

Anzeige



Execute the most elaborate video campaigns with ease!



NZZ Online

Mittwoch, 15. September 2010, 00:04:20 Uhr, NZZ Online

Nachrichten > Schweiz

14. September 2010, Neue Zürcher Zeitung

Wenn die Zukunft in Genf und Zug liegt

Der Versuch, das Phänomen der Zersiedelung in Zahlen zu fassen und daraus Schlüsse zu ziehen

Alle reden von Zersiedelung, viele beklagen sie. Vier Forscher haben sich nun darangemacht, sie zu messen. Die Quintessenz: Wachstum und Reduktion disperser Bebauung schliessen sich nicht aus.

Paul Schneeberger

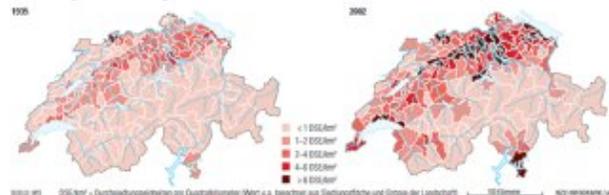
In der Diskussion um die bauliche Entwicklung der Schweiz teilen sich zwei Begriffe in die Rolle des schwarzen Peter: Der eine ist das «Hüslli» und der andere die Zersiedelung. Gemeinhin versteht man darunter den Grad, in dem eine Landschaft von Gebäuden durchsetzt ist; je stärker das der Fall ist, umso zersiedelter gilt sie. Doch genau messen liess sich dieser Faktor bis anhin nicht. Dem hat ein Forscherteam um den Zürcher Geografen Christian Schwick nun abgeholfen.

Sprung von 1960 bis 1980

Es hat die gängige Definition um das Verhältnis zur Ausnützung der bebauten Flächen für Wohn- und Arbeitszwecke ergänzt. Das heisst: Je mehr Flächen bebaut, je weiter gestreut die Gebäude sind und je geringer die Ausnützung ist, desto höher ist der Grad an Zersiedelung. Dieser relative Faktor sagt freilich nichts aus über Landschaftsqualität, also über die Ästhetik und Stimmigkeit des Landschaftsbildes. Mit ihren Messinstrumenten haben die Geografen Grade disperser Bebauung unter Berücksichtigung der Bevölkerungsdichte in der Schweiz bis ins Jahr 1935 zurückverfolgt.

Dabei ermittelten sie, dass die Zersiedelung seither um das Eineinhalbfache zugenommen hat; allein zwischen 1951 und 2002 verdoppelte sie sich. Die Übersicht über die Entwicklung in den einzelnen Bezirken macht insbesondere das Ausgreifen der Städte als Wohn- und Industrieraum auf das Land deutlich, und zwar nicht mehr in der Dichte des frühen 20. Jahrhunderts, sondern unter der räumlich ausschweifenden Prämisse des allgegenwärtigen Autos. Ein Vergleich der Entwicklung in allen 26 Kantonen führt im Spitzenfeld denn auch 3 Stände an, die Bestandteile grosser Agglomerationen sind: Baselland, Aargau und Zürich. Die letzten Plätze belegen die Gebirgskantone Graubünden und Uri.

Entwicklung der Zersiedelung in den Bezirken



(Bild: NZZ Infografik / cke.)

Der grösste Sprung ergab sich überall zwischen 1960 und 1980; seither hält die Zersiedelung in geringerem Masse an. Ausnahmen sind die beiden territorial beschränkten Kantone Genf und Zug. Sie schafften es, den Grad an Zersiedelung zu reduzieren. Dies jedoch nicht, indem sie

den Siedlungsbau gestoppt hätten.

In beiden Fällen standen einem Siedlungswachstum von 10 bzw. 11,4 Prozent massive Zunahmen bei den Arbeitsplätzen von 23,5 bzw. 46,8 Prozent gegenüber. Für die Autoren machen die beiden Beispiele deutlich, dass das Ausmass der Zersiedelung auch bei einer Zunahme von Bevölkerung und Arbeitsplätzen reduziert werden kann. Für die Zukunft skizzieren sie sechs Szenarien, die je nach raumplanerischer Regulierung und Bevölkerungswachstum – ausgegangen wird von Zunahmen zwischen 341 000 und 2 455 300 Personen – bis ins Jahr 2050 zusätzliche Siedlungsflächen von 94 (zweieinhalbmal Basel-Stadt) bis 800 Quadratkilometern (Kanton Jura) annehmen. Dabei nähme die Zersiedelung in jedem Fall zu; bei schwacher Bevölkerungsdynamik nur geringfügig, im maximalen Fall um rund 50 Prozent. Stärkster bremsender Faktor für die Zersiedelung wäre eine Erhöhung der Ausnutzungsdichte.

Umbau in Gartenstadt?

Die Studie, die viele Fragen beantwortet, lässt zumindest eine offen: jene nach der Behaglichkeit. Danach, wie sich der im Geleitwort als erstrebenswert genannte Umbau des Siedlungsbreis in eine grosse Gartenstadt realisieren liesse. Oder, mit anderen Worten: wie sich trotz der angestrebten höheren Dichte etwas Behaglichkeit erhalten lässt.

Christian Schwick u. a.: Zersiedelung der Schweiz – unaufhaltsam? – Quantitative Analyse 1935 bis 2002 und Folgerungen für die Raumplanung. Bern 2010, 116 S., Fr. 36.–.

P. S. · Der Entwurf für die RPG-Revision postuliert eine hinreichende Erschliessung von Wohn- und Arbeitsstätten durch den öffentlichen Verkehr – meist maximal 400 Meter bis zur Haltestelle. Christian Schwick und seine Mitautoren haben sich auch mit diesem Faktor auseinandergesetzt. Sie betonen den Zusammenhang zwischen baulicher Dichte und Erschliessung durch kollektive Verkehrsmittel. Besteht das Einzugsgebiet einer Linie ausschliesslich aus Einfamilienhäusern, ist kaum mehr als ein Stundentakt vertretbar; in diesem Fall benützen, basierend auf Erfahrungswerten, lediglich 10 Prozent den öffentlichen Verkehr. Grössere bauliche Dichten können bis zum Zehnfachen dieser Nachfrage führen, was dichtere Takte im Nahverkehr rechtfertigt. Werden diese halbiert, steigt die Zahl der Benutzer um die Hälfte. Beim 30-Minuten-Takt benützen 15 Prozent der Bevölkerung den öffentlichen Verkehr, beim 15-Minuten-Takt 22,5 Prozent und beim 7,5-Minuten-Takt 33,75 Prozent.

Diesen Artikel finden Sie auf NZZ Online unter:

http://www.nzz.ch/nachrichten/schweiz/wenn_die_zukunft_in_genf_und_zug_liegt_1.7549623.html

Copyright © Neue Zürcher Zeitung AG

Alle Rechte vorbehalten. Vervielfältigung oder Wiederveröffentlichung zu gewerblichen oder anderen Zwecken ohne vorherige ausdrückliche Erlaubnis von NZZ Online ist nicht gestattet.
