

Die Coronakrise hat uns von einem Tag auf den anderen vorübergehend sesshaft gemacht. Welche Lehren und Konsequenzen lassen sich aus diesem grossen Feldversuch für die künftige Gestaltung des Lebensraums Schweiz ziehen? Was ist nötig, damit wir unsere Zwangsmobilität auf Dauer reduzieren können? Und zwar so, dass wir künftig nicht mehr nur dezentral wohnen, sondern auch vermehrt dezentral arbeiten und damit auch den Boden- und Energieverbrauch eindämmen.

Der Historiker und Raumplaner Paul Schneeberger und der an der ETH lehrende Geograf, Urbanist und Unternehmer Joris Van Wezemaël halten in diesem Buch Antworten auf diese Fragen bereit. Diese basieren auf grundsätzlichen Überlegungen zu Innovationszyklen und zur Siedlungsgeschichte, auf Gesprächen mit sorgfältig ausgewählten Fachleuten aus der Arbeitswelt, der Mobilität, des Wohnens, des Detailhandels und der Freiräume sowie auf Beispielen aus diesen Themenfeldern, die sie für zukunftssträftig halten.

HOCH
PART
ERRE

ETH zürich

STL Spatial
Transformation
Laboratories

ISBN: 978-3-909928-73-6

DezentralSchweiz Paul Schneeberger und Joris Van Wezemaël

Dezentral Schweiz

Wie uns Corona sesshafter macht und
was das für unsere Lebensräume bedeutet

Paul Schneeberger und Joris Van Wezemaël

Edition Hochparterre

Paul Schneeberger und Joris Van Wezemael

Dezentralschweiz

Wie uns Corona sesshafter macht und
was das für unsere Lebensräume bedeutet

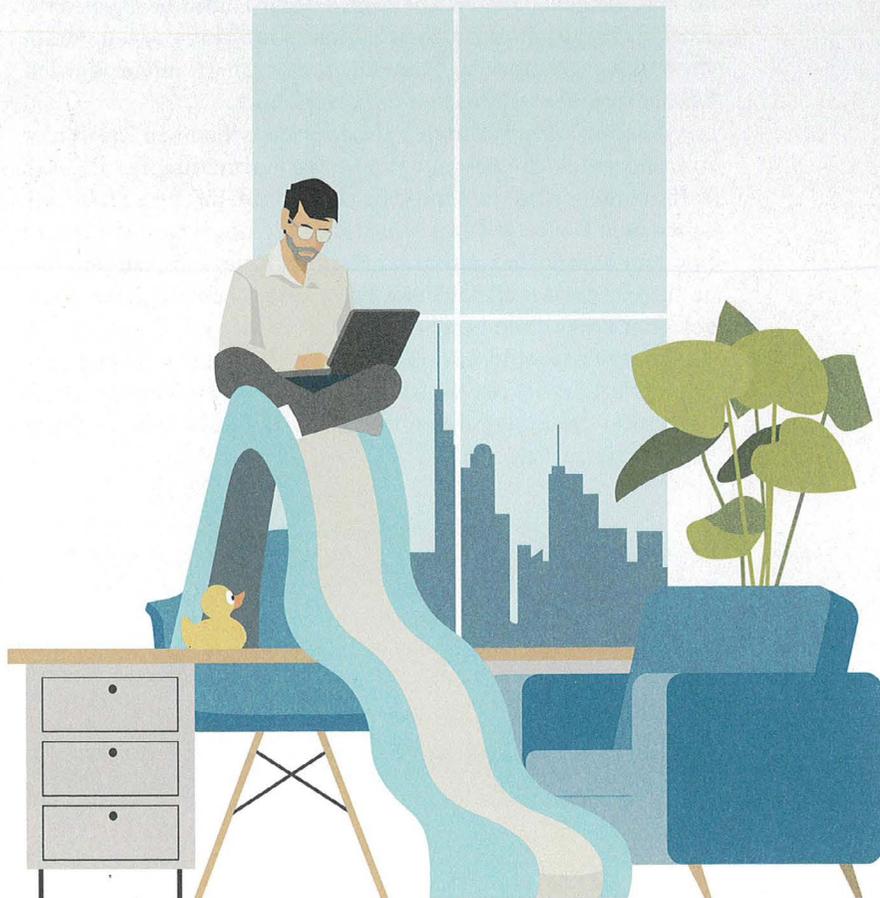
Edition Hochparterre

Inhalt

Vorwort

Ob in New York oder in der Schweiz:

	Die neue Flexibilität in Freiheit ummünzen	7
1	Mehr Sesshaftigkeit als Perspektive	13
2	Mehr Sesshaftigkeit als Erfahrung	19
	Der Feldversuch und seine Gegenprobe	23
3	Krisen als Katalysatoren	25
	Vom Flächen- und Energiebedarf des Cloud Computing	31
4	Das Pendlerland als Prinzip	35
	Vom Flächen- und Energiebedarf der Mobilität	40
5	Dezentralschweiz zum Ersten: Die multilokale Büroarbeit	43
	Das gute Beispiel: Der Arbeits- und Austauschort «Wunderraum» in Pfäffikon SZ	53
6	Dezentralschweiz zum Zweiten: Der Abschied von der Zwangsmobilität	57
	Das gute Beispiel: Die neuen Velospuren von Lausanne	66
7	Dezentralschweiz zum Dritten: Das Wiederentdecken des multifunktionalen Wohnens	69
	Das gute Beispiel: Die flächeneffiziente Siedlung «Limmergy» in Obersiggenthal	77
8	Dezentralschweiz zum Vierten: Die Wiederkehr der kleinen Zentren	81
	Das gute Beispiel: Ein grösseres Zentrum für das Würzenbachquartier in Luzern	89
9	Dezentralschweiz zum Fünften: Das Aufblühen der Freiräume	93
	Das gute Beispiel: Die offenen Schulhausplätze von Kloten	103
10	Mehr Sesshaftigkeit als Programm	107
	Quellen, Kronzeuginnen, Autoren, Dank	117



7

Dezentralschweiz zum Dritten: Das Wiederentdecken des multifunktionalen Wohnens

Kehrseite der leeren Büros, der leeren Züge und der fast leeren Strassen ab Mitte März 2020 sind die vollen Wohnungen. Von einem Tag auf den anderen spielen sie nicht mehr nur die Rolle, die ihnen seit dem Abschied vom Ideal der klassischen Hausfrauen zugeordnet ist: Orte zum Essen, zum Schlafen und für jenen Teil der Freizeit, in dem man nicht auf Achse ist. Sie sind jetzt nicht nur Hauptorte der Freizeit, sondern auch Büros und im Frühling 2020 sogar Schulzimmer und Hörsäle. Zum Homeoffice gesellt sich Distance-Learning. Der physische zwischenmenschliche Austausch wird auf den eigenen Haushalt beschränkt, der Bildschirm ersetzt Büros und Bildungseinrichtungen.

Das verlangt den Menschen in den betroffenen Haushalten über die unerwartete technische Herausforderung viel Improvisationsvermögen ab: Laptops müssen geteilt werden. Kleine Pulte haben plötzlich grössere Aufgaben, als nur Orte zu sein, an denen private Korrespondenz und die eigene Buchhaltung erledigt werden. Esszimmer und Schlafzimmer sind auch Arbeitszimmer, Kinderzimmer auch Schulzimmer. In den eigenen vier Wänden wird mit einem Mal viel optimiert. Zimmer, die unter normalen

Arbeitsorten werden können. Zudem sind die auf Monofunktionalität ausgerichteten Bau- und Zonenordnungen der neuen Realität anzupassen, damit sie weiterhin eine steuernde Funktion übernehmen können.

- Kantone, Gemeinden und Gestalter haben dafür zu sorgen, dass Siedlungen nicht länger als in sich geschlossene Areale oder gar Inseln konzipiert werden, die sich räumlich selbst genügen und mit ihrer Umgebung wenig bis nichts zu tun haben. Wenn sie bewusst in eine Beziehung mit ihrem Umfeld gesetzt werden und die öffentlichen (Frei-)Räume in den Gemeinden zugänglich und attraktiv gestaltet sind, reduziert das den Freizeitdruck auf das unmittelbare Umfeld von Wohnungen. Hebel dafür können Anpassung der Planungs- und Baugesetze sein. In den Siedlungen lässt sich mit der Wiederkehr einer Art stationären Hauswärts 2.0 eine Instanz schaffen, die Ansprechperson in handwerklichen Fragen und für Herausforderungen des Zusammenlebens vor Ort ist.
- Zweitwohnungen können als alternative temporäre Wohn- und Arbeitsorte ausserhalb der klassischen Ferienzeiten dazu beitragen, die Berggebiete zu beleben und die Ballungsräume zu entlasten. Wesentlich ist, dass dafür in erster Linie bereits vorhandene Räume aktiviert werden. Über digitale Plattformen lassen sich zeitweise unbelegte Zweitwohnungen als temporäre Arbeits- und Lebensräume vermitteln.

DAS GUTE BEISPIEL

Die flächeneffiziente Siedlung «Limmergy» in Obersiggenthal

Im Ortsteil Rieden von Obersiggenthal bei Baden entsteht im Siedlungsgebiet zwischen der Kantonsstrasse im Norden und der Limmat im Süden die CO₂-neutrale Überbauung «Limmergy». «Sie nimmt energetisch und konstruktiv vorweg, was in zehn bis zwanzig Jahren bei Neubauten Standard sein wird», sagt der Architekt Philippe Jorisch, einer der konzeptionellen und gestalterischen Köpfe des Projekts, das 2019 als Sieger aus einem öffentlichen Studienauftrag hervorging. Bauherr sind die Regionalwerke AG Baden, die von Beginn an die Ambition formuliert hatten, hier auf 5000 Quadratmetern «eine zukunftsweisende, nachhaltige Überbauung mit hoher Lebensqualität zu realisieren, welche auf optimale Weise die modernsten Technologien mit zeitgemässen Wohn- und Lebensformen sinnvoll verbindet».

Die von JOM Architekten entworfene Siedlung soll grösstenteils in Holzbauweise realisiert werden und auf ihre gesamte Lebenszeit gerechnet CO₂-neutral sein. Dabei sind auch die rund 3000 Tonnen CO₂ eingerechnet, welche die Bauarbeiten und die Produktion der notwendigen Bauteile in Zement, Stahl und Glas verursachen. Das gelingt, indem sie auch ein sogenanntes «integratives Kraftwerk» ist, das unter anderem über Solarzellen mehr Strom produziert, als sie selber benötigt. Hinzu kommt ein Mobilitätskonzept. Dieses gestattet es, im Rahmen der Sondernutzungsplanung die Zahl der Autoparkplätze von 40 auf 24 zu reduzieren und dafür 120 Veloabstellplätze vorzusehen.

Das Ensemble wird aus einem viergeschossigen Langhaus, einem sechsgeschossigen Punkthaus sowie einem eingeschossigen Zwischenbau bestehen, der sogenannten «Werk-Lobby». Dieser verbindende Teil der beiden Mietshäuser ist als multifunktionaler Raum angelegt, der auch zum Arbeiten genutzt werden kann. Er ist mehr als nur das Symbol dafür, dass «Limmergy» den Homeoffice-Erfahrungen aus der Coronakrise gerecht wird, ohne den individuellen Flächenbedarf zu erhöhen. Philippe Jorisch: «Die Fläche in den 40 Zweieinhalb- bis Viereinhalbzimmerwohnungen ist mit maximal 35 Quadratmetern individueller Wohnfläche pro

Person knapper bemessen als in herkömmlichen Wohnungen. Bei Bedarf können aber zusätzliche Räume oder auch nur Arbeitsplätze zugemietet werden – auf Dauer oder auch nur für ein paar Stunden.» So soll «Limmergy» sowohl dem Gebot eines massvolleren Flächenbedarfs pro Kopf gerecht werden als auch Bedürfnissen, wie sie in der Coronakrise deutlich geworden sind.

Die bisherige, von Schüben mit unterschiedlichen Gebäudevolumen und gestalterischen Philosophien geprägte bauliche Entwicklung der Agglomerationsgemeinde Obersiggenthal und die Topografie der Region Baden machen die Integration der Siedlung in ihr Umfeld zu einer Herausforderung. Dem trägt das Projekt auf seiner Parzelle zwischen dem Fluss und dem Plateau des Hauptsiedlungsraums bestmöglich Rechnung. Der Erholungsraum mit dem Fluss liegt vor der Türe, der Bahnhof Baden ist mit dem Bus oder Velo in fünf bis zehn Minuten zu erreichen, und für den Einkauf gibt es ein Einkaufszentrum in zehn Minuten Gehdistanz – ein Teil des Wegs dorthin führt allerdings entlang einer stark befahrenen Strasse, die auch überquert werden muss.

