de la manière suivante:

- après des contacts préalables avec les acteurs principaux du quartier, une *balade safari* est notamment proposée afin d'établir un premier *diagnostic partagé* sur les usages, les points forts et les faiblesses du quartier, aux yeux de ses habitant-e-s;
- une réunion publique, soit la *conférence de quartier*, permet de lancer officiellement le contrat, en présence des autorités, et de désigner ensuite la *commission de quartier*;
- la commission suivra l'entier du processus, à commencer par la tenue d'ateliers thématiques permettant d'élaborer des constats et d'établir une liste de projets de proximité envisageables afin d'améliorer la qualité de vie;
- les projets sont classés et mis en forme dans la *feuille de route*;
- une fois par année au moins, la *conférence de quartier* permet d'informer l'ensemble de la population et de faire le point sur la démarche.
- A la fin du délai imparti, un bilan est réalisé et dans la mesure du possible, les forces vives qui ont pris part à l'ensemble de la démarche sont soutenues pour trouver elles-mêmes une suite aux actions entreprises, soit par la création d'une association, soit en renforçant la dynamique d'une association existante.

### Une démarche de proximité

La spécificité du contrat de quartier réside dans son action à l'échelle humaine, ceci dans trois dimensions au moins. Pour commencer, le périmètre d'intervention est soigneusement choisi au départ en fonction de la perception que les habitant-e-s ont de leur quartier et de ses limites. On peut s'engager et donner du temps et de l'énergie à condition de maîtriser l'échelle, de connaître et de faire sien cette portion de territoire. Les deux contrats de quartier déjà menés concernaient chacun environ 4000 personnes et avaient un sens «géographique» pour les habitant-e-s, leur permettant de dire «je suis de tel quartier...».

Ensuite, le dispositif mis en place doit être souple et adaptable à la réalité tant des habitant-e-s que des problèmes rencontrés. Les réunions de travail, les rencontres et les discussions ont toujours lieu dans le quartier et non dans les bureaux de l'administration. Plusieurs balades safaris [ILL. 2+5] ont été organisées pour comprendre de près tant les problèmes que les solutions à trouver. L'idée est de faire prendre conscience aux habitant-e-s de leur expertise du quartier au quotidien, l'administration tentant de s'adapter à leurs besoins et questions.

Enfin, l'échelle humaine est présente dans la tentative de dialogue entre les habitant-e-s-usagers avec les experts techniques des différents services de la Ville. Ce dialogue fonctionne de façon satisfaisante si le respect mutuel est de mise, si les habitant-e-s sont écoutés dans leurs observations, plaintes ou propositions et si le personnel de l'administration peut exposer sereinement tant les moyens à disposition que le calendrier ou encore les enjeux des chantiers ou transformations urbaines nécessaires ou planifiées. Cet apprentissage réciproque débouche sur le succès si le cadre est clair et les règles du jeu posées.

### Faire avec peu

Ce dispositif est entièrement financé par le Fonds communal du développement durable et comprend une somme annuelle de 50'000 francs pour le financement des projets durant une période limitée, ainsi que les salaires de deux personnes à temps partiel.

Les meilleurs projets ne sont pas les plus chers. Ce budget modeste met en avant l'importance du choix des projets de la feuille de route. Un travail considérable de «digestion» est effectué pour passer d'une liste de revendications des habitant-e-s – sorte de «y a qu'à» – à un inventaire débouchant sur des mesures concrètes, liées à l'engagement conjoint des services de la Ville avec des citoyennes et citoyens déterminés à voir chez eux des améliorations visibles et proches de leurs préoccupations.

### Deux premières expériences positives

Un bilan du premier contrat de quartier (Montelly) et de ses réalisations a été fait après une évaluation de l'Observatoire universitaire de la ville et du développement durable (OUVDD). Un mandat similaire a été donné pour le contrat de quartier des Boveresses, terminé à mi-2016.

Globalement, l'évaluation de cette seconde expérience fournit «des résultats très positifs et encourageants pour la qualité de l'action publique» [2] et relève les améliorations apportées dans le cadre du deuxième contrat de quartier, en particulier la mise sur pied du groupe d'accompagnement. Au titre du bilan, il convient de relever nombre de réalisations tangibles, qu'elles soient matérielles ou non, facilitées, financées ou directement organisées sous l'égide du contrat de quartier. Au total, plus de vingt projets petits ou grands, ont vu le jour, concernant la mobilité, l'espace public, les équipements collectifs, le logement ou encore le «vivre ensemble» [ILL. 1].

L'évaluation faite par les chercheurs aboutit à la formulation des cinq recommandations suivantes:

1. affirmer le quartier comme catégorie d'action politique;
2. définir une stratégie de développement des contrats de quartier via une véritable politique des quartiers;
3. miser sur la transversalité et la créativité des contrats de quartier;
4. ancrer la démarche au sein des quartiers dans un processus permanent;
5. capitaliser et exploiter les résultats dans la durée.

### L'échelle du quartier légitimée

Au vu du bilan positif des deux premières expériences, la Municipalité entend poursuivre la démarche dans d'autres quartiers existants. Dans le but, entre autres, de lutter contre l'exclusion sociale et de favoriser les mixités sociale et fonctionnelle, la priorité sera dévolue aux quartiers porteurs de demandes formalisées ou latentes émanant tant des institutions et des acteurs associatifs que des habitant-e-s. Allant dans le sens des recommandations émises, la Municipalité partage la vision de l'OUVDD qui définit le contrat de quartier comme un outil de politique publique ciblé, souple et pragmatique. Un nouveau contrat de quartier va débiter cet automne à Prélaz-Valency.

### Prendre soin de la ville ordinaire

Ce sont les habitant-e-s qui mènent et font vivre les contrats de quartier. L'ancrage politique actuel, la poursuite d'un contrat après l'autre, voire le renforcement du dispositif, sont garants d'une amélioration du cadre de vie dans les quartiers qui souhaitent s'engager dans ce sens, ceci grâce à la participation citoyenne. A Lausanne, ville en mutation avec de nombreux grands chantiers à venir tels que celui de l'éco-quartier des Plaines-du-Loup ou de la gare et ses alentours, le contrat de quartier

fait désormais partie des outils mobilisables pour soigner les quartiers, ces portions de territoire ordinaires hors des grands projets urbains, où l'expertise des usagers et le vivre en ville prennent tout leur sens.

---

#### LINK

[www.lausanne.ch/boveresses](http://www.lausanne.ch/boveresses)

---

#### CONTACT

[genevieve.ziegler@lausanne.ch](mailto:genevieve.ziegler@lausanne.ch)

---

## ZUSAMMENFASSUNG *Der «Quartiervertrag», ein Instrument für Projekte in menschlichem Massstab?*

*Der «Quartiervertrag» ist ein auf Vertrauen basierendes Engagement zwischen der Stadt und den Leuten, die in einem Quartier wohnen oder arbeiten. Dabei geht es darum, sich miteinander für die nachhaltige Verbesserung der Lebensqualität sowie des Wohn- und Arbeitsumfelds einzusetzen, das heisst, auf den Alltag bezogene, gemeinsame Nachbarschaftsprojekte zu realisieren. Das Vorgehen zielt darauf ab, von den Nutzungserfahrungen der Bewohner zu profitieren sowie das lokale Vereinsnetz und die Kontakte zwischen Verwaltung und Einwohnerschaft zu stärken. Ein weiteres Merkmal des Quartiervertrags ist dessen zeitliche Beschränkung (drei Jahre im Falle von Boveresses im Nordosten von Lausanne). Dies, um das Engagement und die Energien der Teilnehmenden zu bündeln. Als eigentlicher «Auslöser» schafft der Quartiervertrag soziale Bindungen aufgrund konkreter Einrichtungsvorhaben, die zwar bescheiden sind, für die Bewohner jedoch einen grossen symbolischen Wert besitzen. Er mobilisiert Energien und fördert den Dialog sowie die Partnerschaft zwischen den Akteuren des Quartiers und der öffentlichen Verwaltung.*

*Das «Observatoire universitaire de la ville et du développement durable» der Universität Lausanne wertete die Erfahrungen der beiden Lausanner Quartierverträge, Montelly und Boveresses, aus. Das Quartier Boveresses weist bezüglich der Qualität der öffentlichen Massnahmen sehr positive und ermutigende Resultate auf, mit zahlreichen spürbaren Ergebnissen, materiellen und anderen, die direkt im Rahmen des Quartiervertrags organisiert, ermöglicht oder finanziert wurden. Über zwanzig kleinere und grössere Projekte wurden ins Leben gerufen – zum Thema Mobilität, öffentlicher Raum, kollektive Einrichtungen, Wohnen oder auch «miteinander leben». Von diesem Ergebnis bestätigt, stellt die Behörde in ihrer neuen Zusammensetzung für die Legislatur 2016–21 den Massstab des Quartiers in den Vordergrund und beabsichtigt das Vorgehen in weiteren Quartieren anzuwenden, unter Berücksichtigung der Empfehlungen der Forschungsstellen.*

*Beim Quartiervertrag ist der menschliche Massstab Ausgangspunkt für jegliche Intervention. Als flexibles und pragmatisches Instrument für zielgerichtete öffentliche Politik stellt er die Bewohner und Nutzer ins Zentrum und berücksichtigt deren präzise Analyse des urbanen Alltags, Dinge, die manchmal zugunsten anderer städtebaulicher Anliegen vergessen gehen.*

---

[2] A. Da Cunha, M. Delabarre et B. Dugua, «Le contrat de quartier des Boveresses, une expérience participative dans la ville ordinaire», Observatoire universitaire de la ville et du développement durable, mars 2016.

# «Zukunft pflanzen» – Wege zu einer lebensdienlichen Versorgung

**PETRA HAGEN HODGSON**  
Dozentin ZHAW,  
Leiterin Forschungsbereich  
Urbane Grünräume.



**[ABB. 1]** Salatköpfe und Radieschen im Hochhaus in Suwon – naturverträgliche Technologie? Experimentelle Vertical Farm. Noch rentiert die Produktion nicht. (Foto: Petra Hagen Hodgson)

**Dass der Bezug zwischen Land und Stadt, zwischen Herstellung von Nahrungsmitteln für unsere Versorgung und ihrem Verbrauch, heute nicht im Gleichgewicht ist, belegen etliche Volksinitiativen der letzten Jahre in der Schweiz. Derzeit laufen vier Initiativen, die sich um Ernährungssicherheit bzw. Ernährungssouveränität sowie um die gesundheitliche Qualität unserer Nahrungsmittel und einer artgerechten Tierhaltung drehen. Sie stehen im Kontext einer globalen, kontrovers geführten Auseinandersetzung. 2008 wurde der von der Weltbank und der UNO initiierte Weltagrarbericht publiziert. Er bietet eine konkrete und glaubwürdige Perspektive für die Zukunft.**

Die enormen Umwälzungen, die mit der Industrialisierung einhergingen, haben bekanntlich alle unsere Lebensbereiche bis heute zutiefst durchdrungen – vorab durch die Trennung von Wohnen und Arbeiten und den Takt der Maschine. Mit ihm ist der moderne, ökonomische Wachstums- und Effizienzgedanke eingeläutet worden wie die anhaltende Vorstellung, dass alles technisch lösbar sei. Selbstverständlich blieb die Nahrungsmittelherstellung hiervon nicht ausgespart, wechselte die

Landwirtschaft von der vorwiegenden Subsistenzwirtschaft zur mechanisierten, hochtechnisierten, digitalisierten Massenproduktion (auch von Nischenprodukten) mit effizienten Märkten, gezieltem Marketing, einschliesslich globaler Spekulation auf Nahrungsmittel. An die Stelle traditioneller, kollektiver Arbeits- und Lebensformen mit direkten, mitmenschlichen Kontakten rückte eine distanzierte Arbeitgeber-Arbeitnehmer-Beziehung und entsprechende Konsument-Produzent-Beziehung. Gerade auch der Bereich der Ernährung, des Kochens und der Essgewohnheiten hat sich in diesem Sinne im letzten Jahrhundert enorm verändert – versinnbildlicht in permanenter Verfügbarkeit von Lebensmitteln im Supermarkt, im ubiquitären Fast Food, in zeitsparenden Convenience-Produkten bzw. Fertiggerichteten aller Art, insbesondere aber in den industriell bewirtschafteten, global gehandelten und verwerteten Monokulturen im Zeichen der «grünen Revolution» mit all ihren hinlänglich bekannten Folgen für Mensch und Umwelt. Zugleich hat sich die Vorstellung etlicher Städter vom Bauern als einem dienstleistenden Landschaftspfleger für die Freizeitlandschaft, insbesondere in Bezug auf das Berggebiet, verfestigt.



[ABB. 2]

[ABB. 2] Wädenswiler Garten seit 100 Jahren: Alltagsästhetik zwischen Nutzen und Freude an Blumen, Farben und Formen – Gärtnern braucht Geduld, Wissen und Erfahrung. (Foto: Martin Linsi)



[ABB. 3]

[ABB. 3] Swissair-Siedlung in Kloten (1948): seit bald siebzig Jahren wird hier in der grünen Parklandschaft gegärtnert. Die Grösse der Gemüsebeete ist je nach Bedarf veränderbar. (Foto: Petra Hagen Hodgson)

Nahrung – zumindest in unseren Breitengraden – ist einfach da. Woher die Nahrung, die wir Städter uns einverleiben, genau kommt, wie sie zu uns kommt, wer sie für uns hergestellt hat und was ihr gesundheitlicher Nährwert ist, haben viele von uns trotz aller Labels, Gesundheitsreports oder aufschlussreicher Dokumentarfilme nicht wirklich dabei oder wollen es nicht so genau wissen. Zu weit sind die meisten von uns von der realen Produktion entfernt.

Dabei war der direkte Bezug zwischen Herstellung und Verbrauch von Nahrungsmitteln und das dazugehörige Wissen noch lange gegeben. Bis weit in die 1950er-Jahre brachten Bauern in der Schweiz ihre Äpfel und Kartoffeln in Jutesäcken aus der Region ins städtische Quartier. Selbst in den «fliessenden Grünflächen» der zahlreichen seit dem Zweiten Weltkrieg entstandenen Wohnsiedlungen wurde durchaus zur teilweisen Selbstversorgung noch gegärtnert – in manchen bis heute, in anderen heute wieder. Eigentlich aber waren diese Freiräume der «gegliederten, aufgelockerten, durchgrünten Stadt» schon nicht mehr als Gartenstadt konzipiert, als Stadt mit Gärten zur Versorgung, sondern als ein «gesundes» Wohnen für alle in einer idealen Parklandschaft – Vorboten der modernen, digitalisierten Konsum- und Wohlstandsgesellschaft mit ihren ganz neuen Abhängigkeiten.

Auch die Vorstellung der kompakten alten europäischen Stadt, die vom Dorf mit Nahrungsmitteln beliefert wird und umgekehrt vom Dorf, das mit allem anderen von der Stadt versorgt wird, traf so eindeutig nie zu. Gerade die neuere Forschung zu Ackerbürgerstädten hat die (durchaus unterschiedliche, mehrheitlich im Nebenerwerb stattfindende) Ländlichkeit der alten Stadt vom Mittelalter bis in die Neuzeit aufgezeigt. Selbst innerhalb der Mauerringe fand Landwirtschaft statt, was Stadtgrundrisse mit Strassennamen wie «Auf dem Acker» belegen. [1] Die typisch stadtbürgerliche Organisationsform der Zunft gab es auch für Bauern. Umgekehrt wiesen ländliche Siedlungen durchaus städtische Eigenschaften auf. In Wädenswil fand um 1770 bereits die Hälfte der Einwohner ihr Einkommen nicht mehr in der Landwirtschaft, sondern in textiler Heimarbeit und dem Verlagswesen. Umgekehrt weist das Dorf, seit 1974 dritte Stadt am Zürichsee, heute immer noch 72 Bauernbetriebe in der Gemeinde auf, davon 51 hauptbetrieblich. Wo also liegt das Problem?

In Wädenswil wohnt eine 96-jährige Dame in einem kleinen Haus mit Garten. Sie teilt beides mit ihrer bald 70-jährigen Tochter – jede für sich in der eigenen Wohnung. Seit fast einem Jahrhundert hat der Garten der Familie eine reale ökonomische Funktion. Bis heute betreiben die beiden Damen beharrlich weitgehende Selbstversorgung. Für die schwere Gartenarbeit kommt die Enkelin aus der Nachbargemeinde herüber. Kartoffeln und Kuhmist beziehen sie vom Bauern aus der Gemeinde, Pflanzen und eingemachte Marmelade tauschen sie mit Freunden und Bekannten aus. Zwar ist angesichts globaler Billigprodukte die ökonomische Bedeutung des Gartens geschwunden. Dafür bietet er Lebensqualität und Gesundheit – nicht zuletzt über den guten Geschmack des selbst geernteten, frisch zubereiteten Gemüses und Obstes. Mit dieser Lebensform im kleinen Haus und Garten konnten sich die beiden Damen auch in schwierigen Zeiten eine weitgehende wirtschaftliche Unabhängigkeit bewahren. Ihr Landverbrauch fürs Wohnen ist klein, die ganze Nahrungsmittel-Wertschöpfungskette findet saisonal am Fleck statt, die soziale Eingebundenheit bis ins hohe Alter ist gewährleistet. Ihr grosses Reservoir an Wissen und Erfahrung gibt die alte Dame an Tochter und Enkelkind weiter. Der Konsumgesellschaft hat sie weitgehend standgehalten.

Nun werden sicher nicht alle Menschen so leben wollen oder können. Der Besitz des eigenen Gartens ist für viele ein Privileg, anderen fehlt die Zeit neben dem Beruf, wiederum anderen die Lust. Doch dieser Garten berührt, weil er etwas bietet, wovon viele in der «flüchtigen Moderne» heute träumen: er ist alltäglich, unspektakulär aber verlässlich-handfest und durch den suffizienten, selbstbestimmten Lebensstil lebensdienlich. Damit ist er authentisch. Zwar lassen sich inzwischen überall kontrollierte, zertifizierte, gesunde Bioprodukte auch in Supermärkten kaufen, doch scheinen sie nicht wirklich glaubwürdig genug angeboten zu werden, können als Ersatzhandlung nicht den direkten Bezug zur Herstellung vermitteln, sind dann eben doch oft weit hergereist, weil nicht saisonal, oft unter problematischen Arbeitsbedingungen hergestellt oder kommen im Winter wenig schmackhaft aus dem Treibhaus.

Anders verhält es sich mit den Projekten der «solidarischen Landwirtschaft». Im Nachgang des Club of Rome, der UNO-Konferenz in Stockholm 1972 und der Ölkrise 1973 wurde die erste Gemüsekooperative Europas 1978 am Stadtrand von Genf gegründet. [2] Sie orientierte sich an der in japanischen «Teikei»-Landwirtschaftsform und hatte Einfluss auf die in den 1980er-Jahren beginnenden Entwicklungen zur Community Supported Agriculture (CSA) in den USA bzw. begründete diese erst. Teikei entstand 1971 zeitgleich mit der Gründung des japanischen Biobauernverbandes und zwar im Zusammenhang mit zahlreichen Umwelt- und Lebensmittelskandalen aufgrund der raschen Industrialisierung der Landwirtschaft mit ihrem grossflächigen Einsatz chemischer Pestizide auf Monokultur nach amerikanischem Vorbild. Aus Sorge um die Gesundheit ihrer Kinder gingen junge Stadt-Mütter auf lokale Bauern zu und bauten gemeinsam mit ihnen ein System zum Direktverkauf von Bioprodukten auf – unabhängig und ausserhalb des globalen Marktes. Die Bewirtschaftung der Felder ist als autarker, geschlossener, ökologischer Kreislauf ausgelegt. Zu Deutsch bedeutet Teikei «Partnerschaft» und weist damit auf das Verhältnis zwischen Verbraucher und Produzent als keiner reinen Interessenbeziehung. Vielmehr verbindet die gemeinsame Denkweise zugunsten einer umweltverträglichen Landwirtschaft und schafft echte, verbindliche Beziehungen zwischen den teilhabenden Menschen aus der Stadt und vom Land. [3]

Bei sorgfältiger, ausgewogener Haushaltung könnte ganz Japan mit Teikei ernährt werden. [4] An vergleichbaren Schweizer Initiativen wie dem Berner Verein Soliterre, dem NaturGut Katzhof bei Richenthal oder der Gartenkooperative Ortoloco in Dietikon sind heute mehrere

Tausend Konsumenten beteiligt. Die zur Zeit der letzten Finanzkrise gegründete, selbstverwaltete Genossenschaft Ortoloco versteht sich durchaus politisch als alternative Form der Landwirtschaft jenseits der Praktiken des globalen Marktes und der Grosskonzerne – mit viel ehrenamtlicher Handarbeit, die aber auch gerade deshalb Freude bereitet, weil sie gemeinsam geleistet wird. Der direkte Bezug, die unmittelbare Verbindlichkeit und Verantwortung im sozialen Raum persönlicher Kontakte macht das Authentische aus

[1] Kurt-Ulrich Jäschke, Christhard Schrenk (Hrsg.): *Ackerbürgertum und Stadtwirtschaft. Zu Regionen und Perioden landwirtschaftlich bestimmten Städtewesens im Mittelalter*. Vorträge des gleichnamigen Symposiums vom 29. März bis 1. April 2001 in Heilbronn. Stadtarchiv Heilbronn 2002, S. 164.

[2] Bettina Dyttrich: *Gemeinsam auf dem Acker. Solidarische Landwirtschaft in der Schweiz*. Rotpunktverlag Zürich 2015, S. 7.

[3] vgl. Hiroko Amemiya: *Du Teikei aux AMAP*. Presses Universitaires de Rennes, Rennes 2011 sowie Aussagen im Film «Zukunft pflanzen» von Marie-Monique Robin, Arte 2012.

[4] Joshinori Kaneko im Film «Zukunft pflanzen» Marie-Monique Robin, Arte 2012.

und führt auf das menschliche Mass. Wir Menschen kooperieren gerne. Warum wir das tun, hat der Anthropologe und Psychologe Michael Tomasello mit dem Begriff der «geteilten Intentionalität» umschrieben, den er über vergleichende Verhaltensforschung entwickelt hat und mit dem er eine uns Menschen angeborene Fähigkeit zum Kooperieren beschreibt. Sie macht unser spezifisches Menschsein aus, aus ihr entsteht die gemeinsame soziale Perspektive mit geteiltem Wissen, aus ihr entsteht Innovation. Auf diesem Boden gedeiht die solidarische Landwirtschaft und weist in die Zukunft. Dieser Geist ist ebenso im Weltagrarbericht [5] zu finden, der auf höherer, globaler Ebene Orientierung für ein neues Verhältnis von Herstellung und Verbrauch von Lebensmitteln bietet. Damit ist er auch für die Schweiz relevant – zumal 45% der Nahrungs- bzw. Futtermittel eingeführt werden müssen.

An diesem bedeutenden Bericht haben über 500 Wissenschaftler aller Kontinente und verschiedener Fachrichtungen vier Jahre lang gearbeitet. Er fragt nach den Ursachen von Hunger, Fehlernährung, sozialer Ungerechtigkeit und Umweltschäden auf der Welt im Zusammenhang mit der Ernährungsfrage und sucht nach tragfähigen Lösungen, diese zu beheben und einmal nicht vorrangig danach, wie man – als Symptombekämpfung [6] – durch mehr Technik Produktivität steigern könne. Dazu schauten die Wissenschaftler 50 Jahre zurück, um zu analysieren, was sich bewährt hat und was nicht und blickten 50 Jahre in die Zukunft, um umweltverträgliche, sozial gerechte Lösungen zu finden. Der Bericht kommt zum Schluss, dass Hunger, Armut und Ungleichheit vor Ort auf Basis von Hilfe zur Selbsthilfe überwunden werden muss – u. a. damit Menschen nicht ihr Land, ihre Existenz und Selbstbestimmtheit mit den Slums der Mega-Cities tauschen müssen. Er untermauert wissenschaftlich das Zukunftsweisende einer auf Solidarität, lokalem Wissen und lokalen, kleinbäuerlichen Strukturen begründeten Landwirtschaft, die sich nach Erkenntnissen der Agrarökologie weiterentwickelt. So könnte selbst die für 2050 prognostizierte Weltbevölkerung ohne weitere Umweltschäden ernährt werden [7] – mit entsprechenden Implikationen für die Raumentwicklung. Da ein grosses Segment der biologischen Landwirtschaft «das herrschende System nicht infrage» [8] stellt, wie der Agrarökologe Miguel Altieri ausführlich, reicht sie alleine nicht. Er verweist auf Studien, die belegen, dass Mischkulturen, bei denen sich durch die aufeinander abgestimmte Artenvielfalt das System selbst reguliert, wie etwa beim mesoamerikanischen Milpa-System oder bei der Teikei-Methode, bis rund 10-fach produktiver sind als konventioneller Landbau. Die biologische Landwirtschaft kann dies nicht erreichen, weil die meisten biologischen Anbauflächen weltweit grossflächige, technisierte Monokulturen sind und ihre Produktion für den Export bestimmt ist: «Sie nutzt das Fenster, das ihr die globalisierte kapitalistische Ökonomie offen lässt. Und weil sie das tut, ist sie ein Teil des Problems, statt ein Teil der Lösung.» [9] Wissenschaftliche Ökobilanzen (Life Cycle Assessments) untermauern dies.

Das grundsätzliche Dilemma zwischen mehr oder weniger Technik wird eindrücklich im kometenhaften Aufstieg Südkoreas von einer traditionellen Agrargesellschaft in einem der

[5] Weltagrarbericht (Beverly D. Mc Intyre, Hans R. Herren, Judi Wakhungen, Robert T. Watson (Hrsg.): *Agriculture at a Crossroads. Synthesis Report*. IAASTD, Island Press, Washington 2009).

[6] Hans Herren im Gespräch mit Susanne Brunner. Tagesgespräch DRS 1, 31.1.2011.

[7] Hans Rudolf Herren: *Genug Nahrung für neun Milliarden Menschen*. NZZ, 4.1.2012.

[8,9] Miguel Altieri (University of California, Berkeley) in: Patrick Imhasly: «Die Grüne Revolution war ein totaler Misserfolg» In: NZZ am Sonntag, 31.5.2015.





[ABB. 4]

**[ABB. 4]** Urban Agriculture Projekt auf der Insel Nodul Island im Han Fluss mitten in Seoul. Eigentlich sollte dort ein riesiges Kulturzentrum entstehen. Der Smog ist so hoch, dass viele Menschen Schutzmasken vor Mund und Nase tragen. (Foto: Petra Hagen Hodgson)

ärmsten Länder der Welt zu einer modernen, marktwirtschaftlich orientierten Industrienation sichtbar. Während 1963 noch 63% der Bevölkerung in der Landwirtschaft beschäftigt waren, sind es 2001 nur noch 9%. Mit dem Beitritt Südkoreas in die WTO haben zahllose Kleinbauern aufgegeben. Sie konnten dem internationalen Wettbewerb nicht standhalten, die verordneten Flurbereinigungen haben die Grossbauern begünstigt und die Jungen sind ohne Jobperspektive in eine der Mega-Cities ausgewandert. [10] Seit ein paar Jahren wird mit einem enormen staatlichen Begrünungsprogramm versucht, die überhitzten, unwirtlichen städtischen Aussenräume der 11-Millionenstadt Seoul humaner zu gestalten. Während auf der Insel Nodul mitten im Han-Fluss ein beeindruckendes Urban-Agriculture-Projekt einschliesslich Nutzung menschlicher Exkremente nach uralter Terra-Preta-Methode angelegt wurde, damit die Bevölkerung wieder mehr Zugang zur landwirtschaftlichen Produktion findet, wird im Vorort Suwon mit einem Vertical-Farming-Pilotprojekt weiterhin auf neuste Technik gesetzt. Denn nur 22% des Landes sind territorial bedingt landwirtschaftlich nutzbar; Südkorea strebt aber aus leidvoller Kriegserfahrung Ernährungssouveränität an. So wird der Salat in Zukunft vielleicht direkt aus dem hermetisch abgeschlossenen (Schädlingsgefahr) Hochhaus stammen – hors-sol unter LED-Beleuchtung gezogen. Mit einem direkten, personal-emotionalen Bezug zwischen Herstellung und Verbrauch sowie Authentizität als Identifikationsmarker hat das Gemüse-Hochhaus wenig zu tun, aussagekräftige Ökobilanzierungen bezüglich Material- und Energieverbrauch für Bau und Unterhalt gibt es bisher nicht. Wenige Kilometer von Suwon entfernt steht die seit 2003 im Bau befindliche Planstadt Songdo. Bestens als Vorzeige-Green-Smart-Hochhaus-City vermarktet, wird hier jeder Lebensvollzug bis ins letzte Detail im Namen des Umweltschutzes, der Nachhaltigkeit und der Sicherheit akribisch mit ubiquitären Kameras aufgezeichnet und mit neuester Software im zentralisierten Kontrollturm überwacht – ein gigantisches Geschäft.

Business as usual, sagt uns der Weltagrarbericht, ist keine Option. Ihm zufolge sollte Wissenschaft mit indigenem Wissen und Erfahrung verbunden werden. Auch für die Raumplanung und städtebaulich-architektonische Setzungen bei uns kann er damit als Orientierung dienen: im möglichst weitreichenden Erhalt von Agrarland, Bewährtes bewahrend und identitätserhaltend, örtlich, nah und direkt, kleinteilig, durchmischt, multifunktional, vielfältig und bunt, durchaus mit Tomaten auf dem Balkon oder der gemeinsamen Dachterrasse, immer partnerschaftlich im Dialog mit einer agrarökologisch ausgerichteten Landwirtschaft – menschlich innovativ und weniger smart.

[10] vgl. Karl Engelhard: *Südkorea*. Waxmann Verlag, Münster 2004.

## RÉSUMÉ

### «Planter l'avenir» – pour un approvisionnement au service de la vie

*Que les relations entre campagne et ville, entre production alimentaire et consommation ne soient plus en équilibre, c'est ce dont témoignent, en Suisse, maintes initiatives populaires des dernières années. Celles-ci s'inscrivent dans les débats très polarisés menés à l'échelle internationale. En 2008 a été publié le Rapport sur l'agriculture mondiale commandé par la Banque mondiale et l'ONU, qui esquisse des perspectives concrètes et réalistes.*

*Les profonds bouleversements entraînés par l'industrialisation ont affecté tous les domaines de nos existences – y compris la production alimentaire, qui est passée, sous le signe de la «révolution verte», d'une économie de subsistance à une production de masse high-tech axée sur la monoculture. Sous nos latitudes, la nourriture est disponible en abondance. Aussi informés que nous soyons, pourtant, nous ne savons souvent pas vraiment d'où elle vient, comment elle nous parvient, qui la produit pour nous, ni quelle est sa véritable valeur nutritive. Beaucoup d'entre nous ont perdu les connaissances et la pratique nécessaires. Nous nous soucions certes beaucoup de ce que les modes de production et notre façon de nous alimenter soient sains, écologiques et socialement équitables. Mais comme nous avons pour la plupart perdu tout contact direct avec la production et que l'agriculture biologique est souvent organisée en grandes exploitations, l'offre très diversifiée de produits bio contrôlés et certifiés semble manifestement manquer de crédibilité et d'authenticité.*

*Il en va autrement des projets relevant de l'«agriculture solidaire». Suite aux scandales environnementaux et alimentaires qui éclatèrent dans le Japon des années 1970, un certain nombre de mères de famille qui habitaient la ville et craignaient pour la santé de leurs enfants rejoignirent des paysans locaux et mirent sur pied, avec eux, un système partenarial de vente directe de produits bio. Ce faisant, elles réactivèrent les relations directes qui s'étaient perdues entre consommateurs et producteurs, et ce, au-delà de la simple relation d'intérêt. Ce système, le Teikei, servit de modèle à la première coopérative maraîchère d'Europe, fondée en 1978 à Genève. Aujourd'hui, des initiatives à portée politique comparables sont par exemple Soliterre à Berne, Ortoloco dans la région du Grand Zurich, ou la Community Supported Agriculture (CSA) aux Etats-Unis.*

*On retrouve cet esprit d'«intentionnalité partagée» (Michael Tomasello) dans le Rapport sur l'agriculture mondiale, qui pose, à un niveau plus global, les jalons d'une redéfinition des rapports entre production et consommation. Cet important document était scientifiquement la perspective porteuse d'une agriculture basée sur la solidarité, le savoir local et les petites structures paysannes – une agriculture qui se développe de façon socialement intégrative d'après les découvertes de l'écologie agraire, qui associe l'expérience à la science, et qui se révèle d'ailleurs tout à fait productive. Une telle agriculture requiert assez peu de technologies sophistiquées, comme on l'observe par exemple en Corée du Sud, où les approches low-tech et high-tech se côtoient dans un contraste saisissant.*

# Mehr als Wohnraum – Wohnbedürfnisse im gesellschaftlichen Wandel

MARIE GLASER  
ETH Wohnforum –  
ETH CASE.



[ABB. 1]

**Wohnen in einer sozial nachhaltigen Stadt bedeutet zu einem angemessenen Preis in einer angenehmen, sicheren und gesunden Umgebung in Nachbarschaft zu anderen Menschen zu leben. Es bedeutet auch Zugang zu öffentlichen Verkehrsmitteln zu haben, das kulturelle Angebot nutzen zu können, den öffentlichen Raum vielfältig zu benutzen – und dies für alle Bürger und Bürgerinnen gleichermaßen. Dies wird kaum jemand bestreiten, und dass es eine komplexe und nicht immer leichte Aufgabe ist, an dieser sozialen Nachhaltigkeit der Stadt Stück um Stück weiterzubauen, ebenfalls nicht.**

Das demokratische Prinzip in einer «Stadt für Menschen» (Gehl), alle Ansprüche gleich zu berücksichtigen, heisst auf die Vielfalt der Bewohnerinnen und Bewohner einzugehen, ihre Wohnbedürfnisse und -praktiken zu kennen und ausreichend Räume für deren Wandel und Entwicklung zu lassen bzw. zu schaffen. Dass zwischen der Wirklichkeit und diesen Ideal-

bedingungen natürlich ein Unterschied besteht und es zu Interessenkonflikten der Akteure, die Stadt machen und leben, kommt, beobachten wir allerorten. In der Schweiz beispielsweise gehört der Grossteil (60%) der Immobilien privaten Eigentümern. Weitere 20% sind im Besitz von grossen institutionellen Anlegern wie Pensionskassen, Versicherungen oder Banken, und im Unterschied zu den Privaten mit meist anderen Voraussetzungen an Investitionsplanung und Rendite. Den kleineren restlichen Anteil besitzen Städte und Gemeinden sowie gemeinnützige Wohnbauträger wie Stiftungen oder Genossenschaften, die längerfristig und gemeinwohlorientiert agieren und mit Gewinnverzicht vermieten. In einzelnen Städten, wie z.B. Zürich oder Biel, ist der Anteil des gemeinnützigen Wohnbaus wesentlich höher und beträgt bis zu einem Fünftel des Gesamtmietbestands. [1]

[ABB. 1] Mehr-  
Generationen-Haus  
Giesserei in Winterthur.  
(Foto: Kurt Lampart)

[1] BFS Statistik der  
Schweiz, *Bau- und  
Wohnungswesen 2014*,  
Neuchâtel 2016, unter:  
[www.bfs.admin.ch/  
bfs/portal/de/index/  
themen/09/22/publ.  
html?publicationID=69  
93](http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/de/index/themen/09/22/publ.html?publicationID=6993) (24.6.2016).

[ABB. 2] Siedlung  
Vordere Lorraine  
in Bern. (Foto: Angela  
Birrer, ETH Wohnforum  
– ETH CASE)



[ABB. 2]

Klugen zeitgenössischen Planungen im Wohnen muss es gelingen, eine langfristige Bodenpolitik und aktive Wohnpolitik zu etablieren und einen Ausgleich zwischen diesen unterschiedlichen Interessen, der (maximalen) Rendite auf der einen Seite bzw. dem Mehrwert fürs Gemeinwohl und erschwinglichem Wohnraum auf der anderen Seite, auszuhandeln bzw. auch zu verordnen. Dass dies gelingen kann, zeigen Städte mit einem stark angespannten Wohnungsmarkt. Lausanne zum Beispiel kauft seit Jahren vorausschauend Land und betreibt eine aktive Wohnpolitik, um allen Menschen in der Stadt einen Platz zu bieten. Strategien sind u. a. Architekturwettbewerbe und Bauausschreibungen, oder auch die Gründung einer eigenen AG, die Wohnbauten realisiert.

Eine dringende aktuelle Frage ist die nach der Bezahlbarkeit des Wohnraums für grosse Teile der Bevölkerung. Derzeit verknüpft sich das Angebot auf dem Wohnungsmarkt in den grossen Schweizer Städten, Sanierungen und Ersatzneubauten werden durchgeführt, was zur Folge hat, dass preisgünstiger Wohnraum nach und nach verschwindet. Eine gute und preislich angemessene Wohnung zu finden ist schwierig. Seit Mitte der 1990er-Jahre ist beispielsweise der Zürcher Wohnungsmarkt stark angespannt. Die Leerstandsquote im Jahr 2015 betrug gleichbleibend tiefe 0.22 Prozent. [2] Die Wohnungsknappheit trifft besonders gesellschaftliche Gruppen mit einem durchschnittlichen bis tiefen Einkommen. Geringverdienende, wie zum Beispiel Teile der Älteren, Alleinerziehenden, Studierenden und Grossfamilien sowie benachteiligte Gruppen von Ausländerinnen und Ausländern, können sich kaum längerfristig Wohnraum in der Stadt leisten. Die stark steigenden Immobilienpreise und Mietzinse – letztere sind seit 2004 um rund 13 Prozent gestiegen, [3] Tendenz steigend [4] – verstärken die soziale Ungleichheit und bedrohen die teils über Jahre gewachsenen sozialen Netze in Nachbarschaften oder Hausgemeinschaften und fördern die soziale Segregation zwischen Stadtvierteln. Die Stadt reagiert und unternimmt (gemäss dem Votum der Zürcher Stimmbürgerinnen und -bürger zu einem wohnpolitischen Grundsatzartikel in der Gemeindeordnung) Anstrengungen, um den Anteil preisgünstiger Wohnungen in der Stadt bis 2050 auf ein Drittel zu erhöhen, insbesondere Familienwohnungen und Wohnungen für ältere Menschen zu erhalten und ökologisch vorbildliche Wohnungen auch im preisgünstigen Segment bereitzustellen. [5] Dank des in den letzten Jahren zusätzlich errichteten gemeinnützigen Wohnungsbaus durch Genossenschaften und auch durch die Kommune selbst, ist das Wohnen in Zürich für Familien und andere Gruppen mit kleinerem Einkommen wieder attraktiver

geworden. Ablesen lässt sich dies auch an der Abnahme der Einpersonenhaushalte seit der Jahrtausendwende. In Zürich sind derzeit 45 Prozent der Haushalte von Singles bewohnt und der Anteil nimmt weiter ab.

Diese Veränderungen auf dem Wohnungsmarkt sind Ausdruck eines grossen und dynamischen gesellschaftlichen Wandels. Dessen Merkmale sind: Globalisierung und Finanzkrise, Migration, demografischer Wandel, Individualisierung und Pluralisierung von Lebensstilen, Entwicklung neuer Informations- und Kommunikationstechnologien sowie neuer Transporttechnologien, zunehmende Mobilitätsanforderungen und -bedürfnisse, gewandelte Geschlechterverhältnisse sowie massive Veränderungen in der Arbeitswelt. Immer seltener verlaufen Berufsbiografien geradlinig in klar gegliederten Lebens- und Berufsabschnitten. Durch die Flexibilisierung, Ausdifferenzierung und Pluralisierung der Gesellschaft erweitern sich Handlungsoptionen ebenso wie Handlungsnotwendigkeiten. Dieser Wandel spiegelt sich auch im Wohnen: Wohn- und Haushaltsformen differenzieren sich aus und führen zu neuen und vielfältigen Wohnansprüchen und -bedürfnissen. Die individuellen Wohnsituationen ändern sich rascher und öfter als noch vor 40 Jahren. Die Wohnung verändert ihre Bedeutung vom privaten Rückzugsort hin zum Arbeits- und Lebensort und verlangt dadurch eine vielfältige Nutzbarkeit für Freizeit, Lernen, und Arbeiten und nach wie vor auch für den sozialen Austausch und zur Erholung.

Eine gute Wohnung und Wohnumgebung zeichnet sich dadurch aus, dass sie den Anforderungen der gewandelten Haushaltsformen gerecht wird. [6] Haushaltsformen sind oft an Lebensabschnitte gekoppelt und können sich schnell ändern, etwa dann wenn eine Beziehung auseinandergeht, ein Paar sich trennt, multilokal

[2] Statistik Stadt Zürich, *Leerwohnungsstatistik 2015*, unter: [www.statistik.zh.ch/internet/justiz\\_inneres/statistik/de/aktuell/mitteilungen/2015/Leerwohnungen\\_2015](http://www.statistik.zh.ch/internet/justiz_inneres/statistik/de/aktuell/mitteilungen/2015/Leerwohnungen_2015) (24.6.2016).

[3] Statistik Schweiz, *Mietpreisindex, Entwicklung der Mietpreise für Wohnungen 2003–2013*, unter: [www.bfs.admin.ch/bfs/portal/de/index/themen/05/06/blank/key/index.print.html](http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/de/index/themen/05/06/blank/key/index.print.html) (13.11.2014).

[4] *Zürcher Mietpreisindex – Dezember 2010 bis Mai 2016*, unter: [https://www.stadt-zuerich.ch/prd/de/index/statistik/themen/bauen-wohnen/mietpreise/mietpreisindex.html#zuercher\\_mietpreisindex\\_dezember2010bismai2016](https://www.stadt-zuerich.ch/prd/de/index/statistik/themen/bauen-wohnen/mietpreise/mietpreisindex.html#zuercher_mietpreisindex_dezember2010bismai2016) (24.6.2016).

[5] Volksabstimmung vom 27. November 2011: *Bis ins Jahr 2050 soll der Anteil gemeinnütziger Wohnungen in der Stadt einen Drittel der Mietwohnungen betragen*.

[6] Marie Glaser u. Nicola Hilti (2015), *In Zürich wird Neues erprobt: Gemeinschaftliches Wohnen im mehr als wohnen*, in: Margrit Hugentobler, Andreas Hofer, Pia Simmendinger (Hg.), *Mehr als wohnen: Genossenschaftlich planen – ein Modellfall aus Zürich, Basel*, S. 116–119.

lebt oder zu einer Patchwork-Familie zusammenwächst. Darüber hinaus verändern sich die Haushaltszusammensetzungen nicht nur entlang der Lebensphasen dynamischer, sondern auch zyklisch. Das heisst, eine Wohnung wird eine Zeitlang zum Beispiel von vier Personen bewohnt, dann wieder nur von zwei, etwa wenn Kinder abwechselnd bei einem Elternteil leben, in der Ausbildungsphase temporär bei den Eltern wohnen oder eine Grossmutter zeitweise mitwohnt. Eine gute Wohnsiedlung bietet eine Vielfalt an unterschiedlichen Wohnungstypen und -grössen an und ermöglicht einen siedlungsinternen Wechsel der Wohnung bei veränderten Lebensumständen, ohne dass alle Bezüge zu Nachbarn und Quartier verloren gehen müssen.

Bei vielen gemeinschaftlichen Wohnprojekten spielt die soziale Komponente eine wichtige Rolle. Ein Teil der Bewohnerinnen und Bewohner entscheidet sich bewusst für ein Leben in solidarischer Nachbarschaft, zu der Kinder und ältere Menschen ebenso gehören wie Migrantinnen und Migranten und sozial schwächer Gestellte. Auch die bewusste Entscheidung, weniger Wohnfläche zu konsumieren, ist ein Motiv. Das Konzept der Nachbarschaft erlebt aktuell zwar wieder eine Hochkonjunktur, idealisierte Vorstellungen eines homogenen sozialen Gefüges, welches an einen konkreten Ort gebunden ist, sollten aber kritisch reflektiert werden. Vielmehr ist Nachbarschaft als ein vielschichtiger, immer wieder aufs Neue hergestellter ortsübergreifender Zusammenhang unterschiedlicher Akteure zu verstehen.

Zunehmend dynamischere Lebensverläufe mit Brüchen und Neuorientierungen sowie eine ausgeprägte Vielfalt kennzeichnen auch die Gruppe der älteren Bewohnerinnen und Bewohner. Angemessenen Wohnraum für ältere Menschen verfügbar zu machen, ist eine der drängendsten Aufgaben unserer Gesellschaft. Der demografische Wandel macht es deutlich: Gegenwärtig findet eine rasche und doppelte demografische Alterung der Bevölkerung statt, das heisst die Anzahl der Älteren steigt, während diejenige der Jüngeren sinkt. [7] Es kommen zunehmend Generationen ins Alter, deren Lebenshintergründe und Lebensstile sich von den vorhergehenden Generationen deutlich unterscheiden, etwa die in den 1950er- und 1960er-Jahren geborenen Babyboomer. Die bezüglich unterschiedlicher Wohn- und Lebensformen bereits erprobte Generation sucht neue Formen des autonomen und individuellen Wohnens in altershomogener oder -heterogener Umgebung. [8] Die Wohnweisen der «jungen Alten» zeichnen sich durch eine grössere Vielfalt aus, individuell oder in gewählter Gemeinschaft und Nachbarschaft. Mehrgenerationenwohnen, altersdurchmischte barrierefreie Wohnsiedlungen (mit Services) werden ebenso nachgefragt wie Alters- und Pflegeeinrichtungen, welche die individuellen Bedürfnisse und Fähigkeiten der Bewohnenden berücksichtigen.

Vor diesem Hintergrund sind Projekte gefragt, die von Anfang an mit durchmischter Bewohnerstruktur und einem vielfältigen Nutzungsmix vor allem auch in den Erdgeschossen geplant werden. Sie verfügen idealerweise über nutzungsneutrale Räume, eine Vielfalt an Wohnungstypen und zumietbare Räume für flexible Nutzungen und temporären Bedarf. Solche Projekte können mehr als Wohnraum bieten, wenn sie auf die Gemeinschaft in der Siedlung und im Quartier, in den gemeinschaftlich genutzten Innen- und Aussenräumen hin orientiert sind.

So schaffen sie die Grundvoraussetzung für «Lebendigkeit». Es ist zu bedauern, dass bei viel zu vielen aktuellen grossräumigen Projekten und Überbauungen dieses vorhandene Wissen vom guten Wohnen und die Erfahrungen aus erfolgreichen Wohnprojekten, das vorhanden und greifbar ist, kaum im Vordergrund bzw. im Widerspruch zur Art und Weise steht, wie solche Projekte realisiert werden.

Die wesentliche Herausforderung im Wohnungsbau besteht darin, dass die sozialen Entwicklungen und damit auch die Wohnformen stets dynamischer als die Veränderungen der gebauten Umwelt bzw. des Wohnungsbestandes sind. Daher sind Strukturen gefragt, «die das Nicht-Übliche, das Nicht-Vorgesehene und Nicht-Voraussehende zulassen». [9] Beispiele gibt es genug.

---

## RÉSUMÉ

## Besoins résidentiels et mutations sociales

*Habiter dans une ville socialement durable, c'est vivre, à un prix convenable, dans un environnement agréable, sûr et sain, en bon voisinage avec d'autres. C'est aussi avoir accès aux transports publics, à l'offre culturelle et à l'espace public au même titre que tous les autres citoyens. Le principe démocratique consistant à tenir compte, dans une «ville pour tous» (Jan Gehl), des besoins et aspirations de chacun, implique de prendre en considération la diversité des habitants, de connaître leurs besoins et pratiques résidentiels et de laisser ou donner assez d'espace à leur évolution.*

*Que la réalité ne corresponde pas à ces conditions idéales et que des conflits puissent naître entre les différents acteurs qui font et vivent la ville, on l'observe partout. En Suisse, 60 pour cent des biens immobiliers appartiennent à des privés, 20 autres pour cent à des investisseurs institutionnels tels que caisses de pensions, assurances et banques, et le reste aux villes et communes, ainsi qu'aux maîtres d'ouvrage d'utilité publique, qui agissent dans l'intérêt commun et louent leurs logements sans but lucratif. Ceux-ci sont toujours aux premières lignes lorsque le marché du logement se tend et que le taux de vacance se rapproche de zéro (en 2015, il était de 0.22% en ville de Zurich). On connaît les conséquences de pareils taux en termes de ségrégation sociale. Or, il ne s'agit désormais plus seulement de produire des logements abordables, mais aussi des logements écologiques et adaptés aux diverses formes de ménages qui caractérisent notre société pluraliste.*

*Dans ce contexte, tous les acteurs du marché du logement sont appelés à développer des projets qui intègrent dès le départ les enjeux de mixité fonctionnelle et sociale, en proposant des types de logements variés et des locaux polyvalents. En effet, le principal défi réside dans le fait que les évolutions sociales sont toujours plus rapides que celles du parc de logements et de l'environnement bâti. D'où la nécessité d'imaginer des structures qui admettent l'inhabituel, l'imprévu et l'imprévisible. Les exemples existent.*

---

[7] Höpflinger, François (2008): *Die zweite Lebenshälfte – Lebensperiode im Wandel*, in: Huber, Andreas (Hg.): *Neues Wohnen in der zweiten Lebenshälfte*, Basel, S. 31–42.

[8] Andreas Huber (Hg.) (2008), *Neues Wohnen in der zweiten Lebenshälfte*, Edition Wohnen Band 2, ETH Wohnforum – ETH CASE, Basel.

[9] Gysi, Susanne (2009): *Zwischen Lifestyle und Wohnbedarf*, in: Glaser, Marie Antoinette; Eberle, Dietmar (Hg.): *Wohnen – im Wechselspiel zwischen privat und öffentlich*, Sulgen, S. 10–23, S. 23.

# Bachelorarbeit «Arealentwicklung Kunath» – Weiterentwicklung mit dem Erhalt des Kulturbetriebs

**DARIO ZALLOT**  
BSc FHO in  
Raumplanung.



[ABB. 1]

**Die Bachelorarbeit «Arealentwicklung Kunath» befasst sich mit der Fragestellung, wie das in Aarau gelegene Areal der ehemaligen Futtermittelfabrik und Geflügelfarm Kunath langfristig umgenutzt werden kann. Das erarbeitete Konzept entwickelt das Areal unter dem Erhalt des Kulturbetriebs «KIFF» weiter und ermöglicht eine flexible in Etappen gegliederte Umsetzung. Die Arbeit wurde mit dem FSU-Preis ausgezeichnet.**

## Wie soll sich das Areal weiter entwickeln?

Nachdem Ende der 80er/anfangs 90er-Jahre die Produktion auf dem Kunath Areal eingestellt wurde, zogen in die nicht mehr genutzten Bauten unterschiedliche Zwischennutzungen ein. In den Räumlichkeiten der ehemaligen Futtermühle wurde dabei der heute für Aarau bedeutende Kulturbetrieb «KIFF» (ausgeschrieben: Kultur in der Futterfabrik) untergebracht.

Da zahlreiche dieser mit Zwischennutzungen versehenen Bauten jedoch aus finanzieller Sicht abgeschrieben sind und die Grundeigentümerschaft grundsätzlich an einer «höherwertigeren» Nutzung des Areals interessiert ist, wurden in der Vergangenheit bereits unterschiedliche Projektideen verfolgt, aus finanziellen oder aus verkehrlichen Gründen jedoch wieder verworfen. Wie eine «höherwertigere» Nutzung des Areals aussehen könnte, war somit noch komplett offen.

Neben der Grundeigentümerschaft hat sich auch die Stadt Aarau mit der Zukunft des Kunath Areals bzw. des Quartiers (der Telli) beschäftigt. Längerfristig möchte man den heute stark auf MIV orientierten und durch Arbeiten geprägten Teil der Telli, zu dem auch das Kunath Areal gehört, stärker mit anderen Nutzungen durchmischen. Angrenzend an das Kunath Areal sind bereits zwei Arealentwicklungen im Gange bzw. eine der beiden abgeschlossen. Auf beiden Arealen wird sinngemäss dieser strategischen Überlegungen, massgeblich neuer Wohnraum geschaffen und Arbeiten deshalb nur noch untergeordnete Bedeutung erhalten.

In diesem Kontext galt es, im Rahmen der Bachelorarbeit für das Kunath Areal folgende drei Fragestellungen zu klären:

1. Welche «höherwertigeren» Nutzungen sind anzustreben?
2. Wie soll das Areal städtebaulich neu gegliedert werden?
3. Wie wird das Konzept planungsrechtlich umgesetzt?

Durch die Grundeigentümerschaft wurde eine zusätzliche Rahmenbedingung gestellt. Da sie das Areal selbstständig entwickeln möchte, aus finanziellen Gründen jedoch nicht das gesamte Areal auf einmal umnutzen kann, wurde eine Umsetzung in finanziell zweckmässigen Etappen vorausgesetzt.

**[ABB. 1]** Die ehemalige Mühle der Tierfutterfabrik Kunath. Heute die Heimat des «KIFF».

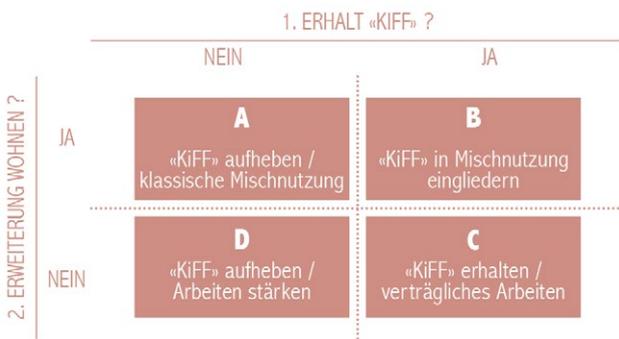
## Ein absehbarer Zielkonflikt

Zuerst musste die Frage nach der zweckmässigen «höherwertigeren» Nutzung des Areals geklärt werden. Dabei wurde die Fragestellung im Grundsatz bereits durch die strategischen Überlegungen der Stadt Aarau bzw. der darauf aufbauenden umliegenden Arealentwicklungen beantwortet. Die entsprechenden Areale streben eine klassische Mischnutzung aus Wohnen (75%) und Arbeiten (25%) an.

Es zeichnete sich jedoch schnell ab, dass ein solcher Nutzungsmix aufgrund des auf dem Kunath Areal angesiedelten «KiFF» nicht direkt übernommen werden konnte. Die Emissionen des Kulturbetriebs standen dem Schutzbedürfnis des Wohnens klar entgegen. Die Festlegung einer «höherwertigeren» Nutzung bedurfte somit zuerst der Klärung dieses Zielkonflikts.

Um zwischen Erhalt des «KiFF» und der Schaffung neuen Wohnraums abwägen zu können, wurden aus diesen beiden Zielen vier Stossrichtungen für die Entwicklung des Areals abgeleitet.

**[ABB. 2]** Aus den zwei grundlegenden Zielen wurden vier mögliche Entwicklungs-Stossrichtungen für das Kunath Areal abgeleitet (A–D).



## Ist das «KiFF» zu erhalten?

Was eine Auflösung des «KiFF» (gemäss Stossrichtungen A/D) für Vor- und Nachteile mit sich bringen würde, konnte anhand der reinen Betrachtung des Bearbeitungsperimeters nicht abschliessend beurteilt werden. Dies gab die Bedeutung des «KiFF» nicht ausreichend wieder. Es bedurfte dazu eines Rücksprungs auf die Quartierebene.

Dabei zeigte sich, dass der Kulturbetrieb bereits heute eine wichtige Funktion in der Tellli übernimmt. Er ist ein belebendes Element, welches Publikum in das topografisch vom restlichen Aarau getrennte Quartier zieht. Das «KiFF» verbindet die Tellli mit den übrigen Quartieren Aaraus.

Daraus wurde geschlossen, dass ohne den Kulturbetrieb vor allem das Quartier an Attraktivität verlieren würde. Um das Quartier qualitativ weiter entwickeln zu können, ist man neben einer stärkeren Nutzungsdurchmischung auf ein belebendes Element wie das «KiFF» angewiesen.

## Keine klassische Mischnutzung möglich

Obwohl sich die Nutzungsverteilung auf dem Areal ohne den Kulturbetrieb als deutlich flexibler erwiesen hätte, wurden aufgrund des Rücksprungs auf die Quartierebene die entsprechenden Stossrichtungen (A/D) nicht weiter verfolgt.

Das Variantenstudium zeigte, dass unter dem Erhalt des «KiFF», Stossrichtung C als die zweckmässigste Stossrichtung zu erachten ist. Die dadurch anzustrebenden Nutzungen bieten dem Kulturbetrieb ein konfliktfreies Umfeld, in welchem ihm die Möglichkeit offen gelassen wird, sich zukünftig auch weiter entwickeln zu können.

Der klassische Nutzungsmix der umliegenden Arealentwicklungen konnte sinngemäss nicht übernommen werden. Das aus Stossrichtung C heraus entwickelte Nutzungskonzept setzt weiterhin einen Fokus auf Arbeiten. Arbeitsnutzungen sollen dabei im Vergleich zur Ausgangslage «verträglicher» ausgestaltet werden und so auf die Entwicklung der umliegenden Areale reagieren. Es wurden bewusst Arbeitsnutzungen gewählt, welche nicht direkt auf den MIV orientiert sind und sich im selben Gebäude auch mit anderen Nutzungen (punktuell auch mit Wohnen) kombinieren lassen.

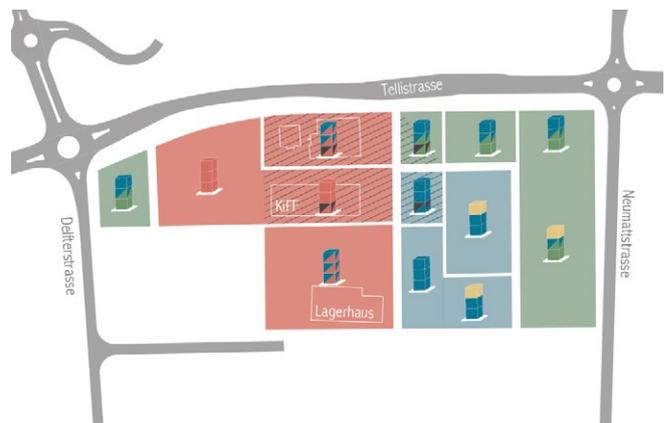
## Die konzeptionelle Gliederung des Areals

Das Nutzungskonzept unterteilt das Kunath Areal grob in zwei Bereiche. Der westliche Bereich wird durch Kultur und der östliche Bereich durch Dienstleistung/Verkauf geprägt. **[ABB. 3]**

Der kulturelle Bereich umfasst primär die kulturellen Nutzungen in den Bauten der ehemaligen Futtermühle. Diese sollen erhalten bleiben und in den Erdgeschossen durch gastronomische Nutzungen abgerundet werden. Westlich der ehemaligen Futtermühle ist eine Erweiterung des «KiFF» angedacht.

Südlich des Kulturbetriebs sollen bestehende Zwischenutzungen wie Künstlerateliers oder Vereinslokale mit Start-Ups ergänzt werden und dadurch um das ehemalige Lagerhaus herum eine Art «kreatives Dorf» entstehen.

Entlang der Areal begrenzenden Strassenräume sollen im EG und 1. OG Verkaufsnutzungen zugewiesen werden. Zurückversetzt werden diese durch nicht publikumsorientierte Dienstleistungen (Büros, etc.) ergänzt. Es sollen «Cluster-Effekte» genutzt werden. Die Arbeitsnutzungen greifen bestehende umliegende Nutzungen auf und/oder ergänzen sich gegenseitig. So sollen etwa Architekturbüros von Ausstellungsräumen für Gebäudeeinrichtung (z. B. Küchen-/Badbauer, etc.) profitieren können und umgekehrt.



	Dienstleistung	~ 65 % (der Nutzfläche)
	Verkauf	~ 10 %
	Kultur	~ 10 %
	Gastronomie	~ 2 %
	Wohnen	~ 13 %



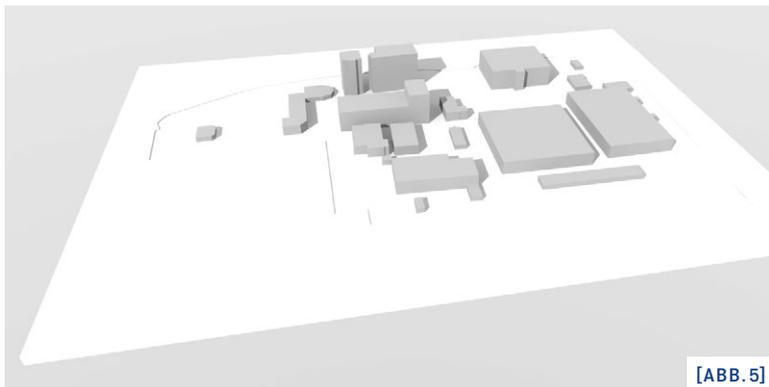
**[ABB. 3]** Das Nutzungskonzept stellt die angedachte flächige Verteilung der Nutzungen und deren grobe Aufteilung auf die Geschosse dar.



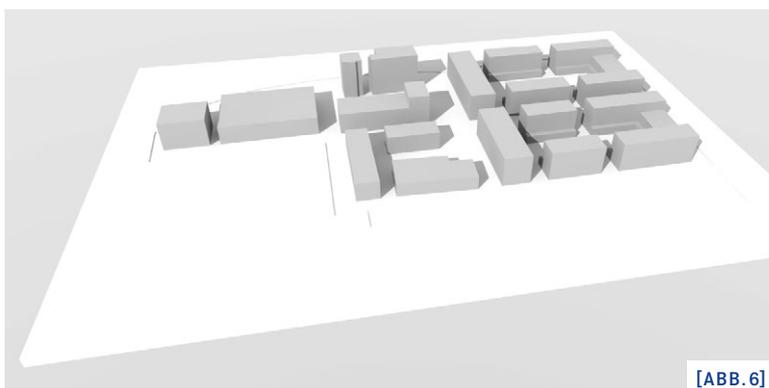
[ABB. 4]

[ABB. 5] Kubische Visualisierung des heutigen Baubestands auf dem Kunath Areal.

[ABB. 6] Visualisierung der angedachten Bauvolumen gemäss erarbeitetem Richtkonzept.



[ABB. 5]



[ABB. 6]

[ABB. 4] Anhand der Vorgaben des Nutzungskonzepts wurde ein Richtkonzept erarbeitet und das Areal baulich neu gegliedert.

- Bearbeitungsperimeter
- Bestehende Bauten
- ▨ Neue Bauten
- ISO Container (40 Zoll)
- ▨ Laubengang
- ▲ Zugang Gebäude
- Befestigte Fläche
- Fahrbahn
- ▨ Laubengang
- ▨ Kiesbelag
- ▨ Begrünte Fläche
- ▨ Parkfeld
- ◆ Zufahrt Tiefgarage
- ▨ Rampe
- ▨ Umriss Tiefgarage
- ▨ Gedeckte Fahrradabstellanlage
- ▨ Fahrrad Anlehnbügel
- ▨ Bushaltestelle
- Hochstämmiger Baum
- ▨ Hecke
- ▨ Wasserspiel
- ▨ Mauer/Erhöhung
- ⊗ Möblierung

## Von den Nutzungen zum Richtkonzept

Die zwei durch das Nutzungskonzept definierten Bereiche stellten unterschiedliche Anforderungen an mögliche Baustrukturen. Dies ist am vorliegenden städtebaulichen Richtkonzept immer noch klar ablesbar.

Während im westlichen Bereich bestehende und Charakter prägende Bauten wie die ehemalige Futtermühle, die Silobauten oder das ehemalige Lagerhaus erhalten und punktuell mit Neubauten ergänzt wurden, musste der östliche Bereich grundlegender angegangen werden. Die verwendeten aufgelösten Blockränder erwiesen sich dazu aus mehreren Gründen als vorteilhaft:

- Sie ermöglichen eine zusätzliche L-förmige Erschliessungsstrasse, wodurch auch innerhalb des Areals eine zweckmässige Adressbildung für die Arbeitsnutzung sichergestellt werden kann;
- Die westlichen Zeilenbauten dienen den östlich davon angeordneten Wohnungen als Lärmschutzriegel (Lärm durch Kultur);
- Da die Blockrandstruktur bewusst abgestimmt auf die bestehenden Bauten aufgelöst wurde, wird eine flexible Umsetzung sichergestellt. Die Blockränder können so aus dem Bestand heraus entwickelt werden. [ABB. 7]

In Bezug auf die Etappierung soll der Anstoss von den kulturellen Nutzungen ausgehen. Die erste Etappe sieht die Umsetzung des «kreativen Dorfes» vor. Auf der heute brachliegenden Fläche sollen anhand von Containerbauten auf einfache Art und Weise und abgestimmt auf die Bedürfnisse der dadurch angesprochenen Mieter, kostengünstige Räumlichkeiten geschaffen werden. Diese sollen das Areal zusätzlich beleben und früh im Prozess die benötigten Impulse setzen.

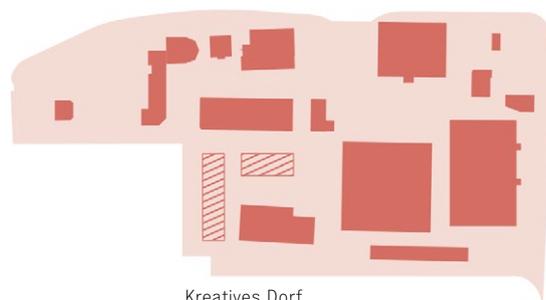
Die Geschossigkeit der Neubauten ist, abgestimmt auf die umliegenden Arealentwicklungen, auf maximal fünf Vollgeschosse festgelegt worden. Die zwei Silobauten werden dadurch die markantesten Bauten auf dem Areal bleiben und den Kulturbetrieb im Quartier kennzeichnen. Zusammen mit der westlich angrenzenden Erweiterungsbaute (Eventhalle), welche das «KIFF» stärker zur Tellistrasse hin orientieren wird, tritt der Kulturbetrieb dadurch repräsentativer bzw. markanter in Erscheinung.

## Die planungsrechtliche Sicherung des Konzepts

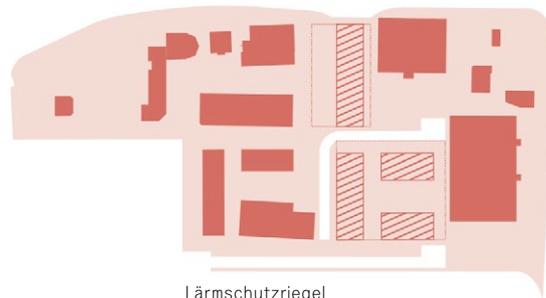
Die zentralen Elemente der Instrumentierung bilden die Anpassung der Bau- und Nutzungsordnung (BNO) und der vorprüfungsreif ausgearbeitete Gestaltungsplan Kunath.

Die Anpassung der BNO umfasst eine Ergänzung der Bestimmungen zur Arbeitszone und soll das im Konzept vorgesehene Ausmass an Verkaufsnutzungen sicherstellen. Da die Nutzungsplanung in Aarau noch nicht mit der kantonalen Richtplanung bezüglich Bestimmungen zu «Nutzungen mit hohem Verkehrsaufkommen» abgeglichen wurde, wäre die Arealentwicklung ansonsten in Konflikt mit diesen kantonalen Vorgaben gekommen.

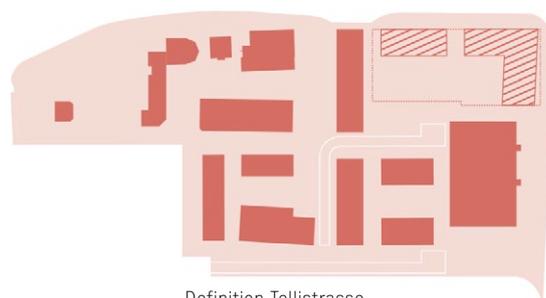
Der Gestaltungsplan übernahm, neben der Sicherung der vom Konzept angedachten Bebauungs- und Nutzungsstruktur eine zentrale Aufgabe zur Sicherung des vorgesehenen Wohnanteils. Obwohl Wohnen nur punktuell auf dem Kunath Areal angeordnet wurde, übertraf dies trotzdem das gemäss BNO in der Arbeitszone zulässige Mass. Es wurde deshalb von der Regelung Gebrauch gemacht, wonach der Stadtrat einen höheren Wohnanteil genehmigen kann. Die dazu einzuhaltenden Richtlinien bzw. Anforderungen an entsprechende Wohnungen sind umfassend in die Bestimmungen des Gestaltungsplans eingeflossen.



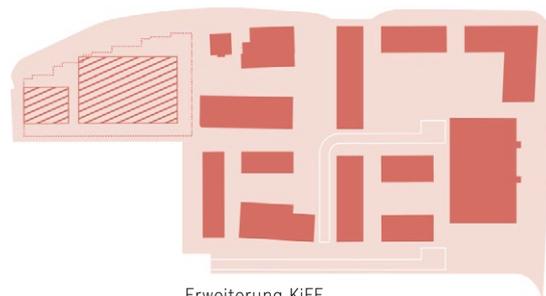
Kreatives Dorf



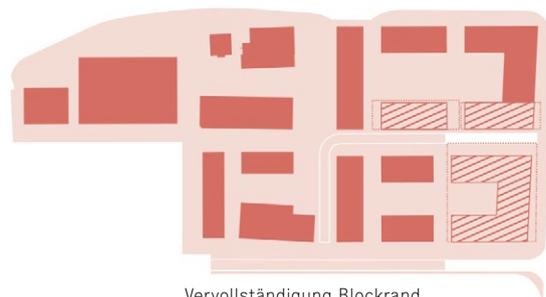
Lärmschutzriegel



Definition Tellistrasse



Erweiterung KIFF



Vervollständigung Blockrand

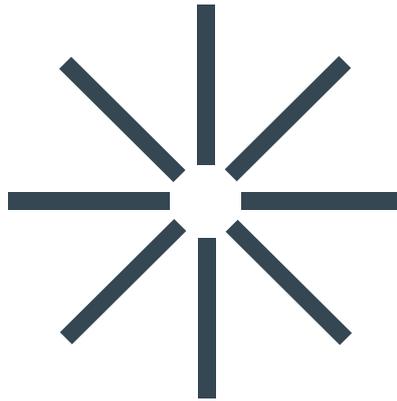
[ABB. 7] Die Arealentwicklung soll anhand der aufgeführten fünf Etappen schrittweise umgesetzt werden.

## KONTAKT

zallot\_da@bluewin.ch

## LINK

www.f-s-u.ch/media/archive1/news/news\_2015/  
ArealentwicklungKunath\_Erluterungsbericht\_klein.pdf



## Werden Sie Teil der kollektiven Immobilienintelligenz: Master of Advanced Studies in Real Estate.

Informationsabend: Montag, 5. September 2016

**CUREM** – Center for Urban & Real Estate Management  
Telefon 044 208 99 99 oder [www.curem.uzh.ch](http://www.curem.uzh.ch)

FUSS- UND RADVERKEHR

WEITERBILDUNG  
AN DER HSR

### CAS Fuss- und Radverkehr

Erfahren Sie, was es braucht, um Fuss- und Radverkehrsanlagen erfolgreich zu planen: Im Kurs lernen Sie das Konzept der Netz- und Routenplanung mit Querungen und Knotenlösungen kennen und binden auch Veloparkierung und Veloverleihsysteme in Ihre Planung mit ein.

<b>Beginn</b>	27. Oktober 2016
<b>Studienort</b>	HSR Hochschule für Technik Rapperswil und Zürich
<b>Studiendauer</b>	18 Kurstage von Oktober 2016 bis Februar 2017
<b>Anmeldeschluss</b>	31. August 2016
<b>Auskünfte</b>	T+41 (0)55 222 47 56 <a href="mailto:raumentwicklung@hsr.ch">raumentwicklung@hsr.ch</a>

Weitere Informationen und Anmeldung  
[www.hsr.ch/fuss-radverkehr](http://www.hsr.ch/fuss-radverkehr)



**HSR**  
HOCHSCHULE FÜR TECHNIK  
RAPPERSWIL  
FHO Fachhochschule Ostschweiz

Profis haben nie ausgelernt. Informieren Sie sich jetzt. [www.hsr.ch/fuss-radverkehr](http://www.hsr.ch/fuss-radverkehr)

# Nachrichten FSU / Informations de la FSU / Informazioni della FSU

## VERANSTALTUNG / MANIFESTATION

### Chance Raumplanung

Werkstattgespräch: Freitag, 30. September 2016, Zürich: Temporäre Nutzungen – Treiber innovativer Stadtentwicklung? Programm und Anmeldung: [www.f-s-u.ch](http://www.f-s-u.ch)

*Atelier d'entretien: Vendredi 30 septembre 2016 à Zurich: Affectations temporaires – moteurs d'un développement urbain innovant?*

Programme et inscriptions: [www.f-s-u.ch](http://www.f-s-u.ch)

## VERANSTALTUNG / MANIFESTATION

### Save the date

Zentralkonferenz 2016:  
Freitag, 11. November 2016 im KKL Luzern:  
Lärm – Klang – Ruhe  
Referate, Klangspaziergang, Diskussion  
und Apéro

*Conférence centrale 2016:  
Vendredi 11 novembre 2016, KKL Lucerne:  
Bruit – son – silence  
Exposés, balade sonore, discussion et apéro*

## VERANSTALTUNG / MANIFESTATION

### Vorankündigung / Annonce anticipée

Zentralkonferenz 2017:  
Freitag, 17. November 2017 im KKL Luzern

*Conférence centrale 2017:  
Vendredi 17 novembre 2017, KKL Lucerne*

## MITGLIEDERVERSAMMLUNG 2016

Am 20. Mai 2016 fand in Aarau die durch die Sektion Aargau bestens organisierte Mitgliederversammlung statt. Der Präsident, Frank Argast, durfte rund 70 Mitglieder im Jugendstil-Saal des Pestalozzi-Schulhauses begrüßen. Im statutarischen Teil wurde der Vorstand neu bestellt. Er setzt sich nach dem Rücktritt von Katharina Ramseier für die nächsten zwei Jahre wie folgt zusammen:

Frank Argast, Zürich (Präsident)  
Francesca Pedrina, Airolo (Vizepräsidentin)  
Beat Aliesch, Chur (Kassier)  
Dominique Robyr Soguel, Neuchâtel  
Pierre-Yves Delcourt, Grandvaux  
Wilhelm Natrup, Thalwil  
Anita Grams, Biel/Bienne  
Marc Schneider, Zürich und Ennenda

Im Anschluss an den statutarischen Teil boten der Kantonsplaner Daniel Kolb, Andreas Hämmerli von Mobimo und der Stadtentwickler Kurt Schneider in abwechslungsreichen Referaten einen Einblick in die Innenentwicklung von Aarau. Abgerundet wurde der Anlass mit Rundgängen durch die Innenstadt und einem reichhaltigen Apéro im stimmigen Rahmen des neuen Stadtmuseums. Der Vorstand dankt dem Organisationsteam um Kurt Schneider herzlich für die grosszügige Einladung und den gelungenen Anlass!

## ASSEMBLÉE GÉNÉRALE 2016 DE LA FSU

*L'assemblée générale 2016 de la FSU, impecablement organisée par la section argovienne, s'est tenue le 20 mai dernier à Aarau. Le président, Frank Argast, a accueilli quelque 70 membres dans la salle Jugendstil de l'Ecole Pestalozzi. Lors de la partie statutaire a eu lieu l'élection du comité qui, suite à la démission de Katharina Ramseier, se compose désormais, et pour les deux prochaines années, des personnes suivantes:*

*Frank Argast, Zurich (président)  
Francesca Pedrina, Airolo (vice-présidente)  
Beat Aliesch, Coire (caissier)  
Dominique Robyr-Soguel, Neuchâtel  
Pierre-Yves Delcourt, Grandvaux  
Wilhelm Natrup, Thalwil  
Anita Grams, Bienne  
Marc Schneider, Zurich et Ennenda*

*Après la partie statutaire, Daniel Kolb, amé-  
nagiste cantonal, Andreas Hämmerli, de Mo-  
bimo, et Kurt Schneider, urbaniste municipal,  
ont présenté la stratégie de la Ville d'Aarau  
en matière de développement vers l'intérieur.  
La manifestation s'est terminée par une visite  
du centre-ville et un copieux apéro au nou-  
veau Musée de la Ville. Le comité remercie  
chaleureusement l'équipe réunie autour de  
Kurt Schneider pour la généreuse invitation et  
l'excellent déroulement de la manifestation.*

## MITGLIEDER / MEMBRES

### Mutationen / Changements

01.05.2016 – 30.06.2016

### Eintritte / Adhésions

Ordentliche Mitglieder / Membres ordinaires:  
Bänninger Sandra, Zürich  
Barmann Gabriela, Baden  
König André, Bern  
Roessler Benedikt, Bern  
Tschudin Oliver, Zürich  
Widler-Albrecht Karin, Aarau

### Verbundene Mitglieder / Membres alliés:

Greiner Adrian, Zermatt  
Wiss Elena, Luzern

### Studierende / Etudiant(e)s:

Glatt Elise, Lausanne  
Sandoz Michaël, Lausanne

### Büromitglieder / Bureaux membres:

BikePlan AG, Zermatt

## REDAKTIONSSCHLUSS FSU INFO /

### DÉLAI RÉDACTIONNEL FSU INFO

Bitte senden Sie uns Ihre Beiträge per Mail bzw. per Post. Für eine frühzeitige Voranmeldung Ihres Beitrages sind wir dankbar. / *Merci de nous envoyer vos communications par e-mail ou par courrier et de nous les annoncer à l'avance.*

Nr. No	Redaktionsschluss Délai rédactionnel	Versand COLLAGE Envoi COLLAGE
5/16	22.08.2016	18.10.2016
6/16	24.10.2016	19.12.2016
1/17	31.12.2016	23.02.2017

## KONTAKT / CONTACT / CONTATTO

Fédération suisse des urbanistes  
Fachverband Schweizer RaumplanerInnen  
Federazione svizzera degli urbanisti  
Federaziun svizra d'urbanists

Geschäftsstelle, Alexanderstrasse 38,  
Postfach 216, 7001 Chur  
Tel 044 283 40 40, Fax 044 283 40 41  
[info@f-s-u.ch](mailto:info@f-s-u.ch), [www.f-s-u.ch](http://www.f-s-u.ch)



+

+

+



+

+

+



+

+

+

