

WENIGER HEISST WENIGER AUTOS Den Raum nachhaltig entwickeln heisst bauen am richtigen Ort. Die Standortwahl und die Autoliebe der Bewohner sind entscheidend für die Ökobilanz beim Wohnen.

Text: Philipp Maurer, Foto: Alexander Jaquemet

Eine kleine Wohnbaugenossenschaft in Wallisellen baut ein Mehrfamilienhaus auf einer unternutzten Parzelle, nahe an einer S-Bahn-Haltestelle mit 15-Minuten-Takt. Die zukünftigen Mieterinnen und Mieter sind keine Ökofundis, sondern urbane Menschen und bewegen sich aus praktischen Gründen oft ohne Auto. Die Gemeinde verlangt elf Parkplätze. Nach langen Verhandlungen kann die Zahl auf neun und dann auf sieben gesenkt werden. Gebaut werden schliesslich nur vier Parkplätze, einer wird wirklich gebraucht. Die Verhandlungen mit den Bewilligungsbehörden für autoarmes Wohnen waren zäh, das Verständnis gering. Das war 1999.

Im Februar 2010 kann die erste autofreie Siedlung der Schweiz mit insgesamt achtzig Wohnungen an der Burgunderstrasse in Bern-Bümpliz bezogen werden. Ein besonderer Vertrag mit der Stadt Bern ermöglichte den Bau einer Siedlung ohne Parkplätze. Das Zentrum von Bümpliz liegt fünf Fussminuten entfernt, eine S-Bahn-Haltestelle nebenan. Wenn die Bewohnerinnen und Bewohner trotzdem Auto fahren wollen, dann finden sie in nächster Nähe mehrere Mobility-Fahrzeuge. Hinter dem Projekt stehen zwei Gesellschaften, die nachhaltig bauen. Sie haben erkannt, dass dies weit über isolierte Gebäudehüllen und ausgeklügelte Haustechnik hinausgeht. Die Zeiten haben sich offensichtlich geändert.

ZIEL IST DIE 2000-WATT-GESELLSCHAFT Ein Ziel für die zukünftige Energiepolitik ist das energiepolitische Modell der «2000-Watt-Gesellschaft». Der Energiebedarf jedes Erdbewohners soll in Zukunft einer durchschnittlichen Leistung von 2000 Watt entsprechen, anstelle der heute üblichen 6000 Watt und mehr. Die Prozesse rund um das Bauen spielen in der Energiebilanz unserer Gesellschaft eine zentrale Rolle. Erstellen, betreiben, instandhalten und sanieren von Gebäuden benötigen mehr als die Hälfte der konsumierten Energie. Gefragt sind Konzepte, die zu effizienten Gebäudetypen, günstigen Lebenszykluskosten und geringen externen Belastungen führen. Der Blick muss also vom einzelnen Gebäude und seinem technischen Innenleben gelöst und weiter gefasst werden. Genauso wichtig sind das Siedlungsgefüge, in welchem eine Baute steht, und die Auswirkungen, die der Betrieb mit sich bringt.

Dichtere Siedlungsgefüge sind effizienter und daher in wirtschaftlicher und ökologischer Hinsicht interessanter. Weniger versiegelter Boden, weniger Strassen und Leitungen verteilen sich auf mehr Personen. Nicht umsonst postulieren die Fachleute der Raumplanung seit Jahren ein Wachstum nach innen. Mit Verdichten und Erneuern würde das Siedlungsgebiet nicht mehr ausgeweitet, sondern besser genutzt werden. Ein in der Grössenordnung wegweisendes Projekt beabsichtigt die Stadt Lausanne auf dem Areal des Stade Olympique de la Pontaise. Die Stadt will ein «éco-quartier» mit 2000 Wohnungen erstellen und bereitet einen Wettbewerb vor, nachdem sich die Stimmberechtigten im Herbst 2009 gegen eine Erhaltung des ehrwürdigen Stadions aus den Fünfzigerjahren ausgesprochen hatten.

Ein Stück Pionierarbeit leistet der Kanton Baselland. Mit dem Projekt Selina-Raurica wird ein neuer Siedlungsschwerpunkt in der Agglomeration Basel gesetzt. Zwischen den Rheinsalinen von Schweizerhalle im Westen und der Römerstadt Augusta Raurica im Osten wird ein neuer Stadtteil mit zahlreichen Arbeitsplätzen und Wohnungen entstehen. Das Planungsgebiet von 170 Hektaren ist die grösste Siedlungs- und Infrastrukturerweiterung

des Kantons. Neu ist, dass Baselland an einem gezielt gewählten Standort wachsen soll und sich nicht mehr einfach in den weitgehend unsteuerbaren Bauzonen der Gemeinden ständig weiter ausbreitet.

Sollen die energiepolitischen Zielsetzungen erreicht werden, muss Bauen auf der grünen Wiese zur Ausnahme werden. Von dieser Regel abzuweichen ist nur dann vertretbar, wenn eine ausserordentlich hohe Qualität bezüglich Erschliessung, Gebäude und Wohnumfeld gewährleistet werden kann. Ein solches Beispiel ist die «Waldstadt Bremer». Eine Gruppe mutiger Köpfe rund um das Architekturbüro Bauart will die Stadt in einem Waldstück am Stadtrand von Bern erweitern. Ab 2015 sollen bis zu 10 000 neue Einwohnerinnen und Einwohner attraktive Wohnmöglichkeiten finden. Zwar wird für den neuen Standort ein wärschaftes Stück Wald beansprucht, doch liegt dieses lediglich eineinhalb Kilometer vom Bahnhof Bern und dem Stadtzentrum entfernt. Dass Wald für ein solches Vorhaben gerodet wird, wäre für die Schweiz ein Novum. Doch spricht eine nachhaltige Stadtentwicklung dafür, einen zentrumsnahen Standort zu bebauen, statt in peripheren Gebieten Kulturland zu vergeuden.

Nachhaltige Stadtentwicklung heisst aber auch, die Infrastruktur der öffentlichen Hand schrittweise den neuen Zielsetzungen anzupassen. Die Stadt Zürich baut in den kommenden Jahren das Bettenhaus des Triemli-Spitals neu. Die Berechnungen zeigen, dass damit der CO₂-Ausstoss des Spitals auf einen Drittel des heutigen Wertes gesenkt werden kann. Bei energieintensiven Gebäuden schlägt die Betrachtung über den gesamten Lebenszyklus besonders zu Buche.

MOBILITÄT ALS SCHLÜSSELGRÖSSE Dank gut isolierten Gebäudehüllen und intelligenter Technik kann heute der Energieverbrauch eines Gebäudes in der Betriebsphase klein gehalten werden. Minergie-Normen machen Zielvorgaben und finden zunehmend Verbreitung. Der Kanton Graubünden diskutiert in der aktuellen Revision seines Energiegesetzes die Einführung des Minergie-P-Standards für sämtliche Neubauten. Das wäre ein neuer Meilenstein auf dem Weg zu flächendeckend energieeffizientem Bauen. Auch wenn wir uns bewusst werden müssen: Für den Gesamtverbrauch entscheidend ist, wie es gelingt, den grossen, energiefressenden alten Bestand im Land nachhaltig zu erneuern.

Neben dem Energieverbrauch eines Gebäudes selbst ist ebenso wichtig, was ausserhalb an Energiekonsum ausgelöst wird. Für die Gesamtenergiebilanz einer Baute nützt alle Gebäudetechnik wenig, wenn der Standort schlecht erschlossen ist und die Bewohnerinnen und Bewohner viel Verkehr beanspruchen. Das Mobilitätsverhalten ist die wichtigste Variable beim Energieverbrauch in der Betriebsphase. Und diese Betriebsphase wird grob unterschätzt. Auf den ersten Blick kleine Unterschiede in der Gesamtenergiebilanz summieren sich über Jahrzehnte zu bedeutenden Werten. Die relevante Optik hat sich von der Erstellung eines Gebäudes oder einer Siedlung auf deren Lebenszyklus verschoben. Darum sind wenig Parkplätze >>

Hochparterre - Zeitschrift für Architektur und Design, Beilage01.2010 2/2

>> und eine gute Anbindung an den öffentlichen Verkehr so wichtig. Eine nachhaltige Gesellschaft ist nicht machbar, wenn die Nutzer und Bewohnerinnen tausende von Kilometern produzieren.

Weil die Mobilität so wichtig ist, haben Initiativen für autoarmes oder autofreies Wohnen Aufwind. Die Anfänge des autofreien Wohnens reichen in die Siebzigerjahre zurück. Erste grössere Pilotprojekte wurden in den Neunzigerjahren in Amsterdam-Westerpark, Wien-Floridsdorf und Hamburg-Barmbek realisiert. Die Projekte waren über lange Zeit Einzelfälle, getrieben von Idealisten. Erst mit dem Wissen um den Klimawandel und der Renaissance des urbanen Lebens zeichnet sich eine Änderung ab. Immerhin besitzen 20 Prozent aller Haushalte der Schweiz kein eigenes Motorfahrzeug, in der Stadt Zürich sind es gar 42 Prozent. Kurz: Autofrei wohnen ist nicht exotisch, sondern wird normal.

PROJEKTE IN ZÜRICH Die eingangs erwähnte Siedlung Burgunderstrasse in Bern-Bümpliz ist denn auch kein Einzelfall. Das Projekt Sihlbogen der Unternehmer-Baugenossenschaft Zurlinden in Zürich-Leimbach steht kurz vor ihrem Baubeginn. Referenzgrösse sind auch da die Vorgaben der «2000-Watt-Gesellschaft». Die Bauherrschaft und ihre Architekten Dachtler & Partner gewichten Städtebau, Architektur, Mobilität und Energieverbrauch gleichermaßen. Zwei kompakte Baukörper, direkt angebunden an die Sihltalbahn, sowie die technische Ausrüstung schaffen die Voraussetzungen für eine vorbildliche Energiebilanz. Die Mieter der 200 Wohnungen erhalten anstelle eines Tiefgaragenparkplatzes ein Jahresabonnement des Zürcher Verkehrsverbundes inbegriffen in der Miete.

Auch auf der anderen Stadtseite, in Zürich-Leutschenbach, will eine Wohnsiedlung neue Massstäbe setzen. Die Siedlung wird von der Baugenossenschaft «Mehr als Wohnen» gebaut, deren Mitglieder mehrere Zürcher Wohnbaugenossenschaften, Stiftungen sowie der Schweizerische Verband für Wohnungswesen sind. Auf dem Areal des ehemaligen Betonwerks Hunziker soll die «2000-Watt-Gesellschaft» ebenfalls erprobt und gelebt werden. Geplant sind hier 470 Wohnungen und über 100 Arbeitsplätze, ökologisch vorbildlich erbaut und betrieben. Ein breites Angebot an umweltverträglichem Verkehr macht auch dort das Auto überflüssig. Zudem sollen verschiedene und neue Wohnformen nebeneinander Platz finden. Vorgesehen sind Grosswohnungen mit bis zu zehn Zimmern. Das ambitionöse Projekt will die Siedlung mit hochstehender Architektur europaweit zu einem «Leuchtturm» des nachhaltigen Wohnens machen.