

next floor



Agglomeration – zwischen Verdichtung und Identitätssuche

Ein merkwürdiges Zwischenwesen

Urbane Lebensqualität und Verkehrschaos

Die Vorstadt: von Ghetto bis Idylle

«Die Agglomeration ist bereits ein Abbild der Zukunft»



Schindler



4

Die Agglomeration –
ein merkwürdiges Zwischenwesen

9

Die Geburt der Agglomeration

10

Die Vorstadt: von Ghetto bis Idylle

14

Urbane Lebensqualität und Verkehrschaos

18

Der Aufzug für die innere Verdichtung

20

Im Gespräch mit Buchautor Paul Schneeberger:
«Die Agglomeration ist bereits ein Abbild der Zukunft»

23

Wohnen in einer typischen
Agglomerationsgemeinde

26

next news: Spezielle Projekte und Produkte
aus der Schindler-Welt

28

Bürgenstock: dem Himmel so nah

Für das neue Bürgenstock Resort konnte Schindler
42 Aufzüge liefern. Das Design ist teilweise
individuell auf jedes Gebäude abgestimmt.

Impressum

Herausgeber Schindler Aufzüge AG, Marketing & Kommunikation, CH-6030 Ebikon **Redaktion** Thomas Langenegger **Redaktionsadresse** next floor,
Zugerstrasse 13, CH-6030 Ebikon/Luzern, nextfloor.ch@schindler.com **Adressverwaltung** address@ch.schindler.com **Litho** click it AG **Layout** aformat.ch
Druck Multicolor Print AG **Auflage** 32 000 Ex. **Ausgaben** next floor erscheint zweimal jährlich in deutscher, französischer und italienischer Sprache
Titelbild Ostermundigen im Kanton Bern; Bild: Beat Brechbühl **Copyright** Schindler Aufzüge AG, Nachdruck auf Anfrage und mit Quellenangabe.
www.schindler.ch

Identität

Liebe Leserinnen und Leser



Die Schweizer Bevölkerung wächst – und mit ihr vor allem auch die Agglomerationsgemeinden. Es handelt sich um jenes Gebiet der Schweiz, das in den letzten Jahrzehnten den grössten Teil der wachsenden Bevölkerung aufgenommen hat und sich auch in Zukunft weiter dynamisch entwickeln wird. Mit welchen Chancen, Möglichkeiten und Risiken für die Schweiz von heute und morgen?

Trotz der Beliebtheit auf dem Wohnmarkt leiden die Agglomerationen, zu denen heute rund die Hälfte aller Schweizer Gemeinden zählen, teilweise noch immer unter einem schlechten Image. Dass die Agglomerationen, diese «Räume mit städtischem Charakter» kein grauer Einheitsbrei, sondern spannende Lebensräume sind, in denen sich ganz gut leben und arbeiten lässt, zeigt das vorliegende next floor. Die Ausgabe geht der geschichtlichen Entwicklung der Agglomeration bei uns und in anderen Ländern und Kontinenten nach, zeigt, wie solche Siedlungsgebiete mit Verkehr und Mobilität umgehen und wie sie um eine eigene Identität ringen.

Auch Experten und Bewohner kommen zu Wort. So auch der Journalist Paul Schneeberger, der für sein Buch über die Agglomeration ein Jahr lang durch die Schweizer Vorstädte pilgerte und zum Schluss gekommen ist, dass die Agglomeration ein Abbild der Zukunft darstellt.

Viel Spass beim Lesen wünscht Ihnen

Rainer Roten
CEO Schindler Schweiz

Agglomeration: zwischen Identitätssuche und Verdichtung



Die Schweizer Bevölkerung wächst. Mehr als vier Fünftel wohnen heute in den Städten und den angrenzenden Gemeinden. Dort, in der Agglomeration, spielt sich die eigentliche Entwicklung ab. Doch wohin soll in der Agglomeration die planerische und architektonische Reise gehen?

TEXT **PIRMIN SCHILLIGER** BILD **BEAT BRECHBÜHL**

Der Blick aus dem Zug irgendwo zwischen Luzern und Zürich: Vorbei flitzen Einfamilienhäuser, Villen und Wohnblöcke, Lagerhallen und Fabriken, Tankstellen und Einkaufszentren. Dazwischen Schrebergärten, Sport- und Golfplätze, vereinzelt auch Bauernhöfe. Dann ein etwas verloren wirkender Kirchturm. Vielleicht markiert er ein einstiges Dorfzentrum. Und immer wieder Kräne und nochmals Kräne – Signale des Baubooms. Wo eine Siedlung endet und die nächste beginnt, ist kaum erkennbar.

Ein merkwürdiges Zwischenwesen

Der Charakter dieses bunten Siedlungsgemischs lässt sich schwerlich bestimmen, die vorbeirauschende Szenerie kaum verorten. So gut wie zwischen Luzern und Zürich könnten wir auch zwischen Baden und Olten oder Genf und Lausanne unterwegs sein. Agglomeration bald überall im Schweizer Mittelland? Städteplaner, Architekten und Politiker sind sich in dieser Frage nicht einig. Die Agglomeration: ein Flickenteppich aus Grau und Grün, aus Überbauungen und Bauernhausidylle, aus Verkehrskreisel und Parkhäusern. Die Übergänge, am inneren Rand zur Kernstadt und am äusseren Rand zu den Dörfern, scheinen fliegend. Die Agglomeration erweist sich also weder als Stadt noch als Dorf, sondern als ein merkwürdiges Zwischenwesen. Sie wirkt oft gesichtslos, ungeplant, unfertig, provisorisch.

Oder überraschend lebendig, erfrischend und urban, zum Beispiel auf dem Richti-Areal in Wallisellen. Es umfasst 72 000 m² und wurde etappenweise überbaut. Der Mailänder Architekt Vittorio Magnago Lampugnani setzte auf ein rigoroses Blockrandbebauungs-Konzept, wie man es aus dem Städtebau schon seit hundert Jahren kennt. Es gibt grüne Innenhöfe und historisierende Elemente wie Arkaden, die für Transparenz sorgen und im Erdgeschoss eine gemischte Nutzung ermöglichen. Das Richti-Areal hat von Experten viel Lob erhalten.

Jürg Sulzer ist Leiter des Nationalen Forschungsprogramms 65 «Neue urbane Qualität» (NFP 65). Er nennt das Richti-Areal ein Leuchtturmprojekt jener «Stadtwerdung der Agglomeration», wie sie das NFP 65 fordert.

Und immer wieder
Kräne und nochmals
Kräne – Signale des
Baubooms. Wo eine
Siedlung endet und
die nächste beginnt,
ist kaum erkennbar.

Zwischen Urbanität und Ländlichkeit

Es überrascht nicht, dass das Richti-Areal etliche Nachahmer gefunden hat. Und auch Kritiker. Sie sprechen von einer «aufgesetzten Urbanität». Die Agglomeration soll nicht einfach zur Erweiterung der Stadt werden, bemängeln sie, sondern zwischen Urbanität und

Ländlichkeit ein eigenes Gesicht entwickeln. Unterschiedliche architektonische Philosophien prallen also aufeinander. Ein gemeinsames Ziel gibt es trotzdem. Alle Akteure wünschen sich eine Agglomeration, die ein vollwertiges Siedlungsgebiet ist, gleichermassen attraktiv aufgrund des Wohnangebots, der Arbeitsplätze und guter Verkehrsanbindungen. Die Bewohnerinnen und Bewohner erwarten ein üppiges Menu an Dienstleistungen mit Einkaufs-, Unterhaltungs-, Kultur- und Sportmöglichkeiten.

Diese angestrebte Entwicklung zu lenken und den Raum zu ordnen, erweist sich zunächst als grosse planerische Herausforderung. «Die Verkehrserschliessung und der Bau von Infrastrukturen für Energieversorgung, Wasser, Abwasser, Entsorgung, Kultur, Bildung und Soziales sind aufeinander abzustimmen. Dies alles mit dem Blick auf die Schaffung von bedürfnisgerechtem Wohn- und Erholungsraum sowie von Arbeitsplätzen», sagt Marcel Hunziker, ►



Verdichten nach innen – das einstige Transitlager zwischen Basel und Münchenstein wird etappenweise zum modernen städtischen Quartier.

► sozialwissenschaftlicher Landschaftsforscher an der Eidg. Forschungsanstalt für Wald, Schnee und Landschaft (WSL).

Vielfältige Lösungen

Im Bemühen der Architekten, die Agglomeration zum funktionierenden Ort zu entwickeln und ihr ein ästhetisch überzeugendes Gesicht zu verleihen, haben sich verschiedene Strömungen herausgebildet. Ein anschauliches Beispiel gibt die Transformation des Industrieareals Dreispitz/Freilager in Basel Südost. An den verschiedenen städtebaulichen Wettbewerben beteiligten sich viele Architekten von Rang und Namen. Die Bandbreite ihrer zum Teil schon umgesetzten Vorschläge deckt das ganze Spektrum ab, von nüchternem Minimalismus bis zu einer Architektur der grossen Gesten, von Historisierung bis zu postmoderner Urbanisierung. Auch wenn daraus so unterschiedliche Lösungen wie der «Helsinki Dreispitz» von Herzog & de Meuron oder der «verdrehte Block» der dänischen BIG-Architekten entstanden sind, Sorgfalt und Qualität ist dank den hochkarätigen Wettbewerben fast immer garantiert. Schlecht wäre hingegen – es lässt sich leider vielerorts auch beobachten – die Variation des immer gleichen kubistischen Blocks, der «Swiss Box», monoton und in steriler Strenge ausgeführt. Johannes Eisenhut möchte weniger von einer «Stadtwerdung» als vielmehr von einer «Etablierung der Agglomeration» sprechen. Der

Agglomeration muss vor allem funktionieren im Sinne einer guten Abwägung zwischen Privatheit und Dichte, Anschluss und Rückzug, Durchmischung und Trennung, Preis und Qualität.

Geschäftsführer von Senn Development AG, Immobilienentwickler und Totalunternehmer, hat eine klare Meinung: «Agglomeration muss vor allem funktionieren im Sinne einer guten Abwägung zwischen Privatheit und Dichte, Anschluss und Rück-

zug, Durchmischung und Trennung, Preis und Qualität. Auf all diesen Achsen ist es in der Agglomeration besonders schwierig, die Balance zu finden. Zumal die Agglomeration selber meist wenig bestehende qualitätsstiftende Elemente bietet. Die Ästhetik leitet sich letztlich aus der gründlichen Beantwortung dieser Fragen ab.» Die von Senn realisierten Projekte beweisen, dass Bau- und Lebensqualität in der Agglomeration über viele Wege führen. Beispielsweise entwickelte Senn, zusammen mit Schneider Studer Primas Architekten, das preisgekrönte «Zwicky Süd» in Dübendorf, ein sehr städtisches wirkendes, gut durchmischtes Quartier. Dabei hätten die Akteure, so das einhellige Lob der Kritiker, Mut zur Dichte und Urbanität bewiesen.

Agglomeration – Siedlungsgürtel zwischen Grau und Grün

Ganz anders die Gestaltung des Projekts Feldbreite Baufeld C1 in Emmen. Das holländische Architekturbüro MVRDV gewann den Investorenwettbewerb mit einer Art «Dorf im Quartier», nach innen mit bunt gemischten Einfamilienhäusern formal-verspielt, nach aussen eher städtisch wirkend. Nun ist, nachdem die Baubewilligung bereits vorlag, das Projekt im letzten Moment gestoppt worden. Das Luzerner Kantonsgericht stufte aufgrund einer Beschwerde die 37 geplanten EFH nicht als Einzelbauten, sondern als zusammenhängenden Komplex ein. Deswegen seien sie barrierefrei zu bauen, sprich mit Aufzügen auszustatten. «Das bisherige Projekt ist damit gestorben, und wir sind nun an einer Neuplanung, mit den gleichen holländischen Architekten», verrät Eisenhut.

Lebendige Sehnsucht nach dem Dorf

Grössere Bauvorhaben in der Agglomeration bleiben eine delicate Aufgabe, und auf dem Weg zur Vollendung lauern oft Stolper- ►

Laut Bundesamt für Statistik BFS wohnen mehr als drei Viertel der 8,42 Millionen Einwohner der Schweiz in den insgesamt 50 Agglomerationen oder – wie es beim Bund neuerdings heisst – «Räumen mit städtischem Charakter». Allerdings zählt das BFS die Kernstädte, um die herum sich die einzelnen Agglomerationen gebildet haben, bei diesen Zahlen mit dazu. Das mag aufgrund der engen funktionalen Beziehungen zwischen den Agglomerationen und den Kernstädten Sinn machen, ist aber unter Städteplanern, Demografen und Politikern umstritten. Sie verstehen unter der eigentlichen Agglomeration den an die jeweilige Kernstadt angrenzenden Siedlungsraum. Die Agglomeration ist also der dicht bebaute Vorortgürtel zwischen einer oder mehreren Kernstädten und dem dünner besiedelten, dörflich geprägten Umland. Die aktuelle Ausgabe von next floor fokussiert sich auf diese Definition von Agglomeration.

Glattbrugg in Zürich-Nord: Verkehrsdrehscheibe, Einkaufszentrum, Arbeitsplatz und Wohnquartier.





«Zwicky Süd» in Dübendorf:
Mut zur Dichte und klar
getrennte Mobilität für die
verschiedenen Verkehrsteilnehmer.

Obwohl mittlerweile mehr als
drei Viertel der Schweizerinnen
und Schweizer in Städten und
Agglomerationen wohnen,
möchten 72 Prozent am
liebsten in einem Dorf leben.

«Richti Areal» in Wallisellen (rechts und unten):
Blockrandbebauung in urbaner Frische.



► steine. Zu bedenken ist ausserdem: Die vielerorts angestrebte
Stadtwerdung der Agglomeration ist nicht nur eine ästhetische und
architektonische, sondern auch eine soziale Frage. Eine vor einem
Jahr veröffentlichte Umfrage der Eidgenössische Forschungsanstalt
für Wald, Schnee und Landschaft hat gezeigt: Obwohl mittlerweile
mehr als drei Viertel der Schweizerinnen und Schweizer in Städten
und Agglomerationen wohnen, möchten 72 Prozent am liebsten
in einem Dorf leben. Immerhin 37 Prozent finden, dass die Agglo-
meration der beste Ort zum Leben ist.

Während die Städter die Agglomeration am liebsten möglichst
rasch einverleiben möchten, schweift der Blick der Agglomerations-
bewohner, die in ihrem Herzen oftmals Dorfbewohner geblieben
sind, also weiterhin hinaus aufs Land, wo sie oder ihre Vorfahren
zumeist herkommen. Bei aller Stadtwerdung soll die Agglomeration
also ihre Beziehungen zum grünen Umland bewahren. Wichtig ist
weiter, sie mit zentralen Funktionen auszustatten. Es gibt dafür
überall schon gute Beispiele: Einkaufszentren wie das weit ausstrah-
lende Glattbrugg, der Flughafen Kloten, Institute von Hochschulen
und Universitäten, Innovations- und Gründerzentren, Kulturstätten
wie die Event-Halle Dübendorf, Konzernhauptsitze usw.
Solche Anziehungspunkte stiften nicht zuletzt auch Identität.
Sodass wir in Zukunft wissen, ob wir uns gerade in Wallisellen,
Bümpliz, Emmen, Muttentz oder Meyrin befinden. Oder ob es die
Häuser und der Kirchturm von Rotkreuz waren, die soeben am
Zugfenster vorbeiflitzten. ■

Die Geburt der Agglomeration

In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts revolutionierte die Eisenbahn das Transportwesen und die Mobilität. Und sie ermöglichte wirtschaftliche Verflechtungen viel grösseren Ausmasses. Unter anderem konnte erstmals billigeres ausländisches Getreide importiert werden. Dies schwächte allerdings die einheimische Landwirtschaft, sodass es 1870 zu einer schweren Agrarkrise kam. Viele Leute wanderten notgedrungen in die Städte ab. Die Eisenbahn begünstigte also den räumlichen Konzentrationsprozess. Die Grösse, die gewisse Städte bald einmal erreichten, machte den Bau von innerstädtischen Verkehrslinien notwendig. Die Städte dehnten sich vorerst entlang ihrer historischen Mauern kompakt und organisch aus. Wichtig war, dass das Zentrum zu Fuss, mit dem Velo oder Tram erreichbar blieb. Der Begriff Agglomeration (lat. agglomerare = «fest anschliessen») hatte noch einen durchaus positiven Beiklang. Er meinte damals nichts anderes als die Stadt, die an ihren eigenen Mauern neue Viertel gründete und als «Neu-

stadt» ins Umland hinauswuchs. Um 1930 zählte die Schweiz bereits vier Millionen Menschen, 80 Jahre später waren es doppelt so viele. Die stärksten Zuwachsraten von jährlich 1,5 Prozent wurden zwischen 1950 und 1970 registriert, dank dem Geburtenüberschuss der Babyboomer-Generation.

Die jungen Familien benötigten Wohnraum. Und sie fanden ihn fast überall, wo sie im nun für jedermann erschwinglichen Auto hinfahren konnten. Mit dem in dieser Zeit gebauten Nationalstrassennetz rückten die meisten Dörfer in Pendlernähe zu den Städten, die sich in der Folge immer weiter und wilder ins Umland hinausstreckten. Die Agglomeration wucherte, und sie wurde zum Synonym für ungehemmtes Wachstum, Bausünden und Zersiedlung. ■

Bauboom im Talkessel von Kriens/Horw (Luzern Süd), der weiter verdichtet wird, derweil der «Speckgürtel» die umliegenden Hügel und Hänge erobert.





Die Vorstadt: von Ghetto bis Idylle



Suburbs in den USA sind schick und lebenswert – in Europa denkt man bei Vororten zuerst an französische Banlieues. Die Entwicklung auf dem alten Kontinent und in Nordamerika hätte unterschiedlicher kaum sein können.

TEXT CHRISTIAN SCHREIBER BILD ADOBE STOCK

Die City ist wieder angesagt. Europäer drängen zurück in die Innenstädte von Zürich, Wien oder München. Zum Wohnen und Leben. Das, was sie einst in die Peripherie gezogen hat, bringen sie einfach mit. Auf Häusern entstehen Grünflächen, ein Paar hat in Antwerpen gleich ein Gartenhäuschen samt Schafen und Weide auf sein Dach verfrachtet. In London ist es total angesagt, sich Bienenvölker zwischen den Häuserschluchten zu halten. Auf der anderen Seite erhöht die Zuwanderung den Druck gerade auf die grossen europäischen Metropolen. Wohn- und Lebensraum muss her, und der kann meist nur in den Aussenbezirken entstehen. Doch wie schwierig es ist, Vorstädte zu planen und zu entwickeln, zeigt das Beispiel Paris. Die dortigen Banlieues sind das Negativbeispiel in Europa: Sozial Schwache und Migranten werden an den Rand (der Stadt) gedrängt. Die geplanten Vororte zur Entlastung der Innenstadt sind grösstenteils Problemzonen, reine Schlafstädte ohne Infrastruktur und Arbeitsplätze. Da verwundert es im ersten Moment, wenn man auf die Gegenstücke in Nordamerika blickt, die sogenannten Suburbs. Die dortigen Vororte funktionieren aus sozialer Sicht, ermöglichen den Dreiklang von Leben, Wohnen, Arbeiten im Nahbereich, haben einen guten Ruf und stehen für Lebensqualität. Wer diese Gegensätze verstehen will, muss sich zunächst mit der europäischen Siedlungsgeschichte befassen. Deren Anfänge reichen zurück bis in die klassische Antike. Auf griechische Stadtstaaten folgten Stadtgründungen durch die Römer, die wie die Griechen schachbrettartige Grundrisse anlegten. Nach dem Zerfall des Römischen Reiches entwickelte sich das mitteleuropäische Städtesystem. Die Bevölkerung wuchs stark. Burgen, Klöster und neue Siedlungen entstanden. Die Menschen erschufen mehrstöckige Häuser, die Bebauung war sehr dicht. Wachstum war auf den Bereich innerhalb der Stadtmauern beschränkt. Es gab einen Mittelpunkt mit Rathaus und Kirche, auf den sich alles konzentrierte. Vorstädte entstanden ab dem 18. Jahrhundert, als technologische Fortschritte und verbesserte hygienische Bedingungen ein ungeahntes Bevölkerungs- und Städtewachstum auslösten. Am Rande der

Städte entstanden Fabriken und Wohnsiedlungen für die Arbeiter. Ende des 19. Jahrhunderts verstärkte der Ausbau der öffentlichen Verkehrsinfrastruktur mit S- und U-Bahnen das Wachstum der Städte in die Fläche. Die Zerstörung mitteleuropäischer Metropolen im Zweiten Weltkrieg führte zum Bau von Satellitenstädten neben den oftmals zerbombten historischen Stadtkernen.

Aufbruch in die Moderne

In Frankreich, und speziell in Paris, fokussierte sich die Politik auf die Entwicklung der öffentlichen Infrastruktur und der Industrie. Die Schaffung von Wohnraum wurde als nachrangig angesehen und führte bereits ab Mitte der 1950er-Jahre zu Problemen. Politiker ordneten daraufhin den Bau grosser Siedlungen mit Hochhäusern in Vororten und angrenzenden Gemeinden an. Diese Cités, später Banlieues genannt, standen in den 1960er-Jahren für den Aufbruch in die Moderne. Aber ein Jahrzehnt später machten Deindustrialisierung und Wirtschaftskrise die Träume zunichte. Die Arbeitslosigkeit stieg – vor allem unter den Einwanderern der damaligen Zeit, die vornehmlich aus Südeuropa und Nordafrika kamen und in den Banlieues wohnten, die zunehmend als Problemviertel galten. Zu den düstersten Beispielen zählt die Wohnsiedlung «Cité des 4000», die Ende der 1950er-Jahre in die Kleinstadt La Courneuve gepflanzt wurde, um die Pariser Innenstadt zu entlasten. Hochhausriegel mit 15 bis 26 Etagen für zig Tausende Menschen entstanden, aber Infrastruktur und schulische Einrichtungen konnten nicht Schritt halten. Bis heute sind Ausländeranteil und Arbeitslosigkeit sehr hoch. Die «Cité des 4000» ist zum Sinnbild für Negativentwicklungen europäischer Vorstädte geworden.

In Nordamerika entstanden die meisten Städte erst im 18. und 19. Jahrhundert, als die Hauptphase der Stadtgründungen in Europa schon mehr als 500 Jahre zurücklag. Den US-Städten fehlen die in Europa typischen Elemente wie Stadtmauer, Marktplatz, Schloss oder Burg. Sie waren nie kulturelle Zentren, sondern spiegeln gesellschaftliche Werte und Einstellungen wider und sind nach ►

► wirtschaftlichen und pragmatischen Gesichtspunkten angelegt. «Amerikanische Städte (...) sind nicht kompakt und auf ein Zentrum ausgerichtet, sondern zentrifugal aufgelöst und mit dem ländlichen Umland zu einem vielkernigen, vielzelligen Stadtland zusammengewachsen», schreibt Autor Lutz Holzner in seinem Buch Stadtland USA. Die Unterscheidung erfolgt in drei Sequenzen: Da ist zunächst der Innenstadtbereich, die Downtown, mit seinen Wolkenkratzern und dem schachbrettartigen Strassenmuster, das letztlich auf die Griechen zurückgeht. Es folgen Übergangszonen und Stadtrandbereiche.

Mittlerweile hat die Downtown ihre Attraktivität als Lebensraum nahezu komplett eingebüsst. Die Entwicklung hat bereits in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts mit der wachsenden wirtschaftlichen Bedeutung der Innenstädte begonnen. Anfangs verliessen vor allem einkommensstarke Bewohner die City und zogen in die Vorstädte, die Suburbs. Die Suburbanisierung führte zu einem extremen Ausufern der Städte in die Fläche und weit entfernte Gemeinden. Geschäfte zogen im wahrsten Sinne des Wortes hinterher in die Suburbs. Auch Gewerbebetriebe, Banken und Hotels änderten ihre Standortansprüche und liessen sich in der äusseren Agglomeration nieder, sodass geschlossene Vorort-Städte entstanden, die von Bett über Büro bis Burger alles bieten, was man zum Leben und Arbeiten benötigt. Der US-Journalist Robert Fishman spricht davon, dass «die Peripherie unsere Innenstädte als Zentrum und Kern der Zivilisation abgelöst» hat. Er bezeichnet «diese multifunktionalen Suburbs» als «ganz neue Art von Stadt».

Das Magazin Business Insider hat die Suburbs näher untersucht. Dabei fällt auf, dass selbst Siedlungen und Dörfer, die 40 Kilometer von der nächsten Metropole entfernt sind, noch als Suburb angesehen werden. In diesen Vororten leben fast ausschliesslich reiche Familien. Im Vermögens-Spitzenreiter Atherthon, das mit seinen 7000 Einwohnern zwischen San Francisco und San José liegt, verfügt jeder Haushalt über ein durchschnittliches Jahreseinkommen von rund 240 000 Dollar. Generell gilt: Die Verbrechensraten liegen weit unter dem US-Durchschnitt und der Nachwuchs aus den Suburbs besucht in der Regel die besten Highschools im weiten Umkreis. Jene Familien aus der Ober- und Mittelschicht, die sich nicht in die weit(er) entfernten Suburbs zurückziehen wollen, findet man vermehrt auch in den Gated Communities (geschützte Viertel) am direkten Rand der City.

Die Armen und sozial Schwachen landen hingegen in städtischen Übergangsbereichen mit Parkplätzen und Abrissflächen, die vielerorts zu Hyper-Ghettos gewachsen sind. Man kann sie schon deshalb nicht mehr als Vororte bezeichnen, weil sie die Grösse eigener Städte erreicht haben. In Atlanta nehmen Hyper-Ghettos mittlerweile mehr als die Hälfte der Stadtfläche ein. Sie sind keine geplanten Siedlungen und auch näher am Stadtzentrum als französische Banlieues. An den Problemen und am sozialen Sprengstoff ändert das jedoch nichts. Auch diese Menschen kommen sich vor wie in einem abgegrenzten, weit entfernten Vorort ohne funktionierende Infrastruktur und Perspektive, abgeschnitten von der Stadt und vom eigentlichen Leben. ■

Rund um die Stadt

Vororte in Lateinamerika

Schätzungen zufolge lebt fast die Hälfte der städtischen Bevölkerung Lateinamerikas in Hüttensiedlungen am Rande der grossen Metropolen. In Peru heissen diese Vororte Barriadas, in Brasilien Favelas. Es sind keinesfalls reine Elendsviertel. Oft handelt es sich um Siedlungen mit eigener Verwaltung, Schulen, Kirchen und Krankenhäusern. Immer häufiger fliehen die Bewohner aus den Slums der Innenstädte in die Aussenbezirke. Parallel entstanden in den Vororten Condominios – abgeschlossene, für die Öffentlichkeit nicht zugängliche Viertel der Oberschicht, vergleichbar mit den Gated Communities in den USA.

In Asien

Acht der zehn grössten Metropolregionen der Welt liegen in Asien. Als Beispiel wird meist die grösste Agglomeration, nämlich Tokio-Yokohama mit seinen rund 37 Millionen Einwohnern, herausgegriffen. Allein der Kernbereich Tokios, der von zahlreichen Millionenstädten umgeben ist, verfügt über 23 Bezirke. Die meisten werden mehr oder weniger als Vororte angesehen, befinden sie sich doch bis zu 70 Kilometer von der Innenstadt entfernt. Bereits jetzt leben fast zwei Drittel der Weltbevölkerung in Asien. Japan gilt als eines der wenigen asiatischen Länder, die laut UNO mit einem Rückgang der Bevölkerung zu rechnen haben. Demnach leben im Jahr 2050 mehr als fünf Milliarden Menschen in Asien. Experten sehen grosse Probleme auf die dortigen Metropolen zukommen. Der Ruf nach Plänen für den strukturierten Bau von Vororten und Ideen für die kontrollierte Ausbreitung der Megacitys in die Peripherie wird immer lauter.

Erste Ansätze gibt es ausgerechnet in Europa: In der Vision eines Architektenteams dient der Lauf der Seine bis zur Mündung in Le Havre als Ausdehnungsachse für Paris.

Fliessende Grenzen zwischen Vorstadt und Zentrum in Caracas. Die einstigen Aussenbezirke fressen sich immer näher an die City ran.



Ein Stehplatz ist Standard in der U-Bahn von Tokio, Sitzplätze gibt es nur für Glückspilze. Kein Wunder bei geschätzt 37 Millionen Einwohnern, die im Grossraum leben.



Urbane Lebensqualität und Verkehrschaos

Die Schweizer Bevölkerung wächst – und dies vor allem in den Agglomerationen. Staus und überfüllte Züge zu Stosszeiten sind dadurch vorprogrammiert. Doch es gibt Rezepte dagegen.

TEXT RAPHAEL HEGGLIN BILD BEAT BRECHBÜHL

Japan ist ein Land mit eindrücklichen Pendlerzahlen: 40 Millionen Passagiere nutzen täglich das Bahnsystem von Tokio, rund neun Millionen davon entfallen auf die U-Bahn. Es ist die meistgenutzte U-Bahn der Welt. In den Stosszeiten fahren in ihr doppelt so viele Passagiere, wie Plätze vorhanden sind – die Kapazitätsgrenze ist längst überschritten. Oft schliessen sich dadurch die Türen nicht mehr, denn Arme, Beine und Gepäckstücke der zuletzt einsteigenden Passagiere ragen heraus. Hier beginnt die Arbeit der legendären Oshiya, auch Tokio-Pushers genannt. Sie stossen von aussen die letzten Passagiere in den Wagen und sorgen dafür, dass sich die Türen schliessen und die U-Bahn losfahren kann. Trotz allem gilt die U-Bahn von Tokio als sicher – und pünktlich. Denn Japan hat in den vergangenen Jahren viel in automatische Steuerungen und Verkehrsleitsysteme investiert. Die Pendlerströme lassen sich so effizient leiten, und die Passagiere steigen diszipliniert und geordnet ein und aus. Was in vielen anderen Metropolen der Welt tagtäglich im Chaos endet, läuft in Japan dank Automatisierung relativ geordnet ab – wenn auch nicht gerade komfortabel.

Bevölkerung wächst weiter

Szenen wie jene in Tokio sind in der Schweiz undenkbar. Doch auch hierzulande nimmt der Stress beim Pendeln zu. Dass man in den S-Bahnen und Intercitys zu Stosszeiten keinen Sitzplatz bekommt, ist mittlerweile Normalität. Ebenso wie Verkehrsstaues rund um die Wirtschaftszentren. Und die Situation dürfte sich in den kommenden Jahren weiter zuspitzen: Der Bund geht davon aus, dass sich die Bevölkerung von heute circa 8,5 Millionen Einwohner auf über zehn Millionen Einwohner im Jahr 2045 erhöhen wird. Dieser Zuwachs von rund 20 Prozent wird die Verkehrssysteme zusätzlich belasten.

Es braucht daher griffige Strategien gegen das drohende Verkehrschaos. Eine davon sind die Agglomerationsprogramme des Bundes. Sie ermöglichen es den Kantonen, Städten und Gemeinden, ihre Siedlungsgebiete sowie die Verkehrsinfrastruktur gemeinsam zu planen und aufeinander abzustimmen. Denn oft wurden und

werden Entscheidungen auf Gemeindeebene getroffen, die später eine ganze Region beeinflussen und ungünstige Verkehrsverhältnisse schaffen. Mit den Agglomerationsprogrammen können die beteiligten Städte und Gemeinden dem entgegenwirken. Wirkungsvolle Projekte finanziert der Bund zu 30 bis maximal 50 Prozent. Das Geld dafür stammt mittlerweile aus dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF), den das Schweizer Stimmvolk am 12. Februar 2017 bewilligt hat.

Überregionale Agglomerationsprogramme

Ende 2016 sind beim Bund 37 neue Agglomerationsprogramme eingereicht worden. Daran beteiligt sind rund 800 Städte und Gemeinden aus 23 Kantonen sowie grenznahe Gebiete in Deutschland, Frankreich, Italien, Österreich und dem Fürstentum Lichtenstein. Die Programme haben zwei Stossrichtungen: den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur und die Siedlungsentwicklung. Insgesamt stehen dafür pro Jahr rund 400 Millionen Franken zur Verfügung. Sowohl der Verkehr auf der Strasse als auch der öffentliche Verkehr sollen so flüssiger werden. «Möglich wird das zum Beispiel durch leistungsfähigere Verkehrsrechner, die eine komplexere Ampelsteuerung ermöglichen», sagt Ulrich Seewer, Vizedirektor Direktionsbereich Mobilität, Raum und Infrastruktur beim Bundesamt für Raumentwicklung (ARE). «Der Verkehr lässt sich dann regional leiten und dosieren.» Hoffnung liegt zudem auf neuen Technologien: Automatisierte Fahrzeuge könnten dereinst die Kapazität auf Strasse und Schiene erhöhen. «Das geschieht zum Beispiel durch Fahrerassistenzsysteme: Sie ermöglichen kürzere Abstände zwischen den einzelnen Fahrzeugen. Und mit intelligenten Steuerungen liesse sich der Takt auf der Schiene erhöhen.» Ebenso wichtig wie Verkehrseffizienz sind raumplanerische Massnahmen: Mit sogenannten Entwicklungsschwerpunkten wollen die Agglomerationen die Zersiedelung eindämmen. Verschiedene Schwerpunkte lassen sich dann untereinander durch effiziente Verkehrsachsen verbinden. «Wenn hingegen Pendler von überall her unkoordiniert anreisen, wird es immer Stau geben», sagt ►



► Ulrich Seewer. Dem gegenüber steht der Traum vom Haus im Grünen. «Verdichtetes Bauen» und «Agglomerationszentren» sind Begriffe, die bei vielen Ängste und Abneigung auslösen. «Zentrales raumplanerisches Element muss daher die Steigerung der Siedlungsqualität in den Agglomerationen sein – sie sollen attraktiver werden», weiss Ulrich Seewer. Ein Ziel der Agglomerationsprogramme ist deshalb, mehr Grünzonen zu schaffen, Wohnquartiere zu beruhigen, den Fuss- und Veloverkehr zu fördern und Ortszentren aufzuwerten.

Interdisziplinäres Denken gefragt

Patentlösungen für den Verkehr gibt es keine: «Man kämpft auf der ganzen Welt mit denselben Problemen, die lokalen Gegebenheiten unterscheiden sich jedoch teilweise stark», sagt Prof. Dr. Christian Schmid von der ETH Zürich. Er ist Soziologe und Teil des Departments Architektur sowie des Netzwerks «Stadt und Landschaft». Dieser interdisziplinäre Zusammenschluss verfolgt das Ziel, Grundlagen für eine menschengerechte und nachhaltige sowie ästhetisch und kulturell anspruchsvolle Gestaltung der menschlichen Umwelt zu entwickeln.

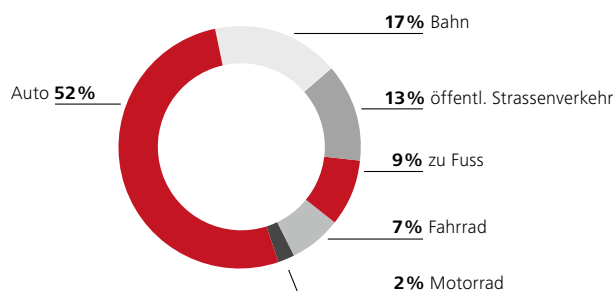
Den Schlüssel sieht auch Christian Schmid nicht primär in neuen, noch leistungsfähigeren Verkehrstechnologien, sondern in der Siedlungsplanung. «Solange die Zersiedelung weiter fortschreitet, werden wir mit Staus und anderen Verkehrsproblemen zu kämpfen

Facts & Figures

Zahlen zum Arbeitsweg

3 900 000	Arbeitspendler/innen
70 %	pendeln über die Gemeindegrenze
14,5 km	durchschnittlicher Arbeitsweg (ein Weg)
29,9 Min.	mittlerer Zeitbedarf für einen Arbeitsweg

Fortbewegungsmittel der Pendler



Quelle: Bundesamt für Statistik, Zahlen 2015





Die Wahl des Verkehrsmittels

Laut Bundesamt für Statistik wählen 44 % der autofahrenden Pendlerinnen und Pendler ihr Verkehrsmittel, weil es die einfachste und bequemste Lösung darstellt. Bei weiteren 23 % mangelt es an Alternativen, und 14 % fahren wegen Gepäcktransport mit dem Auto zur Arbeit. Beim öffentlichen Verkehr wurden die gleichen drei Gründe am häufigsten genannt, dabei wies das Argument der einfachsten und bequemsten Lösung mit 45 % beinahe den gleichen Wert wie beim Auto auf. Beim Langsamverkehr (zu Fuss oder mit dem Velo) lauten die Hauptargumente Spass, sportliche Betätigung und Gesundheit (45 %), Kürze des Weges (26 %) und bequemste Lösung (15 %). Der Umweltschutz wurde, wie beim öffentlichen Verkehr auch, nur selten als Grund genannt (2 %).

haben.» Ein Beispiel hierfür ist die Zürcher S-Bahn. Aus verkehrstechnischer Sicht ist sie eine Erfolgsgeschichte: Die S-Bahn bedient über 170 Bahnhöfe im Kanton Zürich und in den angrenzenden Regionen. Täglich fahren rund eine halbe Million Passagiere mit ihr, ein grosser Teil davon sind Pendler. Und neuerdings ermöglichen Durchmesserlinien eine noch schnellere Fahrt in und durch die Stadt Zürich.

Mehr Mobilität, mehr Zersiedelung

Doch ist die S-Bahn zu Stosszeiten immer noch überfüllt. Und ihr Ausbau konnte den Verkehr nicht von der Strasse auf die Schiene verlagern. Denn: Bekam ein Dorf einen S-Bahn-Anschluss, löste das

immer einen Bauboom aus. Plötzlich bestand die Möglichkeit, fernab des Arbeitsortes zu wohnen und jeden Tag unkompliziert zu pendeln – im ersten Moment zumindest: «Mobilität ist grenzenlos. Steigert man die Verkehrskapazität, wird dieses zusätzliche Angebot genutzt und oft gleich wieder ausgeschöpft», sagt Christian Schmid. Man gelange so trotz neuer verkehrstechnischer Massnahmen immer wieder an denselben Punkt zurück. Christian Schmid plädiert daher für eine stärkere Trennung von menschlichem Siedlungsraum und Landschaft. In den Agglomerationen sollen Zentren entstehen, in denen nicht nur gewohnt, sondern auch gelebt und gearbeitet wird. Solche Zentren lassen sich dann effizient miteinander verbinden. «Dazu müssen wir aber zuerst urbane Lebensqualität schaffen.» Wie schwierig das ist, bezeugen zahlreiche verwaiste Dorfkerne und Agglomerationen ohne eigentlichen Lebensmittelpunkt. «Erfolgreiche Siedlungsplanung beginnt im Grossen, bei der Städte- und Verkehrsplanung, und muss sich bis ins Kleine fortsetzen: bei der Frage, wie der öffentliche Raum gestaltet wird und wo etwa eine Sitzbank steht.» Verdichtetes Bauen schliesse Lebensqualität nicht aus: «Sie lässt sich durchaus auch in neu entstehenden Agglomerationen schaffen. Das erfordert aber enge Zusammenarbeit zwischen den Fachdisziplinen wie auch mit der Politik und der Bevölkerung.» ■

Der Aufzug für die innere Verdichtung



Auch wenn die planerischen und architektonischen Details oft umstritten sind, zumindest in einem Punkt sind sich alle an der Entwicklung der Agglomeration beteiligten Akteure einig: der Notwendigkeit der inneren Verdichtung. Zwangsläufig heisst das auch Bauen in die Höhe und konsequente vertikale Erschliessung, in der Agglomeration oftmals mit dem Aufzug Schindler 3300.

TEXT **PIRMIN SCHILLIGER** BILD **ALBERT ZIMMERMANN**

Mittlerweile entfallen rund 7,5 Prozent der Schweizer Landesfläche oder über 3000 Quadratkilometer auf Siedlungen und Verkehrswege. Um den weiteren Verlust von Kulturland zu stoppen, ist die innere Verdichtung unumgänglich, z. B. auch in der boomenden Genfersee-Region. Dazu das folgende Beispiel, die auf drei Etappen ausgelegte Überbauung Sully in La-Tour-de-Peilz VD. Die Gemeinde liegt im Ballungsraum Montreux-Vevey, bei der es sich laut BFS um eine eigenständige Agglomeration handelt, die ihrerseits zum Metropolitanraum Lausanne-Genf gehört. Derzeit gerade fertiggestellt wird die Etappe Sully 2: fünf drei- und viergeschossige Gebäude mit insgesamt 114 Wohnungen, die über eine unterirdische Garage miteinander verbunden sind. Für die vertikale Erschliessung sorgen hier 15 Aufzüge des Typs Schindler 3300. Der Hightech-Aufzug gilt als sicher, schnell und energieeffizient. Letzteres war für die Generalplaner von EG Edifea SA ein wichtiges Argument in Sully, denn die Siedlung ist nach Minergie-Standard gebaut worden. In diesem Falle bieten die Aufzüge über vier und fünf Etagen eine Förderkapazität von 675 kg / 8 Personen.

Ein idealer Aufzug für den Einsatz in grösseren Gebäuden, wie sie in der Agglomeration besonders häufig gebaut werden.

Den Schindler 3300 gibt es in verschiedenen Grössen, für bis zu 15 Fahrgäste und eine Förderhöhe von maximal 20 Stockwerken – ein idealer Aufzug also für den Einsatz in grösseren Gebäuden, wie sie in der Agglomeration besonders häufig gebaut werden. Da er ohne Maschinenraum auskommt, benötigt er eine niedere Schachthöhe und wenig Platz. Das ergibt umso mehr Wohn- und Arbeitsfläche. Der Aufzug bietet somit auch grösseren architektonischen Spielraum und lässt sich problemlos in jene Vielfalt integrieren, wie wir sie uns in der Agglomeration alle wünschen. In Sully 2 etwa wurde der durch den Aufzug ohne Dachaufbau gewonnene Raumgewinn für die Platzierung der Solarpanels auf den begrünten Flachdächern genutzt.

Bei noch grösseren Vorhaben als in La-Tour-de-Peilz sind vorgängig oftmals Arealentwicklungsprozesse und Masterpläne notwendig. Die öffentliche Hand versucht so, den räumlichen Prozess zu steuern und das Bauland für private Investoren attraktiv zu machen. Alle interessierten Akteure sind dabei aufgefordert, in partizipativen Verfahren gemeinsam tragfähige Visionen zu entwickeln. Wegweisende Beispiele finden sich etwa in Basel Südost (Dreispliz/ Freilager), in Luzern Nord (Seetalplatz), Lausanne West oder Genf Süd (Projekt PAV Praille-Acacias-Vernets).

12 400 Wohnungen und 6200 Arbeitsplätze

Letzteres ist wohl das grösste Siedlungsentwicklungsprojekt der Schweiz. Es erstreckt sich über die drei Gemeinden Carouge, Genf und Lancy. Ein Gelände von 230 Hektaren wird für den Bau von 12 400 Wohnungen und 6200 gewerblichen Arbeitsplätzen verdichtet. Der langwierige Prozess begann vor zwölf Jahren mit einem Planungswettbewerb. 2015 wurde der Masterplan verabschiedet. Voraussichtlich 2019 wird das erste Teilprojekt La Marbrerie mit den beiden Wohntürmen Castor und Pollux realisiert werden. Bis alles – insgesamt zehn Teilquartiere – fertig sein wird, dürften noch Jahre vergehen.

PAV ist exemplarisch für die in der Agglomeration meistens notwendige Zusammenarbeit über Gemeindegrenzen hinweg, die vielerorts in Zweckverbänden erfolgt. Oder es wird, um die Prozesse zu vereinfachen, fusioniert bzw. eingemeindet. Das passierte zum Beispiel in Lugano oder soll in den nächsten Jahren in der Agglomeration Freiburg geschehen. Andernorts sind ähnliche Vorhaben an finanziellen Fragen gescheitert. Der Widerstand formiert sich jeweils im sogenannten Speckgürtel. Die steuergünstigen Villengemeinden, oft in sonniger Vorzugslage und mit Seesicht, bekunden verständlicherweise kein sonderliches Interesse an solchen Zusammenschlüssen. Und um auf unser Eingangsbeispiel zurückzukommen: Auch das steuergünstige La-Tour-de-Peilz legt Wert auf Eigenständigkeit und ist nicht daran interessiert, mit den grösseren, aber fiskalisch weniger attraktiven Nachbarn Montreux und Vevey zu fusionieren. ■



Abwechselnder, überraschender und viel spannender als erwartet hat NZZ-Journalist Paul Schneeberger auf seinen Streifzügen die Agglomeration erfahren und das Erlebte in Buchform und in packenden Reportagen verarbeitet. Im Interview mit next floor kommt der Autor zum Schluss, dass die Zukunft der Agglomeration eben gerade begonnen hat.

«Die Agglomeration ist bereits ein Abbild der Zukunft»

TEXT **PIRMIN SCHILLIGER** BILD **BEAT BRECHBÜHL**

next floor: Die Agglomeration ist, obwohl in den Ohren vieler ein Schimpfwort, besser als ihr Ruf. Warum?

Paul Schneeberger: Die Agglomeration ist die reale Schweiz von heute, zumindest für die relative Mehrheit der Menschen, die dort lebt. Sie ist geprägt von einer grossen Vielfalt. In ihrer Gesamtheit repräsentieren die Agglomerationsgemeinden heute das, was der Schriftsteller Hugo Loetscher einst als Merkmal der Städte definierte: die grösste Gleichzeitigkeit aller menschlichen Möglichkeiten. Abgesehen von einigen prestigeträchtigen Vororten ist die Agglomeration frei von Dünkel. Das passende Motto dafür lautet: mehr Sein als Schein.

Trotzdem halten sich die Vorurteile: Die Agglomeration steht für schlechte Planung und eintönige Gestaltung, für Bausünden und Spekulation. Ist dieses Klischee überholt?

Viele Gemeinden wurden und werden überrollt von einer stürmischen baulichen Entwicklung. Doch das Blatt beginnt sich zu wenden. Immer mehr Behörden erkennen, dass eine zunehmende Dichte an Menschen und Bauten Entwicklungsziele bedingt, die diesen Namen verdienen. Gemeinderäte sehen, dass sie mittelfristig Entwicklungsmög-

lichkeiten verspielen, wenn sie kurzfristig von der Hand in den Mund leben. Zufällige Kuhweiden in Baulücken werden verschwinden, klar definierte und auf Dauer gesicherte Grünräume werden ihre Funktion übernehmen.

«Immer mehr Behörden erkennen, dass eine zunehmende Dichte an Menschen und Bauten Entwicklungsziele bedingt.»

Paul Schneeberger

Das Leben in der Agglomeration ist offenbar doch viel attraktiver, als sich dies die Städter und Dorfbewohner vorstellen. Welches sind denn dort die besonderen Lebensqualitäten?

«Attraktivitätsfaktoren» in der Agglomeration sind die gute Verkehrsanbindung, das Verhältnis von Preis und Leistung beim Wohnen und die Möglichkeit zur Selbstverwirklichung im Garten oder auf der Terrasse, kurzum: das kleine Glück. Abgesehen

davon: Die Agglomeration ist bei weitem nicht nur eine Wohnzone. Industrie und Gewerbe finden hier Raum, den es in der Stadt nicht gibt, und Einkaufszentren sind längst zu Treffpunkten geworden.

Wie würden Sie den typischen Agglomerationsbewohner charakterisieren?

Den typischen Agglomerationsbewohner, die typische Agglomerationsbewohnerin gibt es natürlich nicht. Aber wenn man eine Klammer finden müsste, welche die Menschen in der Agglomeration verbindet, dann ist es wohl der Pragmatismus. Man wohnt dort, weil es praktisch ist: der Wald hinter dem Haus, der Laden um die Ecke und die S-Bahn in der Nähe. Nicht der Klang der Adresse zählt, sondern das, was diese einem ganz konkret bietet. Das gilt übrigens auch für jene Firmen, die zunehmend Arbeitsplätze von der Stadt in die Agglomeration verlegen.

Die Raumplaner fordern in der Agglomeration Verdichtung und «Stadtwerdung», derweil der Blick vieler Agglomerationsbewohner hinaussschweift aufs Land und ins Grüne. Ein unlösbarer Widerspruch? ►

«Architektur ist dann gut, wenn sie funktioniert, wenn sich die Menschen in ihr und um sie wohl fühlen und sie in einer erkennbaren Beziehung zu ihrer Nachbarschaft steht.»

Paul Schneeberger

► In der Agglomeration besteht die Chance, bauliche städtische Notwendigkeiten und mentale ländliche Einstellungen unter einen Hut zu bringen, geeignete Formen für die realen Städte des 21. Jahrhunderts zu finden, ohne dass da so viel historischer, die Kreativität einschränkender Ballast ist. Der Schlüssel für eine gute Lösung liegt im Umgang mit dem Freiraum. Wird er nicht vorausschauend in ausreichendem Masse gesichert, sorgt das für Blockaden. Im Zweifelsfall sorgen die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger dafür, dass eine Prise Land in ihrer Nachbarschaft erhalten bleibt.

Unbestritten ist die Agglomeration der dynamische Raum, in dem sich ein wesentlicher Teil des Wachstums abspielt: Wo sehen Sie gute planerische Ansätze?

Zentral ist, dass Strukturen in die heutige Heterogenität der Agglomeration gebracht werden. Dass Verbindungen geschaffen, rote Fäden gelegt werden, an denen man sich orientieren kann. Die Glattalbahn in Zürich Nord ist ein Beispiel, das zeigt, wie ein Verkehrsmittel nicht nur die Beziehungen innerhalb der Agglomeration verbessern, sondern auch Orientierung in einem komplexen Raum schaffen kann. Rein baulich wird die Agglomeration vor allem dort aufgewertet, wo bewusst Zwischenräume gestaltet werden, in Lausanne West zum Beispiel oder in Luzern Süd.

Wo gibt es gute gestalterisch-architektonische Ansätze?

Architektur ist dann gut, wenn sie funktioniert, wenn sich die Menschen in ihr und um sie wohl fühlen und sie in einer erkennbaren Beziehung zu ihrer Nachbarschaft steht. Hier haben wir in der Schweiz Nachholbedarf. Es mangelt immer noch am Sinn für das Ganze, für das Ensemble. Hier können wir von nordischen Ländern lernen, von den Niederlanden, von Schweden. Gute Gestaltung betrifft aber nicht nur Bauten, sondern auch Strassen und Freiräume.

Die Schweiz – eine einzige Agglomeration: ein wünschbares Zukunftsszenario?

Die Verstädterung, die Metropolitanisierung, ist weltweit eine Realität. Dem kann sich auch die Schweiz nicht entziehen. Das klassische Bauernland, wie wir es im Kopf haben, ist passé, und die klassische Stadt, die alle zentralen Funktionen in ihren Grenzen vereint, ist ebenfalls passé. Die Frage ist, wie wir nun damit umgehen. Wir müssen uns bewusst werden, dass nicht mehr jede Stadt und jede Gemeinde alles anbieten muss, sondern dass einer klugen Vernetzung die Zukunft gehört – auch und gerade in der Agglomeration. Insofern ist die Agglomeration bereits ein Abbild der Zukunft. Schon heute gibt es dort eine informelle Arbeitsteilung zwischen den Gemeinden.

In welche Richtung soll sich diese Agglomeration, sollen sich Agglomerationen weiterentwickeln?

Wir sollten endlich die mentale Grenze zwischen Stadt und Agglomeration beseitigen und anerkennen, dass sich die beiden Kategorien gegenseitig bedingen. Die Stadt ist längst nicht mehr der universale Ort, der sie einmal war. Vieles ist heute auf die ganze verstärkte Schweiz verteilt, von der grobschlächtigen Logistik bis zu den Leuchttürmen von Forschung und Entwicklung. Einkaufen im kleinen und im grossen Stil lässt sich längst in Stadt und Agglomeration. Langsam entstehen auch in der Agglomeration kulturelle Einrichtungen, die regional oder gar national ausstrahlen, die Event-Halle in Dübendorf oder die Umweltarena in Spreitenbach sind Beispiele dafür. ■



Buchhinweis

«Daheim – eine Reise durch die Agglomeration», 208 Seiten, Verlag NZZ libro, 2013, Matthias Daum/Paul Schneeberger



«Alles, was es zum Leben braucht»

Die Gemeinde Rümlang ist in den vergangenen 20 Jahren von 5200 auf gegen 8000 Einwohner gewachsen. Dazu kommen 6000 Arbeitsplätze. Zu dieser stürmischen Entwicklung haben der Flughafen Zürich, die A1-Nordumfahrung und der Ausbau der S-Bahn beigetragen. Wie lebt es sich vor den Toren der Stadt Zürich und dennoch mitten im Grünen? Zu Besuch in einer typischen Agglomerationsgemeinde.





Beat Scheuber

Pensionär (62)

«Rümlang ist städtischer geworden. Dank der intelligenten Planung konnte aber der Siedlungskern sehr kompakt gehalten werden. Die Wege ins Grüne sind kurz. Dass man auf der Strasse nicht mehr jeden kennt, stört mich nicht. Wenn jemand hier leben will, ohne sich in die Dorfgemeinschaft zu integrieren, soll das möglich sein. Man darf die Erwartungen an die Neuzuzüger diesbezüglich nicht zu hoch schrauben. Rümlang bietet alles, was wir zum Leben brauchen – auch im Alter. Es gibt Einkaufsmöglichkeiten, Alterswohnungen, Ärzte und ein Alterszentrum, das Dienstleistungen für Betagte anbietet. Spitäler finden sich in den Nachbargemeinden. Dank des gut ausgebauten öffentlichen Verkehrs ist die Stadt Zürich bequem erreichbar. Ich besuche gerne Ausstellungen in den zahlreichen Museen. Spürbar zugenommen hat der Strassenverkehr. Um dem überlasteten Nordring auszuweichen, nutzt mancher Autofahrer die Strassen unserer Gemeinde.»

Thomas Hardegger

Gemeindepräsident (61)

«Mit dem Gemeinderat zusammen setze ich mich intensiv dafür ein, dass die hohe Lebensqualität in Rümlang trotz des starken Wachstums erhalten bleibt. Mit einem abwechslungsreichen Dorfleben und vielfältigen Veranstaltungen erleichtern wir Neuzuzüger die Integration. Ein wertvolles Instrument zur Kommunikation und Identitätsstiftung ist auch unsere Wochenzeitung. Ich finde, wir haben heute eine ausgewogene Zusammensetzung der Bevölkerung. Neben einem beträchtlichen Anteil an Einpersonenhaushalten sind dank preisgünstiger Genossenschaftswohnungen auch viele Familien mit Kindern hierher gezogen. Die Gemeinde bemüht sich sehr, den fremdsprachigen unter ihnen die Integration zu erleichtern. In meinen Augen hat die Gemeinde nun eine Grösse erreicht, die ihr die Autonomie in absehbarer Zukunft sichert. Gleichzeitig bleibt das Dorfleben überschaubar. Ich denke, dass wir nun eine Konsolidierung anstreben sollten.»

Daniela Ulli

Bibliothekarin (36)

«Ich bin hier aufgewachsen. Nachdem ich einige Jahre in der Stadt gelebt habe, bin ich in mein 300 Jahre altes Elternhaus zurückgekehrt. Um Kinder grosszuziehen, ist Rümlang ein guter Ort. Mit unserem Hund verbringen wir viel Zeit in der Natur. Gleichzeitig steht uns das Angebot der Stadt weiterhin offen, um auszugehen oder einzukaufen. Mit S-Bahn und Bus ist das ein Katzensprung. Gut ist auch die Anbindung ans Autobahnnetz. Von hier aus kommen wir in alle Richtungen gut weg. Schade finde ich, dass man auf der Strasse nicht mehr alle Leute kennt. Das Leben ist ein bisschen anonym geworden. Auch ist bedauerlich, dass die öffentlichen Einrichtungen sich nicht im Gleichschritt mit der Bevölkerungszahl entwickelt haben. Mit Spielplätzen sind wir zum Beispiel nicht gerade verwöhnt. Auch sind einige Dorfläden eingegangen. Zwar wurden neue Einkaufsmöglichkeiten eröffnet, doch diese liegen am Ortsrand und sind für mich ohne Auto nicht gut erreichbar.»

Daniel Hinnen

Bauunternehmer (37)

«Ich bin in Rümlang verwurzelt. Viele Feste und ein reges Vereinsleben sorgen für ein lebendiges Dorf und bieten die Möglichkeit zu Begegnungen, wenn man das wünscht. Auch in einer wachsenden Gesellschaft ist Nähe möglich. Aber man muss sie pflegen. Ich engagiere mich selber bei den Armbrustschützen. Als Unternehmer habe ich von der baulichen Entwicklung profitiert. Auch wenn nun nicht mehr so viele Neubauten realisiert werden sollten, mache ich mir keine Sorgen. Auch mit Sanierungen und Umbauten gibt es genügend Arbeit. Zudem sehe ich bei der Infrastruktur der Gemeinde einen Nachholbedarf: Wegen der vielen Neuzuzüger braucht es zum Beispiel mehr Schulraum. Zum nahen Flughafen habe ich ein unverkrampftes Verhältnis. Er bringt Steuerzahler in die Gemeinde und Arbeit für viele kleine und mittlere Unternehmen. Dank des technischen Fortschritts hat die Belastung durch den Fluglärm eher abgenommen.»

ONE VANDERBILT – WOLKENKRATZER DER SUPERLATIVE IN NEW YORK

1

One Vanderbilt, so heisst der «Super-Wolkenkratzer», der zurzeit in Midtown Manhattan, New York, gebaut wird. Der Turm in unmittelbarer Nähe zum Grand Central Terminal ist als reines Bürohochhaus konzipiert und soll mit seinen 427 Metern Höhe nach dem One World Trade Center (541 m) und dem Central Park Tower (472 m) das dritthöchste Gebäude New Yorks werden.

Schindler wird alle Aufzüge und Fahrtreppen liefern. Konzipiert hat das Hochhaus, dessen Fertigstellung Ende 2020 geplant ist, das



**JETZT SCHON KLAR:
ONE VANDERBILT WIRD
EINES DER WAHRZEICHEN
NEW YORKS WERDEN.**

renommierte Architekturbüro Kohl, Pedersen, Fox. Gemäss renovierter Zonenplanung erhält Midtown Manhattan eine neue Höhenbeschränkung, womit alle neuen Wohn-, Hotel- und Bürotürme rund 30 Prozent höher gebaut werden können als bisher. Ein federführendes Projekt ist dabei die Umgestaltung des Grand Central Terminal und seine nähere Umgebung. Das One Vanderbilt wird einer der «Landmarks» dieses Gebietes sein. Das Gebäude strebt eine «LEED-Gold»-Zertifizierung an. Die zweitgrösste Bank von Kanada, die Toronto-Dominion-Bank, wird Ankermieterin des Hochhauses, wo auf einer Höhe von 311 m auch eine Aussichtsplattform geplant ist. Schindler wird 35 Schindler 7000-Aufzüge sowie 4 kleinere Personenaufzüge und 5 Fahrtreppen liefern. Die High-Rise-Aufzüge laufen mit der Zielrufsteuerung PORT.

86 AUFZÜGE FÜR «THE CIRCLE» AM FLUGHAFEN ZÜRICH

2

Gegen harte Konkurrenz ist Schindler Zürich ein Grosserfolg gelungen: Schindler wird für den Grundausbau des Dienstleistungszentrums «The Circle» beim Flughafen Zürich alle 86 Aufzüge liefern.

Zurzeit ist es die grösste Baustelle der Schweiz, im Laufe des Jahres 2020 soll es in Betrieb gehen: das Dienstleistungszentrum «The Circle» direkt am Flughafen Zürich. Das Grossprojekt, das rund eine Milliarde Franken kostet, wird dereinst Büroflächen, zwei Hotels der Hyatt-Gruppe, ein medizinisches Kompetenzzentrum des Universitätsspitals



**VOLL ERSCHLOSSEN
UND IM ZENTRUM
DER MOBILITÄT: DAS
DIENSTLEISTUNGS-
ZENTRUM «THE CIRCLE»
BEIM FLUGHAFEN
ZÜRICH.**

Zürich sowie Kunst, Kultur, Gastronomie und Bildung umfassen. Hinter der Grossüberbauung, die als «best-erschlossener Ort der Schweiz» gilt, steht die Flughafen Zürich AG (51 %) mit der Miteigentümerin Swiss Life AG (49 %). Konzipiert hat den «Circle» Stararchitekt Riken Yamamoto. Inspiriert wurde der japanische Architekt interessanterweise durch das historische Zürcher Niederdorf mit seinen verwinkelten Gassen. «Es freut mich riesig, dass wir den Zuschlag für dieses prestigeträchtige Projekt am Flughafen Zürich erhalten haben», meint Verkaufsleiter Neuanlagen Urs Fischer, der die Verhandlungen geführt hat. Schindler Zürich wird die 86 Aufzüge fortlaufend installieren und ab Sommer 2019 übergeben. Es handelt sich dabei mehrheitlich um Schindler 5500-Aufzüge sowie einige Spezialanlagen. Die Montage der Aufzüge beginnt im kommenden April und dauert bis ins Jahr 2020.

DIE METRO VON NAGPUR MIT SCHINDLER AUFZÜGEN UND FAHRTREPPEN

3

Es ist der grösste Erfolg für Schindler Indien seit seiner Gründung vor 19 Jahren: Für das Metronetz der Dreimillionen-Stadt Nagpur im Bundesstaat Maharashtra liefert Schindler insgesamt 193 Fahrtreppen und 130 Aufzüge. Dies ist bereits der dritte Grösserfolg nach dem Gewinn der beiden Metrosysteme von Greater Noida.

Der Baubeginn für die Metro von Nagpur, die insgesamt 1,4 Milliarden Dollar kosten wird, war im Mai 2015. Nagpur ist eine stark wachsende Wirtschaftsmetropole und die grösste Stadt von Zentralindien. Sie gilt als eine der



DIE STARK WACHSENDE GROSSSTADT NAGPUR IN ZENTRAL-INDIEN BAUT IHR METRONETZ AUS.

attraktivsten Städte hinsichtlich Lebensqualität, Grünflächen, öffentlichen Verkehrs und Gesundheitssystem. Bekannt ist Nagpur auch als «Orange City», als Handelszentrum für die in der Region kultivierten Orangen.

Schindler Indien gewann den Grossauftrag für die Metro gegen harte Konkurrenz. Der jetzige CEO von Schindler Indien und Süd-asien, Uday Kulkarni, zeigt sich hocherfreut: «Mit diesem Erfolg stärken wir unseren Marktanteil bei grossen indischen Infrastrukturprojekten. Dahinter steckt die gemeinsame Anstrengung verschiedener Abteilungen von Schindler Indien sowie der chinesischen Aufzugsfabrik Schindler Schanghai Works.»

Schindler Indien wird 193 Fahrtreppen des Typs Schindler 9700AE sowie 130 Schindler 5500-Aufzüge liefern. Die Übergabe der Anlagen für die ersten drei Metrostationen ist für Dezember 2017 geplant, bis Mitte 2020 werden dann etappenweise die Fahrtreppen und Aufzüge in den anderen Stationen installiert.

«WYNYARD PLACE» ATTRAKTIVES HOCHHAUS FÜR SIDNEY

4

Der Wynyard Place, einer der zentralsten Plätze im Geschäftsviertel von Sidney, erhält ein ganz neues Gesicht. Unter der Federführung von MAKE+ Architects wird der Platz zwischen der Carrington Street und der George Street vom Unternehmen Brookfield & Partner zu einer «Weltklasse-Fussgängerzone im Herzen Sydneys» umgebaut.

Das neue Wahrzeichen des Platzes wird dabei das 27-stöckige Hochhaus Wynyard Place mit 134 Metern. Wynyard Place befindet sich direkt neben dem historischen Shell House mit seiner markanten Turmuhr. Hinter dem



DAS NEUE HOCHHAUS IST TEIL DER UMGESTALTUNG DES GANZEN WYNYARD PLACE IM HERZEN SIDNEYS.

Shell House befindet sich ein weiteres historisches Gebäude «285 George Street». Beide werden im Rahmen der Gesamtanierung des Wynyard Place total erneuert und ihrem ursprünglichen Zweck als repräsentative Geschäftshäuser zurückgeführt. Zur Gesamtanierung gehört auch der Bau einer neuen Durchgangshalle beim Bahnhof Wynyard sowie ein neuer Haupteingang zum Bahnhof von der George und der Carrington Street aus. Der Wynyard Park wird im Rahmen der Gesamtentwicklung umgestaltet, um zu einem attraktiven öffentlichen Raum zu werden.

Für das Geschäftsgebäude mit seinen 59 000 m² Nutzfläche wird Schindler zehn Hochleistungsaufzüge Schindler 7000, 22 Schindler 5500 sowie 13 Fahrtreppen liefern. Die Hochleistungsaufzüge werden durch die Zielrufsteuerung PORT geleitet. Das Hochhaus soll 2018 fertiggestellt sein.



Dem Himmel so nah

1871 kauften die Obwaldner Holzfabrikanten Bucher und Durrer die Alp Tritt hoch über dem Vierwaldstättersee. Sie bauten ein Hotel, nannten den Ort Bürgenstock und schrieben Schweizer Hotelgeschichte. Das soll auch das neue Bürgenstock Resort, das nicht nur mit Luxus glänzt, sondern vor allem mit seiner magischen Lage. Schon die Anreise ist ein Erlebnis.



Direkter Bahnanschluss: Aufzüge im Bürgenstock Hotel.

TEXT **CHRISTOPH ZURFLUH** BILD **HANSPETER WAGNER**

Express ist nur der Name. Als der «Bürgenstock Express», die direkte Schiffsverbindung zwischen Luzern und Kehrsiten, punkt 15.15 Uhr ablegt, hat er es kein bisschen eilig. Als ob er den Passagieren die Postkartenansichten der Stadt noch einmal in Ruhe vor Augen führen möchte, gleitet er im Zeitlupentempo aus der Luzerner Bucht, vorbei an der Seepromenade mit ihren Grandhotels aus der Belle Epoque. Kein Wunder, waren die Gäste schon vor 150 Jahren hin und weg: Stadt, See und Berge bilden den perfekten Tourismusmix. Dann pflügt er vorbei an historischen Dampfern – auch sie aus der Blütezeit des Schweizer Tourismus – und nimmt Fahrt auf. Wer den Wasserweg wählt, hat sein erstes Ziel schon erreicht: das entspannte Reiseerlebnis.

Am Horizont versteckt sich der Pilatus in einer fetten Wolke. Doch wo sich die Sonne ihren Weg durch die graue Decke brennt, bringt sie die Landschaft zum Strahlen, den See zum Glitzern und Augen zum Leuchten. Von oben, denkt man sich, müsste das umwerfend aussehen.

Von Kehrsiten führt die neue Standseilbahn im historischen Look des Originals von 1888 in nur vier Minuten direkt ins Bürgenstock

Hotel auf 874 Metern. Der Blick von der Hotel-Lobby ist nicht von dieser Welt. Fläzt man sich in einen der italienischen Designer-Sessel, setzt sich vor der riesigen Glasfront eine filmreife Landschaft in Szene. Es ist ganz grosses Kino.

Bruno H. Schöpfer sitzt an einem Tischchen und rührt in seinem Kaffee. Er hat diese Szenerie schon tausendmal gesehen. Genug davon bekommt er nie. Er sagt: «Das ist die Magie des Bürgenstock Resorts.» Wer wollte ihm widersprechen? Schöpfers Name passt bestens zu seiner Funktion: Er ist nicht nur Managing Director der Bürgenstock Selection, zu der auch das Royal Savoy in Lausanne und der Schweizerhof in Bern gehören, er hat das 550-Millionen-Franken-Resort mit seinen 4 Hotels, 383 Zimmern, dem Health & Medical Center, den 12 Restaurants und Bars, 67 Residence Suites und dem 10000 m² grossem Alpine Spa «geschaffen». Von ihm stammen die Ideen, aus Katar kommt das Geld. Ein Schweizer Investor wollte sich zehn Jahre nicht finden lassen. Schon bald soll eine Hotelfachschule folgen. «Bei uns kann man alles lernen, was mit Hotellerie zu tun hat», sagt er. Spaziert man durch das ein Kilometer lange Resort, weiss man, was er meint. ►



Beste Aussichten:
Blick aus der Lakeview Bar & Lounge.

«Es geht um die Wirtschaftlichkeit»

Herr Schöpfer, Sie haben auf der ganzen Welt Hotelprojekte realisiert. Nun durften Sie eines Ihrer grössten in der Heimat machen ...

Bruno H. Schöpfer: Das freut mich. Aber Grösse an sich spielt keine Rolle. Sie wird von der Wirtschaftlichkeit bestimmt. Wir haben auf dem Bürgenstock 60 Hektaren Land, einen Golfplatz, 14 Kilometer Privatstrassen und 30 Gebäude. Um das unterhalten zu können, brauchen wir 100 Millionen Franken Umsatz.

Mit Baukosten von 550 Millionen Franken hat das Projekt eine eindruckliche Dimension. Hat man da auch mal schlaflose Nächte?

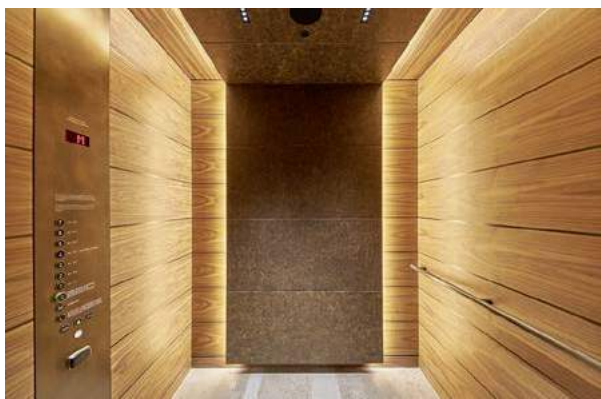
Zu behaupten, ich hätte keine gehabt, wäre überheblich. Ich habe mich regelmässig hinterfragt. Bedenken Sie nur, was sich während der neun Jahre Projektierungs- und Bauzeit technologisch geändert hat. Da muss man reagieren. Aber ich habe immer ans Projekt geglaubt.

Sie treten hier in die Fussstapfen von zwei Tourismus-Pionieren: Franz Josef Bucher und Robert Durrer ...

Bucher und Durrer waren Visionäre. Ich habe mich oft gefragt, wie Bucher als Bauernbub aus dem Kanton Obwalden auf eine solche Idee kommen konnte ...

Gartenpromenade zum
historischen Palace Hotel.





Luxuriöse Aufzüge

Für das neue Bürgenstock Resort konnte Schindler Luzern 42 Aufzüge liefern. Es ist einer der grössten Aufträge der letzten Jahre. Und er kommt nicht von ungefähr: «Ich habe eine lange Beziehung zu Schindler», gesteht Bruno H. Schöpfer. Und sie nimmt ihren Anfang in Hongkong: Dort ist der Luzerner für die Mandarin-Oriental-Hotels tätig, deren Besitzerfamilie Joint-Venture-Partner in China für Schindler ist. «Wir hatten deshalb in allen unseren Hotels Schindler Aufzüge.» Bei den Aufzügen auf dem Bürgenstock hat Schöpfer an nichts gespart: Das Design ist teilweise individuell auf jedes Gebäude abgestimmt und nur vom Feinsten. Ausserdem wurde der von Schindler gebaute Hammetschwandlift zur Resort-Eröffnung für rund 1,5 Millionen Franken renoviert und technisch aufgerüstet.

Perfektes Marketing vor 150 Jahren

Es ist sein Riecher fürs Geschäft: Franz Josef Bucher (1834–1906) und sein Geschäftspartner Robert Durrer (1841–1919) betreiben in Kerns eine Sägerei und eine Parkettfabrik. Um Arbeit zu beschaffen, bauen sie um 1870 in Engelberg das Hotel Sonnenberg und verkaufen es ein Jahr später mit Gewinn. Damit erwerben sie die Alp Tritt an herrlicher Aussichtslage über dem Vierwaldstättersee. Hier bauen sie 1873 das Hotel Kurhaus (das spätere Grand Hotel). Da ihnen der Name Alp Tritt zu wenig attraktiv erscheint, nennen sie ihre neue Hotelniederlassung Bürgenstock – es ist perfektes Marketing.

Angestachelt vom Erfolg, verlegen sich Bucher und Durrer voll aufs Geschäft mit dem aufkommenden Tourismus und schaffen sich ein Hotelimperium, das vom Bürgenstock bis ins ferne Ägypten reicht und am Ende mehr als zehn Luxushotels umfasst, die sie mit Vorliebe «Palace» taufen. Doch damit nicht genug: Bucher und Durrer bauen Strassenbahnen in Lugano, Genua oder Stansstad sowie zahlreiche Drahtseilbahnen, unter anderem auf das Stanserhorn, zum Reichenbachfall und auf den Mont Pélerin. Mit Strom versorgt werden sie aus eigenen Kraftwerken. Bucher hat eine gute Nase für die Bedürfnisse der Gäste, was seine Grossüberbauung auf dem Bürgenstock beweist, die er mit einer eigenen Strasse, einer eigenen Bahn und dem berühmten Hammetschwandlift erschliesst und um Attraktionen wie den Felsenweg bereichert.

1895 wird Bucher alleiniger Besitzer auf dem Bürgenstock, der bis 1925 in der Familie bleibt. Dann übernehmen Friedrich Frey-Fürst

und 1953 dessen Sohn Fritz den Hotelkomplex. Unter ihnen wird er zum Inbegriff exklusivster Hotellerie, wo sich die Schönen, Reichen und Mächtigen der Welt die Klinke in die Hand geben. Politiker wie Konrad Adenauer, Jimmy Carter und Golda Meir residieren hier ebenso wie Stars, von Shirley MacLaine über Sophia Loren und Audrey Hepburn bis Charlie Chaplin und Sean Connery. Nach mehreren Besitzerwechseln geht der Bürgenstock 2007 an Investoren aus Katar.

Herr Schöpfer, Sie sagen, ein Hotelbetrieb könne nur dann erfolgreich sein, wenn er regional verankert sei: Das Bürgenstock Resort hat einen Investor aus Katar, die Hälfte aller Angestellten hat keinen Schweizer Pass, und ein Grossteil der Gäste wird aus dem Ausland kommen.

Wo genau sehen Sie diese regionale Verankerung?

Betrachten Sie es mal von dieser Seite: Auf jeden Franken, den wir hier oben umsetzen, generieren wir zusätzlich 40 Rappen, die dem lokalen Gewerbe zugutekommen. 66 Prozent aller Aufträge haben wir in den letzten neun Jahren im Kanton Luzern vergeben. Nur gerade 10 Prozent der Mittel haben die Inner-schweiz verlassen.

Wenn es ums Angebot geht, hört die lokale Verankerung aber auf: Wer kann es sich schon leisten, hierher zu kommen?

Dieses Luxus-Image kommt eher von früher. In der Vergangenheit war das Resort unglaublich exklusiv. Man tat alles, um das einfache Volk draussen zu halten. Heute haben wir viele

Angebote, die sich jeder leisten kann. Sie können in Luzern das Boot nehmen, mit unserer Standseilbahn hier rauf kommen und ein Abendessen geniessen – alles für 79 Franken. Wir sind auf keinen Fall ein Resort für die Reichen – die übrigens auch kein Interesse haben, unter sich zu bleiben. Es ist auch der Publikumsmix, der das Erlebnis ausmacht.



Bruno H. Schöpfer

Abschied vom Paradies

Es ist ein mystisches Bild, als das Motorschiff Winkelried abends im Dämmerlicht die Schiffflände Kehrsiten ansteuert. Als es wieder ablegt, klatschen die ersten Regentropfen an die grossen Panoramafenster. Das Wasser kräuselt sich im Abendwind. Und hoch oben auf dem Bürgenstock verschwindet das Resort allmählich in Nacht und Nebel. Beim nächsten Blick zurück ist es weg ... ■

Wir wissen, was passieren wird.



Wir sind im konstanten digitalen Austausch mit unseren Aufzügen. So können wir den Grossteil aller Probleme beheben, bevor sie überhaupt auftreten.

Schindler Your First Choice



Schindler