

# Städte beschaffen

Autor(en): **Marti, Rahel**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design**

Band (Jahr): **33 (2020)**

Heft 4

PDF erstellt am: **21.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-913533>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

# Städte beschatten

## Für den Klimaschutz und die Klimaanpassung in den Städten setzt der Verein Umverkehr zwei Initiativen auf. In unserer Umfrage stimmen Fachleute fast einhellig zu.

Text:  
Rahel Marti

Vor zehn Jahren radelte die Städteinitiative des Vereins Umverkehr durch die Schweiz. Sie forderte, dass der Anteil des öffentlichen und Fuss- und Veloverkehrs am gesamten Verkehr in zehn Jahren um zehn Prozentpunkte wachse. In Basel, Zürich, Luzern, Winterthur, St. Gallen und Genf stimmte die Bevölkerung der Städte-Initiative oder einem verwandten Gegenvorschlag zu.

Für das nächste Jahrzehnt heisst das To-do des umtriebigen Umverkehrs «Stadtklima-Initiativen». Stapellauf ist in Zürich, im Gespräch sind wiederum St. Gallen, Winterthur, Basel, Bern und Genf. Die eine, die «Zukunftsinitiative», zielt auf den Autoverkehr, der gut zwei Drittel der CO<sub>2</sub>-Emissionen des gesamten Verkehrs verantwortet. «Die Initiative will die Strassenfläche neu verteilen, vom Auto- auf den flächeneffizienteren Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehr», sagt Silas Hobi, Geschäftsführer von Umverkehr. Konkret soll bis 2030 jährlich ein halbes Prozent der Strassenfläche umverteilt werden. Ein weiteres halbes Prozent will die Schwesteridee, die «Gute Luft-Initiative», jährlich in Grünräume umkrepeln. Flächen sollen entsiegelt und vor allem Bäume gepflanzt werden, um die Städte zu kühlen. «Ein Prozent mag nach wenig klingen, aber es ist nicht zu unterschätzen», meint Hobi. Basel-Stadt habe 450 Hektar Strassenfläche, müsste in zehn Jahren also 45 Hektaren umwandeln ohne den Fuss-, den Velo- oder den öffentlichen Verkehr einzuschränken. Zum Vergleich: Die Fläche der öffentlichen Strassenparkplätze beträgt knapp dreissig Hektaren. «Wenn wir dichter leben und es heisser wird, brauchen wir mehr Grünräume. Sie retten im Endeffekt sogar Leben», begründet Hobi die Initiativen. Viele Städte würden an Masterplänen für die Klimaanpassung arbeiten, Zürich habe bereits ein Alleenkonzept – «aber leider wird zu wenig umgesetzt». Die Initiativen wollten eine Gesetzesgrundlage schaffen, die den Städten beim Umsetzen wirkungsvoller Massnahmen den Rücken stärke.

Ein Prozent pro Jahr oder zehn Prozent bis 2030 – ein grüner Anstrich oder eine Revolution? Ärgert sich die Städtebauerin ob der neuen Regeln, oder freut sie sich? Und was bringen die Vorschläge effektiv gegen Hitzetage und Tropennächte? Hochparterre hat eine Handvoll Expertinnen und Experten um ihre Einschätzung gebeten.

### Der Initiativtext

#### Initiative für ein gesundes Stadtklima (Gute-Luft-Initiative):

Art. 2<sup>novies</sup> (neu)

- 1 Die Gemeinde trifft wirksame Massnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor den negativen Auswirkungen der Klimaerwärmung, wie insbesondere gegen Hitzetage und Tropennächte.
- 2 Zu diesem Zweck erhöht sie insbesondere die Anzahl Bäume und schafft oder sichert sie zusätzliche Grünflächen.
- 3 Sie wandelt im erforderlichen Umfang insbesondere Strassenflächen in Flächen für Bäume und Grünflächen um. Flächen für Fuss- und Veloverkehr sowie den öffentlichen Verkehr sind mindestens in ihrem Bestand zu erhalten.

Übergangsbestimmung Art. 126 (neu)

- 1 Nach Inkrafttreten von Art. 2<sup>novies</sup> ist innerhalb der Bauzone während zehn Jahren jährlich eine Fläche, welche mindestens 0,5 Prozent der gesamten Strassenfläche auf Gemeindegebiet im Referenzjahr 2020 entspricht, von befestigter Strassenfläche in Flächen für Bäume und Grünflächen umzuwandeln.
- 2 Die Gemeinde veröffentlicht jährlich einen Bericht über den Stand der Umsetzung der Massnahmen und deren Wirkung.

#### Initiative für eine zukunftsfähige Mobilität (Zukunftsinitiative)

Übergangsbestimmungen

Art. XY (neu)

- 1 Zur Umsetzung von Art. 2<sup>quinquies</sup> Abs. 2 GO wandelt die Gemeinde bezogen auf das Referenzjahr 2020 während zehn Jahren jährlich mindestens 0,5 Prozent der Strassenfläche auf Gemeindegebiet in Flächen für Fuss- und Veloverkehr, Flächen mit Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs sowie Erholungsflächen um.
- 2 Flächen für Fuss- und Veloverkehr sowie den öffentlichen Verkehr sind mindestens in ihrem Bestand zu erhalten.
- 3 Die Gemeinde veröffentlicht jährlich einen Bericht über den Stand der Umsetzung der Massnahmen und deren Wirkung.

Entwurf, Februar 2020.



## Es braucht den gesetzlichen Druck

Die Universität Basel hat mit Parallelmessungen in Städten dreieinhalbmal mehr Tropennächte festgestellt als auf dem Land, was unter anderem mit dem Grünanteil zusammenhängt. Eine Wiese speichert tagsüber viel weniger Energie als eine versiegelte Fläche, die nachts die Auskühlung hemmt. Gegen Tropennächte nützen Bäume und Grünflächen also. Tagsüber ist der Effekt der Wiese kleiner, weil neben der Lufttemperatur auch Wind, Luftfeuchtigkeit und vor allem direkte Sonneneinstrahlung den Hitzestress beeinflussen. Auch nützt eine Rasenfläche weniger als ein Baum mit Schatten und starker Verdunstung. Aus diesen Überlegungen müsste man den Initiativtext präzisieren. Auch die Berechnung ist noch offen. Wie viel vom zusätzlichen Prozent sollen Bäume sein, wie viel Wiese? Wie misst man, in Baumgrösse oder in Quadratmetern? Trotzdem sind die Initiativen richtig. Nach zwanzig, dreissig Jahren werden die zusätzlichen Flächen in der Gesamtbetrachtung einer Stadt viel bringen. Es braucht den Druck gesetzlicher Grundlagen, und es braucht weitere Massnahmen, etwa in Architektur und Städtebau, mit Begrünungen und dem Erhalt von Durchlüftungsachsen. Das bringt Aufwand und Kosten – aber lieber so, als später im Gesundheitswesen, wenn immer mehr Menschen unter der Hitze leiden. **Andreas Wicki (30)** ist Meteorologe und Experte für Stadtklima. Er arbeitet bei Geo Partner.



## Gestalten statt rechnen

Die Stossrichtung der Initiativen stimmt, und ich kann nachvollziehen, dass man mit Prozentzahlen die Umsetzung kontrollieren möchte. Aber wird die Zahlenbeigerei nicht so kompliziert, dass wir uns mit Excel-Tabellen beschäftigen anstatt mit qualitativvoller Stadtplanung? Ich plädiere für ein generelles Umdenken: klimafreundliche Massnahmen in jedem Projekt stärken und ein Begriffswechsel von Freiflächen zu Grünflächen. Die Anzahl Bäume soll durch ein Projekt nicht sinken, sondern steigen. Wir können von Städten mit einem heisseren Klima lernen. In Almaty (Kasachstan) gibt es Wasserläufe, Barcelona hat unversiegelte Strassenbeläge geschaffen. Wir können einen Katalog von klimafreundlichen Elementen erstellen, die bei uns auch funktionieren. VSS-Normen werden ja auch pingelig eingehalten – warum nicht Klimanormen, die qualitätsvolle Grünflächen fördern? Bis jetzt betrachten wir diese vor allem durch die wirtschaftliche Brille und verbauen meistens Asphalt, weil wir hinter Bäumen, Pflasterungen, Rasengittersteinen oft allein die Kosten sehen. Künftig müssen wir in die Rechnung auch deren Nutzen für das Klima einbeziehen. **Anita Brechbühl (31)** ist leitende Raumplanerin und Mitinhaberin des Büros Suter, von Känel, Wild.



## Mehr mischen!

In Schweizer Städten sind auffallend viele Flächen versiegelt. Einfach, praktisch, nüchtern soll es sein, in einem Wort: Asphalt. Mir ist dieses harte, glatte, grau-schwarze Stadtbild vertraut, aber internationale Besucher nehmen es oft als trostlos und wenig einladend wahr. Aufgrund des Klimawandels und der Hitzeanpassung müssen wir von nun an genauer fragen: Wo ist Asphalt nötig und wo nicht? Wir brauchen Oberflächen, die Raumqualität und Stadtklima gleichzeitig verbessern. Unterirdische Garagen und Infrastrukturen erlauben keinen substanziellen Baumbestand, das Wurzelwerk hat oft keinen Platz. Doch wir werden Orte für Bäume, Grün- und Versickerungsflächen finden, aber nicht immer an gewohnten Orten und in gewohnten Formen. Grundsätzlich begrüsse ich die Initiativen. Sie fördern das Notwendige und bringen neue gestalterische Spielräume. **Ute Schneider (53)** ist Architektin, Städtebauerin und Partnerin im Büro KCAP.



## Verdichtungsstrategie für Stadtgrün

Wir spüren den Klimawandel am eigenen Leib und brauchen Lösungen, sofort. Den Kommunen ein gesetzliches Mittel in die Hand zu geben und Projekte für ein angenehmeres Stadtklima anzugehen, ist deshalb richtig. Doch heute einen Baum in der Stadt pflanzen heisst den vollen Klimanutzen in dreissig Jahren ernten. Deshalb reichen die Vorschläge nicht. Wir müssen nicht nur die Strassenfläche, sondern das gesamte Siedlungsgebiet einbeziehen. Die öffentliche Hand und Private müssen mit Grundstücken und mit Gebäuden Beiträge leisten. Mit dem Erhalt und dem Bau grüner Gärten und Parks, mit begrüntem Dächern und Fassaden statt Steinwüsten. Auch das Grün braucht eine Verdichtungsstrategie. Kommunal, in kantonalen Richtlinien, vielleicht mit einem Sachplan des Bundes. Grenzabstände für Bäume zum Beispiel müssen verkleinert oder aufgehoben werden. Denn sie verhindern oft, dass Bäume gepflanzt werden. Wenn wir uns vorstellen, dass 2050 öfters 45 Grad Celsius in unseren Städten herrschen werden, dann können wir gar nicht genug machen, um uns darauf vorzubereiten. **Raphael Aeberhard (37)** ist Landschaftsarchitekt, Raumplaner und Partner bei SKK Landschaftsarchitekten, Baden.



## Das Puzzle muss passen

Heute schon planen die Städte in Richtung mehr Grün, mehr Klimafreundlichkeit, mehr Flächeneffizienz im Verkehr. Falls die Initiativen zustande kommen, werden sie als Katalysatoren die Diskussion darüber intensivieren, und die Absolutheit der Forderungen wird Druck erzeugen. Doch um die Herausforderungen zu meistern, ist in der Verkehrspolitik etwas anderes zentral: dass die Massnahmen nicht sektoriell umgesetzt werden. Dass man nicht allein an Grünräume denkt, nur an Velostreifen, nur an Spurabbauten, sondern die Sichtweise des einzelnen Verkehrsmittels verlässt und in Querschnittsangeboten denkt und diese stärkt. Nur so gelingt es, die Verkehrsfläche effizienter zu nutzen. Wir müssen vom Raum her denken und die passende Mobilität dazu organisieren, nicht umgekehrt. Der Städteverband fordert, dass Lebensqualität und Erreichbarkeit in Einklang stehen. Dazu braucht es ein Puzzle aus allen Verkehrsträgern und die grossmasstäbliche Betrachtung. **Paul Schneeberger (52)** ist Leiter Verkehrspolitik des Schweizerischen Städteverbands. ●