



ESP BAROMETER

Informationsorgan zum ESP Programm des Kantons Bern **2022**

Von aussen betrachtet –
und von innen



Die Auswirkungen des Erfolgsmodells

Daniel Wachter führt seit fast zehn Jahren das Amt für Gemeinden und Raumordnung des Kantons Bern. Für den ESP Barometer hat er sich darüber Gedanken gemacht, welche Faktoren für die Wirkung des seit über 30 Jahren erfolgreichen Modells ESP am wichtigsten sind – und spricht über seine persönlichen Erkenntnisse betreffend Raumplanung.

Mit der Ansiedlung eines ESPs ...

«... wird ein nachhaltiger Entwicklungsimpuls par excellence gesetzt: Wirtschaftliche Entwicklung, häusliche Bodennutzung und hohe städtebauliche Qualität gehen Hand in Hand.»

Damit sich ein ESP entfalten kann ...

«... benötigt man erstens eine gute Lage mit geeigneten Flächen, zweitens eine optimale Organisation und Zusammenarbeit von Kanton, Gemeinden, Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern, die drittens eine gleichgerichtete Zielsetzung verfolgen und einen klaren Willen zur Realisierung haben.»

Das Eindrücklichste, das ich bisher im Programm erlebte ...

«... ist kein spezifisches Erlebnis, sondern vielmehr die Tatsache, dass es über 30 Jahre lang unbestritten und erfolgreich verfolgt werden konnte. Dies ist der beste Beweis dafür, dass Raumplanung nicht nur Grenzen setzen, sondern auch Entwicklungen ermöglichen kann – und muss.»

Ein gutes Beispiel für die Einflussfaktoren von aussen ...

«... ist der ESP Bern Wankdorf, der sich dank herausragender Lage und Erschliessung und jahrelanger symbiotischer Einbettung in die lokale Wirtschaft höchst erfolgreich entwickeln konnte. Gleiches haben aber auch viele andere Entwicklungsschwerpunkte in ihren spezifischen regionalen Kontexten nutzen können.»

Meine zentralen Erkenntnisse aus dem Raumplanungsbericht sind, ...

«... dass das ESP Programm unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten wie Bruttowertschöpfung und Arbeitsplätze nachweislich ein Erfolgsmodell ist. Dabei geht es in erster Linie darum, Lösungen für die eingeschränkte Verfügbarkeit von Flächen zu finden. Vor allem im Hinblick darauf, dass es bei zunehmendem Realisierungsgrad der ESP und verbreiteten Widerständen gegen Neueinzonungen von Bauland immer herausfordernder wird, eine nächste Generation von ESP Standorten zu entwickeln.»

Inhalt

- 3** Ein Paradebeispiel für die Entwicklungen in einem ESP: Rund um den Bahnhof Langenthal wird bald alles komplett umgekrempelt.
- 6** Der ESP Standort in Biel als zentraler Faktor für den Erfolg des Switzerland Innovation Park Biel/Bienne.
- 8** Man soll bei den Standorten von aussen nach innen denken, ist Urban Psychologist Alice Hollenstein überzeugt.
- 10** In Sion setzt man sich erfolgreich gegen städtische Hitzeinseln ein – auf den Spuren von ACCLIMATASION.



Daniel Wachter, Vorsteher Amt für Gemeinden und Raumordnung.

**ESP
FORUM
2023**



APRIL
4

«Wir sind gerade auf dem Quantensprung.»

Rund um den Bahnhof Langenthal tut sich gerade so einiges. Mit dem Umbau des Bahnhofs sowie der Unterführung wird das gesamte Areal in allen Belangen aufgewertet. Das sehen auch Langenthals Stadtbaumeisterin Sabine Gresch und SBB-Infrastruktur-Teamleiter Andreas Wingeier so. In einem persönlichen Gespräch erläutern sie ihre Pläne und Visionen rund um den ESP Bahnhof Langenthal.

Sabine Gresch: «Andreas Wingeier, bitte erzählen Sie doch mal von den wichtigsten Meilensteinen sowie den Zielen der SBB hier am Bahnhof Langenthal.»

Andreas Wingeier: «Kernpunkt der Planung ist der Ausbau zu einem behindertengerechten Bahnhof. Dafür heben wir das Mittelperron, so dass ebenerdiges Ein- und Aussteigen möglich ist, und verbreitern den Wartebereich. Wir wollen damit dem Wachstum der Pendlerströme Rechnung tragen: Das heisst, wir müssen bestehende Mängel beheben und einige Anlagen im Bahnhof erneuern.»

AW: «Frau Gresch, wie bringt sich die Stadt in das Projekt ein?»

SG: «Für uns haben der ESP und das Vorhaben einen sehr hohen Stellenwert. Der Richtplan ESP Bahnhof Langenthal ermöglicht uns, dass wir sämtliche Entwicklungen konzentriert abstimmen können: Gemeinsam mit der SBB werden wir mit dem Umbau des Bahnhofs die Bahnhofunterführung wesentlich verbreitern und so eine neue Stadtachse für den Fuss- und Veloverkehr ermöglichen. Dies ist schon rein städtebaulich ein sehr wichtiges Element. Gleichzeitig nutzen wir die Industriebrache nördlich des Bahnhofs um und läuten damit generell eine Transformation der Flächen rund um den Bahnhof ein. Dank des Labels ESP können wir unsere Pläne ziemlich rasch umsetzen – dazu passt auch das Zusammenspiel mit den privaten Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern, den SBB und der Stadt. Damit können wir zum Quantensprung für die Stadtentwicklung von Langenthal ansetzen.»

SG: «Welchen Stellenwert hat dieses Projekt für die SBB?»

AW: «Rein von der Investitionssumme ist es nicht eines unserer grössten Projekte. Aber der gemeinsam gewählte Projektablauf im ESP Bahnhof Langenthal sowie die Organisation haben Vorbildcharakter: Wir können alle involvierten Verkehrsmittel wie Bahn und Bus, aber auch Langsamverkehr und motorisierten Individualverkehr aus einer Hand gemeinsam planen und so eine Infrastruktur schaffen, bei der wir alle Räume miteinbeziehen.»



Zug um Zug vorwärts: ESP Bahnhof Langenthal.

AW: «Wie fühlt es sich eigentlich an, in Ihrer Stadt eines der wichtigsten Projekte der letzten Jahrzehnte zu initiieren und zu betreuen?»

SG: «Die Projektarbeit macht grosse Freude, da wir eine sehr gute Dynamik entwickeln konnten. Wir konnten auf einer

gut aufgelegten Organisationsstruktur und auf einem gut aufgestellten Team aufbauen. Es hat viel Platz für Kreativität, die Flexibilität ist hoch und die Prozesse stimmen. Das Vorhaben ist eine Chance, die Mobilität in Langenthal in eine nachhaltige Richtung zu steuern.»



Visualisierung des Bahnhofs Langenthal.

SG: «Welchen Einfluss können die SBB auf die Entwicklung des Standorts nehmen?»

AW: «Ein zentrales Element ist das Verkehrsangebot und dessen Verknüpfung mit der Raumentwicklung. Hier wissen wir, dass wir das Angebot immer nur in Zusammenarbeit mit allen involvierten Partnern entwickeln und umsetzen können. Nur so bewerkstelligen wir die gewünschte Abstimmung zwischen Raum- und Verkehrsentwicklung.»

AW: «Wie läuft es mit der Abstimmung zwischen dem Bahnhof-Ausbau und der Siedlungsentwicklung rund um den Bahnhof – und wie soll sich das gesamte Bahnhofsareal entwickeln?»

SG: «Mit dem Projekt werden die beiden Bahnhofplätze im Norden und Süden neu gestaltet. So im Norden mit einem direkt verknüpften Areal Langenthal Mitte, wo die neue Personenunterführung in den Stadtteil Hard führt. Hier entstehen rundherum Hochbauten, Wohnungen, Büros sowie eine neue Ladenachse. Auch andere Areale in Bahnhofnähe werden in Zukunft anders genutzt werden. Damit verbunden erhoffen wir uns in den nächsten Jahren ein nachhaltiges Bevölkerungswachstum. Langenthal befindet sich an einer sehr guten Lage; wir sind perfekt an den öffentlichen Verkehr angeschlossen und werden dadurch keinen zusätzlichen motorisierten Verkehr entwickeln. Ein weiteres Thema ist die Orientierung am Bahnhof. Wenn man heute in Langenthal

aussteigt, weiss man nicht, wo sich das Zentrum befindet. Wir sind bestrebt, die räumliche Verbindung zum Stadtzentrum besser sichtbar zu machen.»

SG: «Gibt es von Seiten der SBB vergleichbare Projekte aus anderen Städten?»

AW: «Ein spannendes Beispiel ist der Bahnhof Brugg. Hier stehen wir noch ganz am Anfang und müssen zuerst einmal abklären, welche Bedürfnisse und Bedenken im Raum stehen und wie wir grundsätzlich vorgehen wollen. Mit dem Instrument der Entwicklungszielpläne versuchen wir, in der Startphase ein Gesamtbild zu zeichnen und die Nutzungen rund um den Bahnhof parzellenunabhängig zu platzieren, damit wir eine gute Verkehrsdrehscheibe gestalten können. Die Entwicklung von Verkehrsdrehscheiben ist ein anspruchsvoller Prozess. Mit dem Verband öffentlicher Verkehr sind wir daran, eine Planungshilfe zu entwickeln. Damit wollen wir methodische Ansätze liefern, wie man in solchen Räumen mit so vielen Partnern zusammenarbeiten kann. Und dafür stützen wir uns auf Best-Practise-Beispiele wie zum Beispiel Langenthal als Inspirationshilfe.»

AW: «Wie sieht es bezüglich Infrastruktur und grösserer Schlüsselprojekte aus?»

SG: «Langenthal hat in Sachen Infrastruktur einen grossen Nachholbedarf. In den letzten zehn bis 15 Jahren wurden viele Pla-

nungsarbeiten erledigt, jetzt geht es um die Umsetzung und die Arealentwicklung. Mit unserer Strategie der Siedlungsentwicklung nach innen müssen wir keine grünen Wiesen bebauen, sondern können bestehende Strukturen benützen. Ein wichtiges Projekt ist auch die Reduktion des Durchgangsverkehrs durch die Innenstadt. Hier streben wir eine Verkehrsberuhigung an – das ist kommunikativ und auch partizipativ eine grosse Herausforderung.»

SG: «Welches ist das eindrucksvollste Projekt, das Sie jemals umgesetzt haben?»

AW: «Ich durfte im Auftrag des Bundes eine Konzeptstudie für eine Direktverbindung von Aarau nach Zürich durchführen. Dabei ging es um den Tunnelbau sowie verkehrstechnische Fragen. Ebenso machen mir aber auch die Bahnhofprojekte grossen Spass: Die Potenziale der kleineren Bahnhöfe zu erkennen und etwas daraus zu entwickeln – im Austausch mit der lokalen Bevölkerung und Behördenvertretern –, das sind sehr kreative Aspekte unserer Arbeit.»

AW: «Wie schaffen Sie es, mit der Entwicklung am Bahnhof neue Einwohnende und Beschäftigte dazuzugewinnen?»

SG: «Durch den neuen Bahnhof und die neue Mobilitätskette gewinnen wir deutlich an Attraktivität und können die ungenutzten Potenziale rund um den Bahnhof ausschöpfen. Wir haben in den vergangenen Jahren eine gute planerische Grundlage gelegt – jetzt ist die Zeit der Umsetzung gekommen. Wir verfügen etwa über gleich viele Einwohnerinnen und Einwohner wie Solothurn oder Zofingen. Allein: Zofingen ist im Zeitraum 2010 bis 2020 um ganze 12 Prozent gewachsen – bei uns waren es in der gleichen Zeitspanne nur vier Prozent. Wir wollen aber in erster Linie qualitativ wachsen. Langenthal ist bereits heute eine äusserst lebenswerte Stadt. Wir verfügen über alles, was eine Stadt ausmacht: vom Stadttheater über den Sikh-Tempel bis zum Hornusser-Feld, vom Wochenmarkt bis zur international tätigen Industrie. Das kulturelle und kulinarische Angebot ist gemessen an der Grösse Langenthals beeindruckend. Die Basis stimmt also.»



Abfahrt Départ Partenza		
Zeit	Weg	Wagen
09:17	09:41 Otten	3
09:43	Gaswerk Roggwil Dorf St. Urban Ziegelal	4
09:44	Roggwil-W. Otten Aarau Baden	1
09:46	Herzogenbuchsee Burgdorf Bern	2
09:50	Langenthal Süd Letzwil Muttwil	14
09:52	Gaswerk Hard-M. Aarwangen Denzlingen	5
09:58	Otten Zürich HB Länzkurt Chur	3
10:18	Herzogenbuchsee Wynigen Burgdorf Bern	2
10:20	Langenthal Süd Muttwil Wolfhusen Luzern	14
10:20	Gaswerk Roggwil Dorf St. Urban	4
10:21	Roggwil-W. Murgenthal Rotteis Otten	1
10:22	Gaswerk Hard-M. Aarwangen Denzlingen	5

Wichtig: Fernverkehrsleistung Wilfers - Wolfhusen auf der Linie Langenthal - Luzern.
Sonst: Pz 09:08, ab 09:20 bis 09:30, 19.05.2023 um 09:40h, Bernstrasse, 80/07. Prüfen Sie
auch Verknüpfung mit Online-Partenza.

Stadtbaumeisterin Sabine Gresch und SBB-Infrastruktur-Teamleiter Andreas Wingeier schreiten gemeinsam in die Zukunft.

«Die grösste Erfolgsgeschichte ist, dass es uns gibt.»

Anita Jörg führt das Non-Profit-Unternehmen Switzerland Innovation Park Biel/Bienne – und dies mit Erfolg. Für den ESP Barometer nimmt sie die Entwicklungen seit der Entstehung unter die Lupe, analysiert den gegenwärtigen Verlauf und wagt einen Blick in die Zukunft.

Grundidee

«Ein Switzerland Innovation Park gibt es an sechs Hauptstandorten in der ganzen Schweiz. Die Grundidee stammt vom Zürcher Ständerat Ruedi Noser. Wir wollen vor allem interessante Flächen für nationale und internationale Forschungsteams anbieten, die sich in den gleichen Forschungsbereichen bewegen wie wir selbst. Obwohl wir unter einem gemeinsamen Label auftreten, hat jeder Standort eigenständige Lösungen erarbeitet, die dem jeweiligen Wirtschaftsraum am meisten entsprechen. Die individuelle Umsetzung der Idee ist ein typisch schweizerisches Konstrukt.»

Tragkraft

«Die ersten Treiber und Aktionäre waren der Kanton Bern und die Stadt Biel. Heute werden wir zu 90 Prozent von der Industrie getragen. Dass die Industrie in unsere Idee investiert hat, ist der beste Beweis für unsere Wahl eines überzeugenden Standorts und Konzepts – und wir wurden bereits zu einem Zeitpunkt unterstützt, als wir noch keine konkreten Projekte vorstellen konnten, weil unser Angebot den Bedürfnissen entspricht. Und weil wir innovative Ideen haben, die Hand und Fuss haben. Aber Sie können mir glauben; bis wir so weit waren, hat uns das ein paar Nächte und Weekend-Einsätze gekostet ...»

Motivation

«Wir müssen eine Grundlage für nationale und internationale Forschungsprojekte schaffen. Dabei wollen wir möglichst viele schlaue Köpfe zusammenbringen, ein Netzwerk von Spezialisten aufbauen und sie an der gemeinsamen Infrastruktur unserer vier Forschungsbereiche Swiss Smart Factory, Swiss Healthtech Center, Swiss Advanced Manufacturing Center und Swiss Battery Technology Center teilhaben lassen. Wir wollen die Talente aus der Region entdecken und Arbeitsplätze für sie schaffen.»

Aufmerksamkeit

«Um die notwendige Sichtbarkeit zu erhalten, bauten wir zunächst eine gesamte Marketingabteilung auf. Ausserdem weckten wir mit dem Neubau, unseren Projekten sowie

unseren Kunden grosse Aufmerksamkeit in der Bevölkerung. Heute, nach etwas mehr als einem Jahr im neuen Gebäude, haben wir unsere Marketingmassnahmen bereits auf ein Minimum reduziert. Denn es ist uns gelungen, zahlreiche glaubwürdige Erfolgsgeschichten zu produzieren, die sich in erster Linie dank Mund-zu-Mund-Propaganda verbreiteten. Ich glaube, wir können heute auf zahlreiche Multiplikatoren zählen, die unsere Botschaft weitererzählen.»

Erfolgsgeschichte

«Die eigentliche Erfolgsgeschichte ist, dass es uns überhaupt gibt ... angefangen mit unserem Neubau hier mitten im Zentrum von Biel: Nur gerade zwei Jahre dauerte es von der Grundsteinlegung bis zur Inbetriebnahme. Seither konnten wir zahlreichen Firmen bei der Entwicklung ihrer eigenen Erfolgsgeschichten helfen. Beispielsweise der Firma Stimit AG – diese hat sich der Aktivierung der Lunge und der nicht-invasiven Stimulation der Atemmuskulatur verschrieben. Tatsächlich haben die Initiatoren herausgefunden, dass sich bei Patienten, die sich auf der Intensivstation befinden, niemand um die Aktivierung des Atemmuskels kümmert. Der Muskel wird also in der OP-Zeit lahmgelegt und man muss ihn anschliessend neu stimulieren. Wir halfen den Innovatoren, ein Forschungs- und Entwicklungsprojekt zu lancieren, Prototypen zu entwickeln und gleichzeitig einen Standort in Biel zu finden. Das dritte gute Beispiel ist unsere Innosuisse-Flagship-Initiative. Das Forschungsprojekt CircuBAT will den Kreis zwischen Produktion, Anwendung und Recycling von Lithium-Ionen-Batterien aus der Mobilität schliessen. Dafür suchen sieben Schweizer Forschungsinstitutionen, darunter der Switzerland Innovation Park Biel/Bienne sowie 24 Unternehmen, gemeinsam nach Optimierungsmöglichkeiten für mehr Nachhaltigkeit in allen Lebensabschnitten der Batterie.»

Potenziale

«Sämtliche Standorte verfügen über Reservflächen. So wollen wir vor allem internationale Forschungs- und Entwicklungsprojekte in die Schweiz holen. Bei der Ansiedlung von Firmen arbeiten wir Hand in Hand mit

der Standortförderung des Kantons Bern, mit der Greater Geneva Bern Area sowie mit Switzerland Global Enterprise.»

Tellerrand

«Wir geraten gar nie in Gefahr, den Tellerand überhaupt zu erblicken, weil wir stets weit und breit drüber hinaus schauen. Gleichzeitig ist es uns wichtig, dass wir uns thematisch fokussieren; nämlich, dort wo unsere Stärken liegen – in der Technologie.»

Ausstrahlung

«Unser Standort Biel bietet eine Menge Vorteile: die Mehrsprachigkeit, die zentrale Lage, die Nähe zur Industrie, die vielfältige Kulturlandschaft oder die Internationalität.»

ESP Programm

«Wir sind dankbar und glücklich, von einer der absoluten Top-Lagen im ganzen Kanton aus zu wirken. Die Wahl des Standorts war ein zentraler Bestandteil unserer Gesamtüberlegungen. Und wir wurden von allem Anfang an optimal eingebunden und waren ein Bestandteil der Gesamtüberlegungen des ESP.»

Kernkompetenzen

«Ich persönlich darf hier in Biel als Drehscheibe agieren. Das heisst, ich organisiere die Führungsstrukturen und versuche, die wichtigsten Menschen an einen Tisch zu bringen und sie miteinander zu verknüpfen. Dabei lege ich grossen Wert auf lösungsorientiertes Vorgehen und Durchhaltevermögen.»

Energielevel

«Wenn ich über genug frische Luft verfüge, ist alles gut und mein Energiestatus ist sehr hoch. Ich fahre mit dem Velo zur Arbeit, gönne mir ab und zu eine Mittagspause draussen und bewege mich sonst viel in der Natur. Und hier im Haus laufe ich sehr oft Treppen rauf und runter ...»

Anita Jörg führt das Non-Profit-Unternehmen
Switzerland Innovation Park Biel/Bienne.



50
Wissenschafts-
partner



70 %
Industrie-
investoren



40
erfolgreiche Inno-
vationsprojekte



Seit
6 Jahren
am Wachsen



«Alles beginnt mit einer intelligenten Nutzungsplanung.»
Alice Hollenstein

«Urban Psychology kann mithelfen, einen Ort zu schaffen, den die Menschen gern haben.»
Alice Hollenstein

Urban Psychology heisst das Rezept – Alice Hollenstein erklärt es.



«Zuerst die Aussenräume, danach die Innenräume»

Urban Psychology ist nicht etwa ein neuer Trend, sondern existiert seit über 100 Jahren. Alice Hollenstein hat sich darauf spezialisiert und erklärt im Interview den Mehrwert ihrer Arbeit, die Bedeutung von menschenfreundlichen Städten und Gebäuden und wie wir in Zukunft zusammenleben und -arbeiten werden. Sie geht auch darauf ein, welche Faktoren für das ESP Programm von Bedeutung sind.

Frau Hollenstein, wie sind Sie zum Fachgebiet Urban Psychology gekommen?

«Aus einer Mischung von Zufall, Glück und Leidenschaft. Ich war schon immer an menschlichem Verhalten, Umwelt und Architektur interessiert – und wie sich die Menschen im Zusammenhang mit der Umwelt verhalten. Nachdem ich zufälligerweise in der Immobilienbranche gelandet war, entdeckte ich das Thema Urban Psychology und entwickelte mich in dieser Nische.»

Wie kann man die generelle Thematik umschreiben?

«Ich persönlich habe ein zwiespältiges Verhältnis zum Begriff Sozialraumplanung, aber alle verstehen, was damit gemeint ist. Der Begriff wird häufig von Soziologen verwendet und geprägt. Ich aber komme aus der Psychologie und wir haben eine etwas andere Perspektive: Wir erforschen das Verhalten und Erleben der Menschen in der gebauten Umwelt; die Soziologie hingegen erforscht das gesellschaftliche Zusammenleben. Die Sozialpsychologie ist die Brücke.»

Sie propagieren menschenfreundliche Entwicklung von Städten, Arealen und Gebäuden. Was bedeutet das konkret?

«Dass wir vom Menschen aus denken. Wir gehen etwa von den Bedürfnissen aus, zum Beispiel die Privatsphäre zu regulieren und sich an einem Ort gut orientieren zu können. Oder von der Frage, wie Signalik gelesen wird, von der Beleuchtung oder von den menschlichen Sinnesfähigkeiten. Dazu ein konkretes Beispiel: Bei einer Stadt ist es sehr wichtig, dass man das menschliche Mass berücksichtigt. Wir sind rein evolutionär so gebaut, dass unser Kopf nach unten schaut und nicht in die Luft. Wir müssen uns also bei der Gestaltung auf die Erdgeschoss-Ebene konzentrieren. Beim Planen eines Gebäudes müssen wir darauf achten, dass die Stadt aus dieser Perspektive betrachtet wird: spannende Eingänge, lebendige Fassaden, Töpfe, Sockelgeschosse. Und schliesslich bei der Navigation im Innenraum des Ge-

bäudes: minimale Richtungswechsel, vielleicht mal ein Atrium. Dabei geht es um Sicherheit und Kontrollierbarkeit, damit sich ein Mensch rundum wohl fühlt.»

Sie helfen, Passantenströme in Gebäuden, Arealen und Quartieren zu simulieren. Wie funktioniert das im Detail?

«Die angewendete Technik nennt sich Space Syntax. Dabei geht es um die räumliche Konfiguration. Es wird berechnet, wie einfach ein Punkt von allen anderen Punkten aus zu erreichen ist. Dabei geht es um drei Masse: die längste Sichtachse, den Richtungswechsel und den Winkel dieser Richtungswechsel. Danach erstellen wir eine Heatmap. Die Technik ist wissenschaftlich gut validiert, die Heatmap korreliert stark mit den tatsächlichen Menschenströmen, wenn diese ausgewertet werden. So können wir Passantenströme in Quartieren oder auch in öffentlichen Gebäuden simulieren. Die Technik stammt aus Grossbritannien und wird weltweit angewendet. In der Schweiz haben wir sie im Basler Klybeck-Areal, im Areal Metalli in Zug oder im Aargauer Entwicklungsschwerpunkt Sisslerfeld eingesetzt.»

Welche Rolle spielen die Aussenräume und die Beziehung zu den Nachbarn?

«Sie sind entscheidend. Aus meiner Sicht sollte man die Aussenräume und den Städtebau vor den Gebäuden planen – sowie das bereits seit Jahren auch in Metropolen wie New York, Barcelona oder Paris praktiziert wird. Ein gelungener Städtebau mit vielfältigen und intuitiv erschliessbaren Plätzen, Grünräumen und Strassen ist entscheidend für die Qualität eines Ortes. Jede Fassade ist eine Innenwand der Aussenräume. Es geht um Stimulation, Harmonie, Verstehbarkeit – und damit letztlich um Sicherheit und Wohlfühl.»

Beim Thema Urban Psychology geht es ja gleichzeitig um das Zusammenbringen wie auch um das Auseinander-

halten von Menschen. Wie findet man die richtige Balance?

«Hier spielen zwei Grundbedürfnisse eine wichtige Rolle: einerseits Privatsphäre und andererseits soziale Zusammengehörigkeit. Wir müssen deshalb Räume schaffen, in denen sich Nähe und Distanz je nach Bedarf regulieren lassen. Treppenhäuser, Waschküchen oder Lifts haben eine soziale Funktion, die man nicht unterschätzen darf. In der Schweiz leben über 40 Prozent der Menschen in Einzelhaushalten.»

Wie werden wir in Zukunft zusammenleben und -arbeiten?

«Das hängt davon ab, wie wir mit der ökologischen Situation umgehen, welche Klimaziele wir verfolgen und wie sich die Migrationsströme entwickeln. Dazu kommen Faktoren wie Überalterung, politische und wirtschaftliche Entwicklungen sowie die Vermischung von Arbeit und Wohnen. Wenn wir es mit einem effizienten Umgang mit Flächen ernst meinen, dann gäbe es noch ein grosses Potenzial zur Überlagerung von Nutzungen.»

Kommen wir zum ESP Programm. Auf welche Faktoren muss man bei einer Standortplanung und -entwicklung aus Ihrer Sicht besonders achten?

«Alles beginnt mit einer intelligenten Nutzungsplanung. Eine Gemeinde hat hier viele Möglichkeiten, die Entwicklung des Orts zu prägen. Ein gutes Beispiel dafür ist Morges im Kanton Waadt. Hier haben die Verantwortlichen eine innovative Nutzungsplanung kreiert, arbeiten mit klaren Visionen und haben Ansprechpersonen definiert, die diese Vorgehensweise mittragen. Die wichtigsten Punkte sind eine robuste gesetzliche Basis, Leadership, die Abwägung verschiedener Interessen sowie die Berücksichtigung des menschlichen Masses.»

Welchen Mehrwert kann Urban Psychology einem ESP Standort bieten?

«Im besten Fall hilft es einen Ort zu schaffen, den die Menschen gern haben und sich darauf freuen können.»

MisSion possible

Schon seit fast zehn Jahren ist die Stadt Sion drauf und dran, die Vorreiterrolle in Sachen resilienter Siedlungsplanung einzunehmen. Mit dem Projekt ACCLIMATASION setzt man im Zentralwallis erfolgreiche und gezielte Massnahmen gegen städtische Hitzeinseln und Überschwemmungen ein – mit Erfolg, wie unsere Reportage aus der Walliser Kantonshauptstadt zeigt.



Die begrünte Place des Remparts im Zentrum von Sion.

Sion gilt als Hotspot der Schweiz: Keine andere Stadt in der Schweiz weist so viele Sonnentage auf und leidet unter den hohen Temperaturen wie die Stadt im Zentralwallis. Je weiter man das Rhonetal nach Osten quert, desto geringer die Niederschlagsmenge: Während am Taleingang in Bex noch 1051 mm Regen fällt, sind es in Sion noch jährlich 550 mm.

Heute empfängt uns die Hauptstadt des Kantons Wallis – wie könnte es anders sein – mit viel Sonnenschein. In der Innenstadt herrscht bereits frühmorgens reger Marktbetrieb. Die Einheimischen sind froh um ein bisschen kühle Morgenluft, besonders nach dem vergangenen extrem heissen Sommer. Das sieht auch Stadtplaner Lionel Tudisco so, den wir mitten im Zentrum in den Räumlichkeiten der Stadtverwaltung treffen. «Wir brauchen Massnahmen zur Anpassung an den Klimawandel – das entspricht auch der Strategie des Bundes.» Dort steht unter anderem: «Die Schweiz minimiert die Risiken des Klimawandels, schützt die Bevölkerung, lebenswichtige Güter und natürliche Ressourcen.»

Doch was heisst dies konkret? 2013 lancierte der Bund den Projektauftrag zum Thema angepasste Stadtentwicklung an den Klimawandel. 2014–2016 entstanden 30 Projekte, die im Rahmen des Pilotprogramms unterstützt wurden. Die Stadt Sion wurde im Bereich Stadtentwicklung ausgewählt. «Das war der Startschuss für unser Projekt ACCLIMATASION», erinnert sich Lionel Tudisco.

Beim Spaziergang über die Place de la Planta, die als Zwischennutzung in kurzer Zeit komplett neugestaltet wurde, erzählt der Stadtplaner von den Anfängen der Projektumsetzung: «Vor acht Jahren gab es in der Schweiz nur wenige Städte, die sich mit dem Thema Hitzeinseln befassten. Wir entwickelten unsere eigene Strategie und begannen, die Stadt mit der Natur zu versöhnen – mit einer starken Verbindung zwischen Ökosystemen und der gleichzeitigen Verringerung der negativen externen Effekte der städtischen Umwelt.» Mit anderen Worten: mit der Entsiegelung und gleichzeitigen Begrünung zahlreicher Plätze und Orte. Wie der Place de la Planta, wo bis heute mehr als 50 neue Bäume, die vorübergehend wie

eine städtische Baumschule angeordnet sind, Bänke und schattenspendende Überdachungen gebaut wurden. Niemand kann sich vorstellen, dass hier einst eine Asphaltwüste herrschte.

Weiter gehts zur Place des Remparts – nur 50 Meter Luftlinie entfernt liegt die nächste, ehemalige Wärmeinsel. Auch hier stehen 20 neu gepflanzte japanische Zierkirschen und sorgen nicht nur für Abwechslung fürs Auge, sondern auch für spürbare Abkühlung. «Wir wissen heute, wie man Wärmeinseln vermeidet, den natürlichen Wasserkreislauf fördert und wie wir die Hochwasserrisiken begrenzen können», erläutert Lionel Tudisco. «Mit der Förderung der Vegetation wie beispielsweise Bäumen, Parks, Gemüsegärten, der Begrünung von Fassaden und Dächern schaffen wir eine optimale Grundlage. Dabei verwenden wir klimaangepasste Pflanzenarten, helle Materialien und schaffen Wasserflächen wie Brunnen, Wasserläufe und Seen.» Ganz nach dem Motto: Mehr Grün, mehr Blau, weniger Grau.

Dies sind zwei umgesetzte Beispiele. Bis es so weit war, mussten die Macher aber nach allen Seiten beweisen, warum sich Sion besonders für solche Massnahmen eignet. Was also sind die Besonderheiten, die alle für die Walliser Kantonshauptstadt sprechen? «Trotz der kleinen Grösse weist Sion ein kompaktes und mineralisches Zentrum auf, das unter dem Phänomen der städtischen Wärmeinsel leidet.» Dazu ein konkretes Beispiel: Der Wärmeunterschied zwischen Stadt und Land um 21 Uhr abends beträgt während einer Hitzewelle mit wenig vorherrschendem Wind bis zu sechs Grad. Kommt dazu, dass Sion eine der Städte ist, die sich am meisten aufheizen.

Die getroffenen Massnahmen trugen entscheidend zur Sensibilisierung der Entscheidungsträger sowie der Bevölkerung bei und wirkten sich rasch auf die Lebensqualität der Bewohnerinnen und Bewohner aus. Die durchgeführten Projekte haben gezeigt, dass eine Senkung der Oberflächentemperaturen möglich ist. Das Projekt Schachbrettmuster, das 2020 auf der Place de la Planta provisorisch realisiert wurde und



mithilfe von Wärmebildkameras überwacht wird, belegt dies. Ausserdem hat die Stadt dank der neuen Grünflächen massiv an Attraktivität gewonnen. Vom Familienpark über kleine Stadtplätze, Schulumgebungen bis zu Biotopen inmitten von bestehenden Strassensystemen – das Prinzip ist in der Stadt nicht nur angekommen, sondern mittlerweile auch etabliert. «Der politische Wille, die mit dem Klimawandel verbundenen Auswirkungen abzuschwächen und damit die Stadt widerstandsfähiger zu machen, war von Anfang an da», erklärt Lionel Tudisco. Extreme Ereignisse haben diesen Handlungswillen verstärkt. Drei extreme Hitzewellen (2003, 2015, 2022) sowie die fatalen Überschwemmungen 2018 haben die Bemühungen beschleunigt.

Das Spezielle am Projekt ACCLIMATASION ist, dass nicht nur öffentliche, sondern auch private Räume der Stadt Sion beworben werden. «Zu diesem Zweck haben wir einen speziellen Leitfaden mit Empfehlungen für die Vegetation und die Aussengestaltung von privaten Räumen im Stadtbereich publiziert. Unser Aufruf an die Öffentlichkeit wurde gut aufgenommen.» Zwei private Projekte wurden im Rahmen des Projekts ACCLIMATASION zwischen 2014 und 2016 finanziell unterstützt. «Wir wissen von einigen Eigentümerinnen und Eigentümern, die den Leitfaden zur Umsetzung ihres Projekts verwendet haben. Das Ergebnis ist beeindruckend und ermutigend.»

Eines ist klar: Die Stadt Sion wird auch in den nächsten Jahren der Entwicklung von weiteren Grün- und Wasserflächen einen wichtigen Platz einräumen. Der Gemeinderat verleiht diesen Anstrengungen eine grosse politische Tragweite und möchte sie langfristig auf allen Ebenen verankern; damit schrittweise die Anforderungen betreffend



Visualisierung Ronquoz 21.

Klimaanpassungen in die Raumplanungsinstrumente aufgenommen werden können. Das ist ganz im Sinne des Stadtplaners: «Die Städte von heute und morgen müssen sich mit den Ökosystemfunktionen der Natur versöhnen, um sie widerstandsfähiger, lebenswerter und nachhaltiger zu machen», ist sich Lionel Tudisco sicher. «Die Praxis hat uns gezeigt, dass pragmatische Lösungen, die in Richtung Natur gehen, Einsparungen ermöglichen. Im Weiteren erhöhen sie die Lebensdauer der Materialien und den thermischen Komfort und verringern die klimatischen Risiken.»

Auf unserem Spaziergang durch die Altstadt werden wir ebenfalls von Stadtplanerin Lilli Monteventi Weber begleitet – sie bringt uns auf die Südseite der Geleise. Wir durchqueren den Bahnhof und landen in einer Mischung von Industriequartier und Aufbruchzone. Auf der einen Seite handwerkliche und industrielle Betriebe – auf der anderen Seite das hochmoderne, blitzblanke Gebäude, wo sich die Hochschulen HES-SO und EPFL eingemietet haben.

Hier entsteht gerade Sions Zukunft. Unter dem Namen Ronquoz 21 ist zwischen dem Flugplatz im Westen und dem Rhoneverlauf im Osten ein fortschrittliches, beispielhaftes

und nachhaltiges Stadtquartier vorgesehen. «Wir planen ein gemischtes Quartier mit Wohnungen, Büros, Geschäften, Aussenanlagen sowie öffentlichen Räumen. Der Zonenplan, der den Rahmen für die Entwicklung des Viertels bildet, wird bis zum Frühjahr 2023 fertiggestellt sein», fasst Lilli Monteventi Weber das Projekt zusammen.

Ronquoz 21 ist eine Konkretisierung der ESP Politik des Kantons Wallis auf kommunaler Ebene. Das Gebiet südlich der Altstadt wurde einst landwirtschaftlich genutzt; in den letzten Jahrzehnten entstand hier zwischen den Geleisen und dem Rhoneverlauf eine Industrie- und Gewerbezone. «Dieses 60 Hektar grosse Transformationsgebiet ist ein städtebauliches Pionierprojekt.» Die bekannten Architekten Herzog & de Meuron entwickeln in Zusammenarbeit mit dem Landschaftsarchitekten Michel Desvigne (Gewinner des 2019 durchgeführten städtebaulichen Wettbewerbs) die Bebauung des ganzen Gebiets – dazu gehört auch ein identitätsstiftender Erholungsort mit einer Reihe von Gärten und einem von Bäumen dicht gesäumten Weg. Auch die Strassen, Plätze und Gärten zwischen den Häusern sind in eine begrünte Landschaft eingebettet. Damit ACCLIMATASION auch in Zukunft weitergeführt werden kann.

Der Kanton Bern

Die Berner Fachhochschule (Kollegium für Agrar-, Forst- und Lebensmittelwissenschaften HAFL) hat ein Projekt im Rahmen des Pilotprogrammes des Bundes zum Thema angepasste Stadtentwicklung an den Klimawandel erarbeitet: «Urban Green & Climate Bern – Bäume, Städte und Klimawandel». Am Beispiel der Stadt Bern entwickelte das Projekt Methoden und Konzepte für ein nachhaltiges Management des städtischen Baumbestands, die den prognostizierten Veränderungen Rechnung tragen.