

|                     |  |
|---------------------|--|
| <b>Zeitschrift:</b> | Collage : Zeitschrift für Raumentwicklung = périodique du développement territorial = periodico di sviluppo territoriale |
| <b>Herausgeber:</b> | Fédération suisse des urbanistes = Fachverband Schweizer Raumplaner  |
| <b>Band:</b>        | - (2005)   |
| <b>Heft:</b>        | 1  |
| <b>Artikel:</b>     | Die Brachen von Morgen   |
| <b>Autor:</b>       | Westermann, Reto   |
| <b>DOI:</b>         | <a href="https://doi.org/10.5169/seals-957257">https://doi.org/10.5169/seals-957257</a>                                  |

### Nutzungsbedingungen

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

### Conditions d'utilisation

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

### Terms of use

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

**Download PDF:** 25.01.2026

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

# Die Brachen von Morgen

► Reto Westermann,  
dipl. Architekt ETH / freier Journalist BR

**Industriearale von der Fläche der Stadt Genf werden heute bereits nicht mehr industriell genutzt oder stehen in nächster Zeit zur Disposition. Weitere neue Industriebrachen kommen dazu. Doch in Zukunft werden die Brachenflächen längst nicht mehr nur ehemalige Industriearale umfassen. Ein Blick in die Zukunft.**

So gross wie die Fläche der Stadt Genf sind derzeit die brachliegenden oder bereits umgenutzten ehemaligen Industriearale der Schweiz. Diese Brachflächen sind das Resultat des wirtschaftlichen Wandels der Schweiz in den letzten dreissig Jahren. Hiesige Industriearbeitsplätze wurden zu teuer und wanderten ins Ausland ab und ein Teil der erfolgsverwöhnten Patrons erkannte die Zeichen der Zeit zu spät und schafften es nicht, das Steuer herumzureissen. Neben unzähligen kleineren Betrieben verschwanden auch Flaggschiffe der Schweizer Maschinenindustrie, wie die Waggon- und Aufzügefahrik Schlieren, Saurer in Arbon, Sulzer und die Lokomotiv- und Maschinenfahrik in Winterthur oder Standorte von ABB/Adtranz in Zürich und Baden.

Ein Ende des Wandels ist noch nicht in Sicht. Die Globalisierung und der Run auf Billiglohnländer hinterlassen weiter ihre Spuren: Fast wöchentlich bringen die Wirtschaftsseiten der Presse neue Meldungen von Betriebsschliessungen, Produktionsverlagerungen oder Entlassungen. Seit dem Abschluss der Datenrecherche für die Industriebrachenstudie (siehe Artikel von Martin Vinzenz in diesem Heft) im Sommer 2003 sind mehrere Dutzend neue potentielle Brachen aufgetaucht. Darunter etwa Bombardier in Pratteln, die Spinnerei Streiff in Aathal, die Papierfahrik in Zwingen, die Druckerei Winterthur, Areale von Clariant und Syngenta oder erst kurz vor Weihnachten die Papierfahrik Horgen. Und auch bei Alstom schwebt das Damoklesschwert noch über den Standorten im Aargau. All diese Areale werden den Bestand an Brachflächen weiter aufstocken.

Doch die Industriebrachen erhalten Gesellschaft durch neue Typologien. Sie sind nicht nur das Resultat einer globalisierten Wirtschaft, sondern Ausdruck demografischer Veränderungen, des Zusammenwachsens von Europa und einer neuen Sicherheitspolitik. Die Brachen von Morgen heissen: Postbrache, Verkehrsbrache, Militärbrache, Bürobrache und Wissensbrache.

## Postbrache

Seit der Aufweichung des Postmonopols muss sich die Post zum einen der internationalen Konkurrenz stellen und hat durch die Abspaltung der Swisscom einen wichtigen Verdienstzweig verloren. Postchef Ulrich Gygi strafft deshalb die Strukturen des Unternehmens. Statt der zahlreichen dezentralen Sammel- und Sortierzentrums für Briefe und Pakete benötigt die neue Post nur noch wenige Standorte an grossen Verkehrsachsen. Die Folge sind leerstehende Brief- und Paketsortierzentrums. Nicht wenige von ihnen stehen an guten Lagen in der Nähe grösserer Bahnhöfe, wie etwa die Sihlpost in Zürich. Solche Standorte finden schnell neue Nutzer – manchmal sogar postintern, wie im Falle des ehemaligen Paketzentrum Mülligen, das zum Briefzentrum wird. Daneben bringt die Postreform aber auch zahlreichen Kleinstbrachen, wie etwa Poststellen, die nicht mehr betrieben werden. Hier dürfte es aufgrund der Lage in strukturschwachen Regionen schwierig werden, neue Nutzer zu finden.



## Mit Altem und Neuem eine unverwechselbare neue Identität schaffen

Produktionsareale sind Zeugen der industriellen Produktion. Die Industriegeschichte des Areals soll weiterhin ablesbar bleiben. Die Umnutzung eines Industriearales bietet die einmalige Möglichkeit mit einem Wechselspiel von Altem und Neuem ein neues Stadtquartier mit unverwechselbarer Identität zu schaffen. Dies gilt es als Standortfaktor auszunutzen.

Schiffbauhalle mit Aufbau der Netturmbar, Zürich

tigt die neue Post nur noch wenige Standorte an grossen Verkehrsachsen. Die Folge sind leerstehende Brief- und Paketsortierzentrums. Nicht wenige von ihnen stehen an guten Lagen in der Nähe grösserer Bahnhöfe, wie etwa die Sihlpost in Zürich. Solche Standorte finden schnell neue Nutzer – manchmal sogar postintern, wie im Falle des ehemaligen Paketzentrum Mülligen, das zum Briefzentrum wird. Daneben bringt die Postreform aber auch zahlreichen Kleinstbrachen, wie etwa Poststellen, die nicht mehr betrieben werden. Hier dürfte es aufgrund der Lage in strukturschwachen Regionen schwierig werden, neue Nutzer zu finden.

## Verkehrsbrache

Die Öffnung des SBB-Netzes für in- und ausländische Betreiber sowie die Rationalisierung des Güterverkehrs bringen zehntausende Quadratmeter brachliegender Areale. Durchlaufende Güterzüge internationaler Verkehrsunternehmen wie Railion (Deutsche Bahn) reduzieren die Rangierarbeiten auf ein Minimum. Und der Stückgutverkehr wandert weiter auf die Strasse ab oder findet nur noch zwischen grossen Zentren des Bahnverkehrs statt. An seine Stelle treten Ganzzüge, die möglichst ohne Halt zwischen Start- und Zielort verkehren. Diese Entwicklung macht Dutzende von Rangierbahnhöfen und hunderte Güterschuppen und Abstellgleise auf kleinere Bahnhöfen unnötig. Einige Rangierbahnhöfe sind schon stillgelegt oder redimensioniert worden (z.B. Winterthur) oder werden an Bedeutung verlieren (z.B. Chiasso). Liegen solche Areale an guten städtischen Lagen, werden sich über kurz oder lang neue Nutzer finden. Einziges Problem stellen hier die Altlasten im Schotterbett und unter den Gleiseanlagen dar.

## Résumé

### Les friches de demain

Les zones industrielles inexploitées ne seront pas les seules friches sur lesquelles devront se pencher les autorités, les urbanistes et les investisseurs. Les friches de demain seront les friches postales, les friches ferroviaires, les friches militaires, les friches de bureaux et les friches scolaires, et elles seront la conséquence des évolutions démographiques, de la construction européenne et des nouvelles politiques de sécurité. Friches postales: la restructuration de la Poste entraînera la désaffection de certains centres de tri et d'innombrables offices de poste locaux. – Friches ferroviaires: la rationalisation du transport des biens et des personnes entreprise par les CFF laissera des dizaines de gares de triage non utilisées, ainsi que des centaines d'entrepôts et de voies de garage désaffectés. – Friches militaires: l'actuelle réorganisation de l'Armée rendra d'innombrables bâtiments militaires obsolètes, notamment les fortifications de l'époque de la Guerre froide, mais aussi de nombreux parcs automobiles, arsenaux, dépôts de munitions, aérodromes et casernes. – Friches de bureaux: les besoins en surfaces de bureaux dépendent fortement de la conjoncture économique. Actuellement, des dizaines de milliers de mètres carrés de bureaux sont vides dans les grands centres urbains. – Friches scolaires: les écoles vides sont le résultat de la diminution du nombre d'élèves et des regroupements de classes effectués en conséquence. De ces nouveaux types de friches, il ressort clairement qu'une gestion flexible des surfaces est devenue impérative, si l'on veut éviter que les bâtiments destinés aux nouveaux besoins soient systématiquement construits en rase campagne, alors que nombre d'objets existants restent vides.



#### Umnutzung als Beteiligungsprozess

Grundeigentümer, Standortgemeinde, Investoren und die Bevölkerung umliegender Quartiere haben – teils entgegengesetzte, teils gleichlautende – Wünsche, Hoffnungen und Anforderungen, was das neu genutzte Areale leisten soll. Ein offener Prozess, der sämtliche Anspruchsgruppen zu einem frühen Zeitpunkt mit einbezieht und während der gesamten Dauer der Umnutzung aufrechterhalten wird, führt zum Erfolg...

Relativ einfach zu finden sind Neunutzungen für nicht mehr benutzte Güterschuppen oder für stillgelegte Abstellgleise. Sie werden an Gewerbetreibende vermietet oder schaffen Platz für Park-and-Ride-Anlagen und Veloständer.

Gleich wie der Güter- schafft auch der Personenverkehr auf der Schiene neue Brachflächen. Die Rationalisierung im Regionalverkehr und gestraffte Umlaufpläne im Fernverkehr benötigen nur noch eine schlanke Bahninfrastruktur, die grossen Bahnflächen überflüssig macht.

#### Militärbrache

Die laufende Reorganisation der Schweizer Armee lässt unzählige Militärbauten obsolet werden. Dazu gehören neben den Festungen aus der Zeit des kalten Krieges auch Armee-Motorfahrzeug-Parks (AMP), Zeughäuser, Munitionsdepots, Flughäfen oder Kasernen. Ein Teil dieser Anlagen ist prädestiniert für Neunutzungen, wie etwa der Militärflughafen in Dübendorf oder das ebenfalls kurz vor der Schliessung stehende Zeughaus mitten im Stadtzentrum von Winterthur. Auch Anlagen in ländlicheren Regionen haben Umnutzungschancen. So ist auf Teilen des Militärflugplatzes Interlaken der Mystery-Park entstanden und in Rothrist lebt der Nationalrat Ulrich Giezendanner in einem ehemaligen Zeughaus. Schwierig wird es hingegen, Nutzer für Bunker und Festungsanlagen zu finden. Wobei letztere aufgrund ihrer Lage im Berginnern wohl gar nie als Brachen wahrgenommen werden.

#### Bürobrache

Der Bedarf nach Büroflächen ist stark von der wirtschaftlichen Entwicklung abhängig. Das war in den letzten Jahrzehnten so und wird es auch in Zukunft sein. Derzeit liegen in den Ballungszentren wieder zehntausende von Quadratmetern Bürofläche brach – teilweise in neu erstellten Bauten. Schon in wenigen Jahren könnten sie – vorausgesetzt die Wirtschaft boomt wieder – voll besetzt sein. Entsprechend dem Auf und Ab der Konjunktur dürften die Bürobrachen ein immer wiederkehrendes Phänomen sein, das nach einiger Zeit wieder verschwindet und deshalb keine besonderen Massnahmen erfordert.

#### Wissensbrache

Die demografische Entwicklung lässt zusammen mit den Sparmassnahmen der öffentlichen Hand einen neuen Typus Brachen entstehen: Ganz oder teilweise leerstehende Schulhäuser sind das Resultat von sinkenden Schülerzahlen und Klassenzusammenlegungen. Eine Neunutzung der Schulhäuser ist schwierig. Zum einen wurden sie baulich exakt auf Ihre Verwendung als Bildungsstätte zugeschnitten, zum anderen zögern Gemeinden oft mit einem Abriss oder einem Umbau, falls sich die Schülerzahlen wieder verändern und der Platzbedarf steigen sollte. Ein Lösungsansatz wären Schulhäuser, bei deren Bau eine Umnutzung – etwa zu Gewerbe- oder Büroräumen – bereits mit eingeplant ist.

Die neuen Brachentypen machen eines klar: Ein flexibles Flächenmanagement wird künftig noch viel wichtiger werden, sollen nicht laufend auf der grünen Wiese Bauten für neue Bedürfnisse entstehen, während daneben nicht mehr gebrauchte Objekte leer stehen. Gefordert sind dabei nicht nur Politiker und Behörden sondern auch die Arealbesitzer selbst, denen ein geschicktes Flächenmanagement und möglichst nutzungsneutrale Bauten zu einer konstanteren Auslastung verhelfen könnten. ■