

Zeitschrift: Tec21
Herausgeber: Schweizerischer Ingenieur- und Architektenverein
Band: 139 (2013)
Heft: 15-16: Wenn Roboter Bauen

Rubrik: Magazin

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: 03.04.2026

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

«DIE MEHRHEIT UNSERER QUARTIERE SIND UNATTRAKTIVE ZWISCHENDINGER»



01 Eine dichte Bebauung kann zu hoher urbaner Qualität führen: vier- bis fünfgeschossige Blockrandbebauung in Zürich Unterstrass. (Foto: js/Red.)

Die Tagung ETH Forum Wohnungsbau findet dieses Jahr am 19. April in Zürich statt. Im Gespräch erläutert Dietmar Eberle, Leiter des ETH Wohnforum – ETH CASE und Veranstalter der Tagung, warum wir uns künftig mehr mit Eigentumsformen beschäftigen sollten und was diese mit baulicher Dichte zu tun haben.

(js) Das diesjährige ETH Forum Wohnungsbau widmet sich Eigentums- und Einflussformen. Warum diese Themenwahl?

Wohnbau ist ein gesellschaftliches Verteilungsphänomen. Mithilfe von öffentlichem Geld haben wir eine gewisse Lebensqualität zum Standard erhoben. Doch die Hoffnung, der Markt würde allein diese Lebensqualität für alle erschwinglich machen, hat sich nicht erfüllt. Diejenigen Bevölkerungsgruppen, die aus ökonomischen Gründen aus dem Markt ausgeschlossen bleiben, sind in der Wohnbaudiskussion seit rund 100 Jahren ein Thema, weil Wohnbau immer auch ein Mittel der Umverteilung ist. Nun wird diese Umverteilung wegen der veränderten ökonomischen Verhältnisse wieder aktueller. Selbst wenn die Wachstumsraten weiterhin gut sind, kommen sie längst nicht mehr allen zugute.

Auf allen Ebenen der Gesellschaft stellt sich die Frage, wie wir mit unseren Ressourcen eine höhere Effektivität erzielen. Wir werden ökonomische Optimierungen vornehmen müssen – und die haben in gemeinwirtschaftlichen Organisationsformen wie Genossenschaften eine lange Tradition. Davon können wir lernen, auch wenn die neuen Rahmenbedingungen natürlich auch dort Anpassungen erfordern.

Sie plädieren also nicht für eine Umkehrung des Trends, dass Gewinne privatisiert und Kosten sozialisiert werden, sondern für eine schnelle Selbsthilfe der Betroffenen?

Organisationsformen, die von den Betroffenen selbst kommen, halte ich für viel zukunftsfähiger als noch so gut gemeinte politische Interventionen. Wenn man die Rechtsgrundlagen und das Wissen dieser gemeinschaftlichen Organisationsformen stärkt, können die Betroffenen selbst ihre Probleme am besten lösen.

Was hat dieses Verteilungsproblem mit baulicher Verdichtung zu tun?

Wenn das quantitative Wachstum weiter anhalten soll, müssen wir andere Formen der Mobilität entwickeln. Unsere auf das Auto

fokussierte Verkehrsplanung war in den 1960er- und 1970er-Jahren die Voraussetzung für die Besiedlung in der Fläche, doch jetzt stösst sie immer mehr an ihre Kapazitätsgrenze. Zunehmen werden der öffentliche Nahverkehr und der Fussverkehr, meiner Meinung nach die allerwichtigste Form der Mobilität in der Stadt. Wenn wir das Gehen wieder als Fortbewegungsform begreifen – was wir über Jahrzehnte vergessen haben –, werden wieder kurze Distanzen wichtig werden. Das heisst, innerhalb der Quartiere muss ein hohes Nutzungsangebot vorhanden sein. Wie diese Nutzungen organisiert sind, welche Zuteilungen dem Markt bzw. den Privaten überlassen werden und welche der Öffentlichkeit, das ist die spannende Frage der nächsten Zukunft. Als Ausländer bewundere ich das subsidiäre System der Schweiz, wo Entscheidungen immer auf der möglichst tiefen Stufe getroffen werden. Es ist einer der Gründe, warum sich die Schweiz im Vergleich zu vielen anderen Ländern so positiv entwickelt hat. Darum bin ich immer etwas irritiert, wenn ich in der Schweiz den Ruf nach mehr Staat höre. Wo soll der denn eingreifen? Ich habe grosses Vertrauen in den Selbstbestimmungswillen der Schweizerinnen und Schweizer, den sollte man pflegen.

Nutzungen wie eine Bäckerei, die die Lebensqualität eines Quartiers erhöhen, werfen auf dem freien Markt oft keine hohe Rendite ab. Wenn man sie gezielt unterstützt, besteht dann nicht die Gefahr, dass am Ende die Falschen davon profitieren? Dass zum Beispiel benachbarte Investoren höhere Mieten verlangen können, weil eine Genossenschaft eine Bäckerei betreibt – und dass die Genossenschaft damit die kommerzielle Siedlung quersubventioniert?

Bei jeder Veränderung des Systems gibt es Ungleichgewichte, Gewinner und Verlierer. Ich bin aber überzeugt, dass der gesellschaftliche Gewinn unter dem Strich deutlich überwiegt. Letztlich geht es immer um Verteilung: Wie organisiert sich die Gesellschaft, damit Organisationsformen, die der Lebensqualität aller dienen, gegenüber jenen, die nur den eigenen Vorteil anstreben, nicht benachteiligt sind? Wie vermeidet man, dass Gewinne privatisiert und Verluste sozialisiert werden? Diese Frage betrifft alle Lebensbereiche; momentan dreht sich die Diskussion um die Banken, aber im Wohnbau ist sie genauso wichtig.

Mittlerweile gibt es einen gesellschaftlichen Konsens, dass wir das Gemeinwohl als Grundlage für das Wohl des Einzelnen begreifen müssen. Bisher herrschte die Meinung vor, das Wohl des Einzelnen habe automatisch das Gemeinwohl zur Folge. Diese Organisationsform hat unbestreitbar grosse Fortschritte gebracht, aber sie kommt wie jede andere Entwicklung irgendwann an einen Punkt, an dem sich die ursprünglichen Vorteile in ihr Gegenteil verkehren. Da stehen wir heute. Das ist weder tragisch noch besorgniserregend, sondern das Ergebnis eines historischen Verlaufs, dem wir uns nun stellen müssen. Das können wir auch, dank dem Wissen, das wir uns in alternativen Organisationsformen angeeignet haben. Nun gilt es, unser Rechtssystem und unsere ökonomischen Instrumente anzupassen.

Auch wenn es einen theoretischen Konsens gibt, in der Praxis stösst räumliche Verdichtung auf Widerstand. Welche architektonischen und städtebaulichen Qualitäten müssten sie mit sich bringen, damit sie als Gewinn empfunden und akzeptiert wird?

Bei unseren Recherchen für ein Buch über Verdichtung sind wir am Lehrstuhl zu er-

staunlichen Erkenntnissen gelangt. Grundsätzlich bedeutet die Veränderung der Dichte eines Quartiers eine Veränderung der Atmosphäre. Wir haben uns gefragt, welche Atmosphären mit welchen Dichten verknüpft sind. Dabei haben wir festgestellt: Quartiere mit Dichten unter 0.5, also eher Villengegenden, haben eine hohe Qualität, weil sie eine Atmosphäre von Privatheit erzeugen; Dichten über 2.0 generieren einen hohen Grad an Öffentlichkeit, die wiederum als Lebensqualität wahrgenommen wird. Das erkennt man, wenn man die Zahlungsbereitschaft der Nutzer als Indikator nimmt: In Villenquartieren oder in dichten Zentren sind die Mieten am höchsten, während Überbauungen mit Dichten zwischen 0.6 und 1.8 offensichtlich weniger attraktiv sind.

Die Tragik besteht nun darin, dass die Mehrheit unserer Quartiere gerade solche Zwischendinger sind, weder richtig öffentlich noch richtig privat, und keine überzeugende Qualität aufweisen. Wenn wir also ein klassisches Einfamilienhausquartier mit einer Dichte von 0.4 nachverdichten, um auf 0.8 zu kommen, wie das häufig geschieht, dann zerstören wir die vorhandenen Qualitäten, ohne neue zu bekommen. Das spüren die Menschen intuitiv, und darum sind sie dagegen. Natürlich gibt es eine kleinmassstäbliche Nachverdichtbarkeit in Villenquartieren, aber im Allgemeinen sollten wir mit Nachverdichtungen sehr vorsichtig sein.

Was wollen wir erreichen? Die vorhandene Qualität eines Stadtteils zunichte zu machen und die soziale Akzeptanz zu senken, um das Land nur ein wenig effektiver zu nutzen, halte ich nicht für zukunftsfähig. Richtiger scheint mir der Ansatz, dass wir bei Neubauquartieren ganz bewusst und radikal auf städtische Qualitäten setzen: die Mischung von Wohnen und Arbeiten, die Differenzierung in die Höhe, öffentliche Erdgeschossnutzungen und eben eine genügend hohe Dichte – und diese beginnt bei 2.0 und höher.

Die Schweiz ist geprägt von einem starken Willen zum Ausgleich, etwa zwischen politischen Parteien, Regionen oder Sprachen. Wie verträgt sich das Ziel, Gebiete mit ausgeprägter unterschiedlichen Dichten zu bauen und die Unterschiedlichkeit zu kultivieren, mit dieser Mentalität des Ausnivellierens?

Die Idee der Gleichheit, die die Schweiz prägt, finde ich äusserst wertvoll. Aber im Verlauf des 20. Jahrhunderts hat sie sich weiterentwickelt, so hoffe ich jedenfalls. Es kann nicht mehr darum gehen, dass alle das Gleiche bekommen; vielmehr gilt es, die unterschiedlichen Bedürfnisse möglichst gleichwertig zu befriedigen. Wenn man Gleichheit in diesem Sinn versteht, entsteht sofort Differenzierung. Und wenn wir tatsächlich überzeugt sind, dass die Kombination von sehr dichten, öffentlichen Stadtteilen und von locker bebauten, privaten Quartieren für das Gemeinwohl das Beste ist, dann müssen wir handeln. Nur stellt sich die Frage, ob unsere juristischen Instrumente für die Umsetzung geeignet sind. Können unsere Baugesetze, Zonenpläne etc. solche Planungsprozesse bewältigen? Brauchen wir neue – und wenn ja, welche? Genau diesen Themen widmen wir uns im zweiten Teil der Tagung. Wir wollen den Zusammenhang zwischen dem inhaltlichen Anspruch und den rechtlichen Rahmenbedingungen, die für dessen Umsetzung nötig sind, auf den Punkt bringen. Um einen Nagel einzuschlagen, muss man das richtige Werkzeug wählen...

ETH FORUM WOHNUNGSBAU 2013

Die diesjährige Tagung ETH Forum Wohnungsbau widmet sich Fragen der Teilnahme, Teilhabe und Verfügungsgewalt. Am Vormittag liegt der thematische Schwerpunkt auf verschiedenen Eigentums- und Einflussformen. Am Nachmittag geht es um die Frage, welche sozialräumlichen Konzepte und Stadtentwicklungsziele erstrebenswert sind – und ob sie mit bestehenden planerischen Instrumenten gesteuert und umgesetzt werden können. Die Tagung findet am 19. April 2013 im Kongresshaus Zürich statt. www.wohnforum.arch.ethz.ch/forum/documents/broschuere13.pdf

VERDICHTEN IN TEC21

Heftreihe «Dichte»: TEC21 wird im laufenden Jahr in loser Folge Ausgaben zu verschiedenen Aspekten des verdichteten Bauens publizieren. Geplant sind neun Nummern. Den Auftakt bildete TEC21 9/2013 «Verdichten ist ...»

Online-Dossier: Artikel aus der Heftreihe «Dichte» werden auf dem Online-Portal espa.ium.ch im Dossier «Nachhaltigkeit planen» abgelegt und können dort als PDF heruntergeladen werden.

Bereits erschienen: TEC21 beschäftigt sich nicht erst seit heute mit dem Verdichten. Ausgaben und Artikel der letzten Jahre zum Thema finden sich ebenfalls auf espa.ium.ch im Online-Dossier «Nachhaltigkeit planen».

VERKEHR IN OLTEN SIMULIEREN



01 Mit dem Kreisel Säli in Olten wird die neue Entlastungsstrasse an die Aarburgerstrasse angebunden. Anschliessend überquert die 15.60 m breite und 88.50 m lange neue Brücke die Aare stützenfrei und mündet direkt in den 390.50 m langen Hausmatttunnel. Die Entlastungsstrasse unterquert im bergmännisch erstellten Tunnel das Wohnquartier Kleinholz und führt dann weiter Richtung westlicher Stadtrand, nach Wangen und Rickenbach.

(Foto: Amt für Verkehr und Tiefbau, Kanton Solothurn)

Nach rund fünf Jahren Bauzeit wird die Entlastungsstrasse in Olten im April 2013 eröffnet. Mit einem regionalen Verkehrsmanagement wird der Verkehr beeinflusst, um Staus möglichst zu verhindern.

(dd) Da das Hauptstrassennetz der Region und die wichtigsten städtischen Routen von Olten zunehmend überlastet waren, begannen die Verantwortlichen des Amtes für Verkehr und Tiefbau des Kantons Solothurn im Juli 2008 mit dem Bau einer Entlastungsstrasse. Auf 4.27 km führt sie vom Kreisel Säli in der Stadt Olten bis zur Dünnerbrücke in Rickenbach.

Nach der Eröffnung am 24. April 2013 wird für die gesamte Region Olten ein Verkehrsmanagement in Betrieb gehen, das es ermöglicht, staugefährdete Abschnitte in Zeiten hoher Auslastung vor Überlastung zu schützen. Für ein funktionierendes Verkehrsmanagement ist der zur Verfügung stehende Fahrraum massgebend, das heisst, es dürfen nur so viele Fahrzeuge in die zentralen Strassenabschnitte einfahren, wie darin verkraftet werden können. Reicht die Kapazität nicht aus, um den Verkehr aufzunehmen, so

muss er bereits auf den Zufahrtsstrecken dosiert werden.

GROSSRÄUMIG MODELLIEREN

Wie bei jedem grösseren Strassenbauvorhaben ermittelten die Planer beim Projekt Entlastung Region Olten (ERO) die Wirkung der neuen Strasse. Mithilfe eines grossräumigen Verkehrsmodells, einer Makrosimulation¹, konnte der künftige Verkehr auf der Entlastungsstrasse einigermaßen verlässlich vorhergesagt und die Verkehrumlagerung beurteilt werden. Dies zeigt, dass angesichts zunehmend ausgelasteter Strassen ein Verkehrsmanagement immer wichtiger wird.

PROGNOSEN BESTÄTIGT

Die ersten Prognosen zur Verkehrsentlastung wurden 2006 aufgestellt. In den letzten Jahren haben sich die Rahmenbedingungen wie Stadtentwicklung oder verkehrssarme Zonen verändert. Daher wurde die Mikrosimulation – sie bildet die Bewegungen von Autos, Bussen, Fussgängern etc. und ihre gegenseitige Beeinflussung ab – von den Verkehrsingenieuren aktualisiert. Die Prognosen haben sich bestätigt. Für die Spitzenstunden können der Verkehrsdruck an

Engpässen im Verkehrsraum simuliert, die Verkehrssteuerung variiert und die Folgen sichtbar gemacht werden.

Dank der Simulation können Steuer- und Dosiermassnahmen im Voraus so weit getestet werden, dass die Lichtsignalanlagen am Eröffnungstag bereits entsprechend optimiert in Betrieb gehen können. Das Verkehrsmanagement Olten ist jedoch auch nach Abschluss der Bauarbeiten ein kontinuierlicher Optimierungsprozess, der periodisch an Veränderungen bei Verkehr und Raumplanung angepasst werden muss.

Anmerkungen

Der Beitrag basiert auf der Nummer 8 der Informationen zum Bau des Verkehrsprojekts «Entlastung Region Olten» vom November 2012. Herausgegeben vom Bau- und Justizdepartement des Kantons Solothurn.

¹ Das Verkehrssimulationsprogramm für die Makrosimulation heisst VISUM, das für die Mikrosimulation VISSIM.

TUNNEL UND BRÜCKE BESUCHEN

Vor der Eröffnungsfeier der Entlastungsstrasse hat die Öffentlichkeit am Samstag, 6. April 2013 die Möglichkeit, den Tunnel Hausmatt samt Tunnelzentrale sowie die Hausmattbrücke zu besichtigen.

Mehr unter www.entlastung.info