

# next floor



## Städteplanung 2.0: Intelligenter, dichter, wohnlicher

Die ideale Stadt von morgen – vier Visionen

Erlenmatt Ost: Ein Experiment, das zu gelingen scheint

Die Stadt der Zukunft aus dem «Future Cities Laboratory»

Urbane Mobilität: Intelligent gesteuert



**Schindler**



4

Eine urbane Reise zwischen  
Gegenwart und Zukunft

10

Die ideale Stadt von morgen –  
vier Visionen

16

Das neue Stadtquartier Erlenmatt Ost in Basel:  
Ein Experiment, das zu gelingen scheint

22

Das «Future Cities Laboratory» der ETH Zürich:  
Mit Adlerblick in die Zukunft

26

Urbane Mobilität:  
Intelligent gesteuert

30

Globale Vorzeigeprojekte:  
Gesund leben in der Stadt der Zukunft

34

next news:  
Das Neuste aus der Schindler-Welt

36

«Vulcano» – drei 80 Meter hohe Wohntürme  
in Zürich Altstetten

**Cover:** Das neue Quartier Erlenmatt Ost auf dem Areal des ehemaligen Güterbahnhofs der Deutschen Bahn in Basel setzt in verschiedener Hinsicht Massstäbe für künftiges Bauen und Wohnen.

**Links:** Die drei markanten Wohntürme der Überbauung «Vulcano» setzen in Zürich Altstetten nicht nur optisch Massstäbe: Hier hat die Zukunft urbanen Wohnens längst begonnen. Und diese Zukunft ist digital.

# Urbanisierungstrend

Liebe Leserinnen und Leser



Es ist eine Realität, dass die Schweizer Städte nach mehreren Jahrzehnten der Stagnation und der Zersiedelung wieder kräftig wachsen. Sie folgen damit dem weltweiten Urbanisierungstrend. Laut Prognosen wird dieser dazu führen, dass in dreissig Jahren rund sieben von dann zehn Milliarden Menschen in städtischen Räumen leben werden. Diese Entwicklung stellt Architekten, Städteplaner, die Immobilienwirtschaft und auch die Politik vor grosse Herausforderungen. Denn die Städte sollen nicht einfach nur verdichtet und grösser werden, sondern auch lebenswerter und wohnlicher. Es gibt bereits gute Beispiele, die zeigen, wie attraktive Städte und urbane Quartiere dereinst aussehen können – weltweit (siehe Seite 30) wie auch in der Schweiz (siehe Seite 16).

Was sich im Sog der Digitalisierung abzeichnet, sind völlig neue Lösungen für die urbane Mobilität. Denn eines haben alle Städte dieser Welt gemeinsam: Zu Stosszeiten werden sie vom Stau beherrscht. Diese Situation wird sich zuspitzen, denn mit wachsender Bevölkerung und baulicher Dichte steigt die Zahl der Verkehrsteilnehmer weiter an. Künstliche Intelligenz und der Anschluss ans Internet der Dinge sind die Basis für effiziente Lösungen – so sollen Verkehrsflüsse dereinst intelligent gesteuert sein und Reisenden die passenden Verkehrsmittel zur Verfügung stehen (siehe Artikel Seite 26).

Diese Ideen bewähren sich in der Aufzugstechnologie bereits heute: Die PORT-Technologie von Schindler koordiniert laufend sämtliche Aufzüge in einem Gebäude und errechnet innert Mikrosekunden, wie die Passagiere am schnellsten zum Zielort gelangen. Dank Schindler Ahead sind unsere Aufzüge ans Internet der Dinge angeschlossen und bieten so die Möglichkeit, die vertikale und die horizontale Mobilität miteinander zu verketteten, indem wichtige Informationen wie beispielsweise Fahr- oder Lagepläne an die Aufzugstüre oder in die Kabine projiziert werden.

Ich wünsche Ihnen eine spannende Lektüre!

Patrick Hess

CEO Schindler Schweiz

## 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

### Layout

aformat.ch

### Titelbild

Beat Brechbühl

### Litho

click it AG

### Druck

Multicolor Print AG

### Auflage

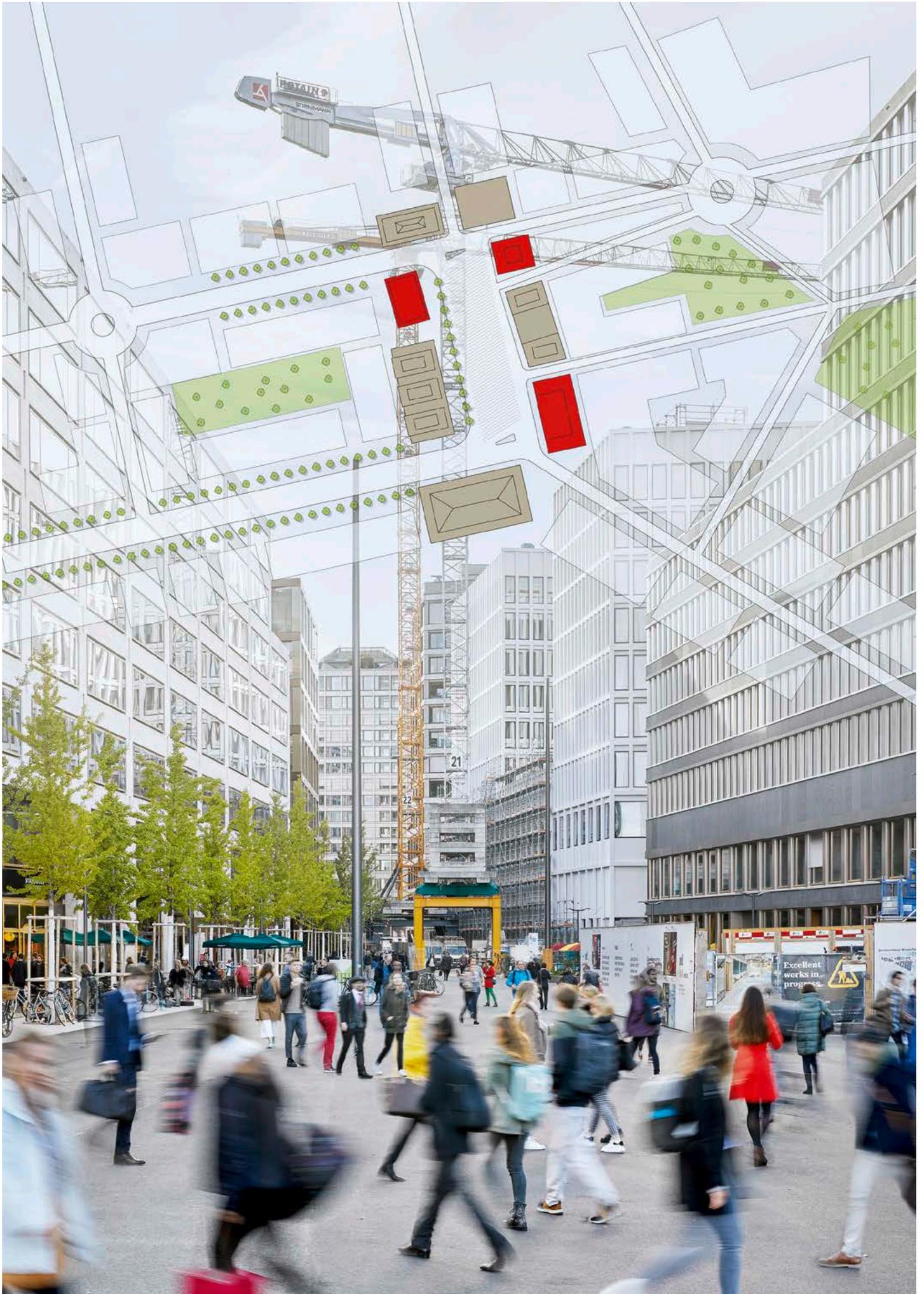
32 000 Ex.

### Ausgaben

next floor erscheint  
zweimal jährlich in  
deutscher, französischer  
und italienischer Sprache.

### Copyright

Schindler Aufzüge AG  
Nachdruck auf Anfrage  
und mit Quellenangabe.



Zürich wächst, zum Beispiel auch im Zentrum, wo an der Europa-Allee beim Hauptbahnhof in den letzten Jahren ein gut durchmischtes neues Quartier entstanden ist.

# Eine urbane Reise zwischen Gegenwart und Zukunft

Immer mehr Menschen zieht es in der Hoffnung auf Arbeit, Wohlstand und ein attraktives Leben in die Städte. Die globale Urbanisierung stellt die Städteplaner, Ingenieure und Architekten vor grosse Herausforderungen, auch in der Schweiz. Denn unsere Städte sollen nicht einfach nur grösser und dichter, sondern auch wohnlicher werden.

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

Im Jahre 2050 werden sieben von zehn Millionen Menschen in urbanen Räumen leben. Wie die Städte sich entwickeln sollen, hat die Kommission der Vereinten Nationen für Nachhaltige Entwicklung in einer Vision festgehalten: Alle Städte sollen ihren Bewohnerinnen und Bewohnern Zugang zu angemessenem Wohnraum, umweltfreundlichen Verkehrssystemen, grosszügigen öffentlichen Räumen und zu Grünflächen bieten, dies bei möglichst geringer Umweltbelastung, grösster Sicherheit und höchster Lebensqualität. Ausserdem sind die künftigen Städte optimal mit stadtnahen und ländlichen Gebieten wie auch mit anderen Städten zu vernetzen. Und sie sollen ihr historisches Erbe schützen und einen effizienten und nachhaltigen Umgang mit sämtlichen Ressourcen pflegen. Die Erwartungen der Kommission an die Stadt der Zukunft sind also ziemlich hoch. Hinzu kommen neuerdings Forderungen, dass die Stadt künftig auch Energie und Nahrungsmittel selber produzieren, die Klimaerwärmung mildern und die Probleme sozialer und finanzieller Ungleichheit lösen soll.

## **Unterschiedliche Ansprüche rund um die Welt**

Aus dem UN-Papier spricht die Überzeugung, dass sich Städte tatsächlich planen und zielstrebig entwickeln lassen. Ein grosser Teil der städtischen Weltbevölkerung lebt heute jedoch in wild wuchernden Siedlungen. Der tägliche Kampf der Bewohner dieser provisorischen Slum Communities gilt Elementarem wie Essen, einer Arbeit, Wasser oder Brennholz. Stadtplanung in solchen Gebieten muss sich aufs Unmittelbare konzentrieren und Prioritäten setzen: Versorgung mit Trinkwasser, Strom, Anschluss an das Verkehrsnetz. Die Dringlichkeiten und Notwendigkeiten im Städtebau sind also je nach globalem Standort sehr unterschiedlich. «Doch gerade aus

dem Chaos einer Drittwelt-City lässt sich sehr viel für die Zukunft auch unserer Städte lernen», sagt die Architektin Fabienne Hoelzel (siehe auch Artikel Seite 10). Zu dieser Einsicht ist sie bei ihren Einsätzen in städtebaulichen Projekten in Addis Abeba und in Lagos gekommen. Sie leitet daraus ab, dass die ideale Stadt «nicht perfekt, sondern stets wandelbar und anpassungsfähig ist». Insofern könnte auch die improvisierte «African Urbanity» einen eigenständigen und zukunftsweisenden Beitrag zur Stadtentwicklung leisten.

«Doch gerade aus dem Chaos einer Drittwelt-City lässt sich sehr viel für die Zukunft auch unserer Städte lernen.»

Abgesehen davon gibt es gerade in Schwellenländern der Dritten Welt auch grosse planerische Entwürfe. Abuja (Nigeria), Brasilia, Islamabad (Pakistan) oder Neu-Delhi entstanden auf dem Reissbrett, ebenso neuere Planstädte wie Eco City in Tianjin (China), Putrajaya oder Cyberjaya (Malaysia). In Europa beurteilen die Architekten solche Projekte heute eher kritisch. Die Experimentierfreude von einst, wie sie etwa Le Corbusier am Beispiel Firminy in der Nähe von Saint-Étienne noch zeigte, brachte leider allzu oft nicht die erhofften Resultate. Der grosse und auch geglückte Wurf ist in Europa längst Geschichte. Die Reissbrettstädte auf unserem Kontinent reichen zurück in die Zeit des Barocks, der Renaissance und noch früher. Klar ist, dass die Stadt der Zukunft in Europa kaum mehr als durchgeplante Einheit auf der grünen Wiese entstehen wird. Vielmehr wird sie sich in stetiger Verwandlung aus der gegenwärtigen Stadt mitsamt deren Vergangenheit herauschälen. ►

«Klar ist, dass die Stadt der Zukunft in Europa kaum mehr als durchgeplante Einheit auf der grünen Wiese entstehen wird.»

### ► Wachstumsschub in Zürich

Die Städte in der Schweiz, die über Jahrzehnte Einwohner an die Agglomerationen verloren haben, wachsen seit rund 15 Jahren wieder in flottem Tempo. Den Urbanisierungszug, der da in die Zukunft rollt, treiben drei Motoren an: der gesellschaftliche Wandel zur digitalisierten Dienstleistungsgesellschaft, die ungebrochene Anziehungskraft des urbanen Lebensstils sowie die Notwendigkeit, den Kulturlandverbrauch mittels Verdichtung zu stoppen.

Die Stadt Zürich hat allein in den letzten zehn Jahren um 70 000 Leute auf nunmehr 430 000 Einwohner zugelegt. «Das ist erst der Anfang», sagt Anna Schindler, die seit bald neun Jahren die Stadtentwicklung leitet. «Wir rechnen damit, dass Zürich im Laufe der

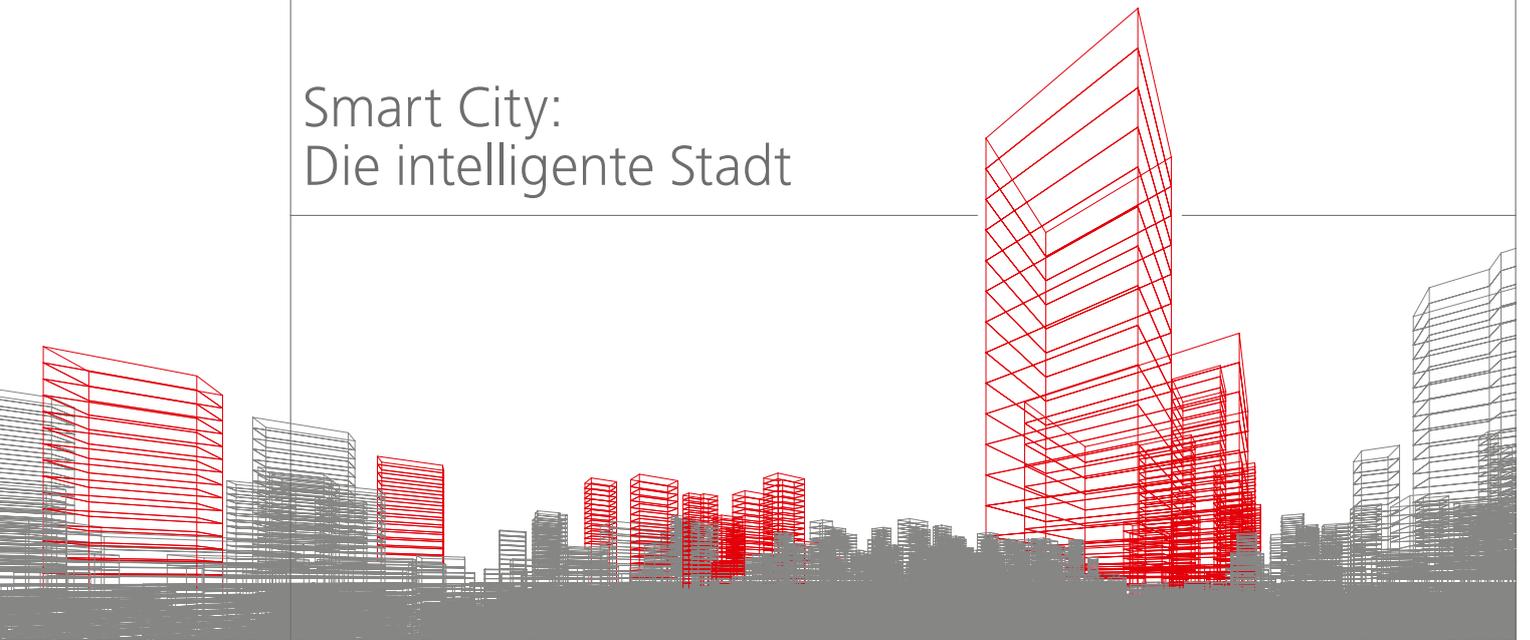
nächsten zwanzig Jahre zur Halbmillionenstadt wird.» Mit einem gewissen Stolz verweist sie auf verschiedene neue Vorzeige-Überbauungen in Altstetten, Affoltern, der Grünau, Albisrieden, Zürich West und Zürich Nord. «Sie beweisen, dass mit mehr Wohnraum auch mehr Lebensqualität geschaffen werden kann.» Auf innere Verdichtung wolle man auch in Zukunft setzen, lässt Schindler weiter durchblicken. Ein wichtiges Instrument dazu ist in Zürich der Siedlungsrichtplan, der wichtige Kriterien wie Klimaverträglichkeit, Verkehrserschliessung und Versorgung mit nachhaltigen Energien berücksichtigt. Er weist gezielt jene Gebiete aus, in denen die Stadt sozialverträglich und ohne Verlust an Lebensqualität weiter in die Höhe wachsen beziehungsweise Industriebrachen und stillgelegte Areale umnutzen kann.

Die Verdichtung ist, sobald bei konkreten Projekten Stadtbewohner um ihre eigene Aussicht fürchten, auch immer wieder umstritten. Besser akzeptiert wird eine hohe Dichte dann, wenn auch die Aussenräume sorgfältig gestaltet sind. Dies belegen etwa Studien der ETH. Auch die Kontroversen um die Zwischenräume an der ►

Auf dem ehemaligen Zollfreilager Zürich in Albisrieden sind auf einer Fläche von 80 000 Quadratmetern rund 1000 neue Wohnungen geschaffen worden, ausserdem Gewerbeflächen und ein Kindergarten.



# Smart City: Die intelligente Stadt



In einer Smart City werden die neuen Möglichkeiten digitaler Vernetzung und künstlicher Intelligenz genutzt, um die Infrastrukturen effizient zu betreiben und optimal auszulasten. Ansätze für die Entwicklung der Städte zu künftigen Smart Cities gibt es heute überall. In Barcelona melden smarte Abfallcontainer mithilfe von Ultraschallsensoren ihren Füllstand.

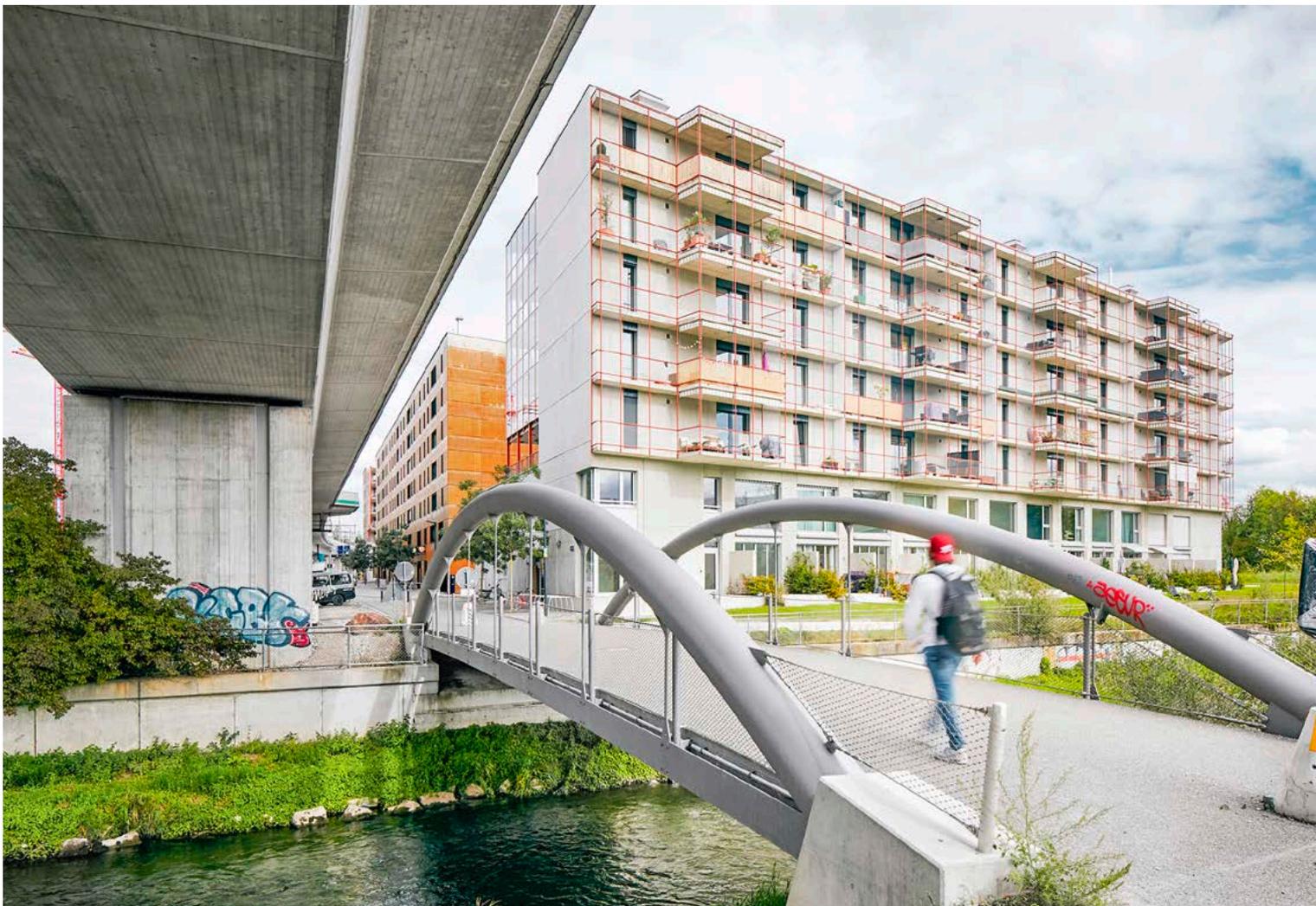
Die Sammelfahrzeuge können so ihre Route optimal entlang jenen Behältern planen, die (bald) voll sind. Hamburg hat intelligente Mülleimer im Einsatz, die mit Solarpanels bestückt sind, die den Sensoren und WLAN-Sendern den Strom liefern. Das nordspanische Santander hat 12 000 Sensoren installiert, um die Nutzung von Parkplätzen, die Luftverschmutzung und die Auslastung von Müllcontainern permanent zu messen.

In Singapur sind das intelligente Wohnen und die intelligente Stadt zwei von insgesamt fünf Themen einer Smart-Nation-Strategie, die sich der Stadtstaat verpasst hat. Zum Beispiel werden einige Tausend Haushalte älterer Menschen überwacht und den Familienangehörigen wird deren Aufenthaltsort nonstop gemeldet. Google erschliesst in Toronto ein «intelligentes Quartier» für rund 10 000 Menschen.

Dort sollen ausschliesslich selbstfahrende Autos verkehren und Roboter die ganze Logistik erledigen, von der Postauslieferung bis zur Abfallentsorgung. Panasonic baut gegenwärtig in Japan für umgerechnet 600 Millionen Franken eine Smart Home-Mustersiedlung mit 100 Häusern für 3000 Personen. Darin ist von der Wohnung über Shopping, Transport, Mobilität, Gesundheit und Wellness bis zum Arbeitsplatz so ziemlich alles digitalisiert und smart.

Das alles sind jedoch, gemessen an den wahren Möglichkeiten, nicht viel mehr als erste bescheidene Ansätze. In der Smart City, die ihren Namen wirklich verdient, werden sämtliche Infrastrukturen digital vernetzt sein, von der Energieversorgung bis zum Abwasser und zur Kehrrichtentsorgung. Plusenergiehäuser liefern den Strom fürs Elektroauto, das mittels neuer Buchungs- und Nutzungssysteme in die intermodale Mobilität verschiedener Verkehrssysteme wie Bahn, Bus, Metro, Tram oder Taxi eingebunden sein wird.

Wie die technologischen Veränderungen infolge Digitalisierung und der Industrie 4.0 das Gesicht der Stadt der Zukunft verändern und prägen werden, lässt sich bestenfalls erahnen. Der Stadtextperte Thomas Kessler ist aber überzeugt: «Werden die damit verbundenen Möglichkeiten klug genutzt, bedeutet dies weniger Pendlerverkehr, mehr Lebenszeit, bessere Luft, grössere Vereinbarkeit von Arbeit und Familie, geringerer Raumverschleiss.»



Zwicky Süd: ein neues Quartier auf dem Areal der ehemaligen Spinnerei Zwicky am Dreigemeindeneck von Zürich, Wallisellen und Dübendorf.

► Europaallee unweit des Hauptbahnhofs deuten in diese Richtung. Wichtig scheint überdies, dass die betroffenen Anwohnerinnen und Anwohner bei neuen Projekten mitreden können. «Sowieso ist Partizipation eine gutes Rezept, um die Stadterneuerung sozialverträglich zu gestalten», betont Schindler. Zürichs Stadtentwicklungsstrategie wird periodisch überarbeitet. Die nächste Strategierunde mit Zeithorizont 2040 ist auf 2022 terminiert. Dann sollen vor allem Themen wie die Digitalisierung sowie der Stadtverkehr beziehungsweise die integrierte öffentliche Mobilität weiter konkretisiert werden. Insgesamt steuert Zürich pragmatisch und nüchtern über acht definierte Handlungsfelder in die Zukunft. Für spektakuläre Visionen ist wenig Platz.

#### **Vision der kurzen Wege**

Auch Basel befindet sich mitten in einem heftigen Transformationsprozess zu einer dynamischen Dienstleistungs-, Wissens- und Wohnstadt. In den vergangenen zehn Jahren wuchs Basel um rund 10 000 Einwohner, gleichzeitig entstanden 20 000 neue Arbeitsplätze. Die Zahlen verraten die eigentliche Herausforderung. «Wir müssen unbedingt mehr Wohnraum schaffen, und zwar gut durchmischten und günstigen», sagt Lukas Ott, Leiter der Kantons- und

Stadtentwicklung. Bis 2030 will man für weitere 20 000 Menschen Wohnungen bauen, womit die Stadt dann 220 000 Einwohner zählen wird. Das Motto: «Nachhaltige, lustvolle Dichte!» Das künftige Basel strebt eine «Stadt der kurzen Wege» an, die polyzentrisch organisiert ist, mit Subzentren in den Quartieren und den umliegenden Agglomerationsgemeinden. Arbeiten, Wohnen, Versorgen und Freizeit: Alles soll möglichst nahe beieinander sein. Die im Wohnungsbau selber aktive öffentliche Hand fördert die Verdichtung, indem sie zum Beispiel bei einer hohen Belegung der Wohnung einen Mietzinsbonus von 20 Prozent gewährt – wenn also mehr Menschen in der Wohnung leben, sinkt die Miete. In Basel wachsen bekanntlich auch einige Hochhäuser in den Himmel, allen voran der Roche-Turm 1. Vorderhand ist er der höchste Skyscraper der Schweiz, bis er vom geplanten und noch höheren Roche-Turm 2 überragt werden wird. Zur neuen Skyline, die sich da am Rheinufer abzeichnet, meint Ott: «Hochhäuser bilden wichtige Referenzpunkte und leisten ihren Beitrag zur Verdichtung; es wäre jedoch falsch, an allen wichtigen Stellen ein Hochhaus bauen zu wollen.» Ansatzweise heute schon erleben lässt sich die in Basel geplante Zukunft etwa im Quartier Erlenmatt Ost (siehe auch Bewohner-

«Hochhäuser bilden wichtige Referenzpunkte und leisten ihren Beitrag zur Verdichtung; es wäre jedoch falsch, an allen wichtigen Stellen ein Hochhaus bauen zu wollen.»

Porträts auf Seite 16). «Es repräsentiert gleich mehrere innovative Leuchtturmprojekte», so Ott. Die über 500 Personen, die jetzt das ehemalige Bahnareal bewohnen, versorgen sich hundertprozentig mit erneuerbaren Energien. Wärme und Strom werden dabeigrössenteils vor Ort aus dem Grundwasser und mittels Photovoltaik produziert. Einen Besuch wert ist natürlich auch der erwähnte Rocheturm 1, auch wenn nur die Lobby öffentlich zugänglich ist. Beide, der Wolkenkratzer und das energieautarke Quartier, nehmen auf jeweils eigene Art vorweg, welches Gesicht Basel in Zukunft zeigen könnte.

### **Verdichtungspotenzial in der Agglomeration**

Nach mehr Wohnraum lechzt auch Genf. Bis 2035 sollen in der grössten Metropole der Romandie 35 000 neue Wohnungen ent-

stehen. Nebst der Umnutzung von Industrie- und Bahnarealen spielt dabei die Verdichtung der Ränder eine besondere Rolle. Beispiel Quartier de l'Étang in der Nähe des Flughafens: Ein Vorzeigeprojekt ist hier geplant, eine Stadt in der Stadt. Damit es persönlicher, individueller und wohnlicher wird als in den vielen in den Siebzigerjahren entstandenen anonymen Vororten, setzen die Investoren auf einen partizipativen und demokratischen Mitbestimmungsprozess der Wohnungskäufer.

Die Aufwertung und Verdichtung der Agglomeration, wie sie Genf mit dem Quartier de l'Étang anstrebt, ist neben der Verdichtung der Kernstädte die zweite grosse Stossrichtung der urbanen Erneuerungswelle in der Schweiz. Für utopische Entwürfe ist dabei allerdings kaum irgendwo gross Spielraum vorhanden. Der Weg in die Stadt der Zukunft führt bei uns über viele einzelne und in sich komplexe Projekte, für das die Planer und Architekten immer auch eine eigene Lösung finden müssen. Die Stadtentwicklung bleibt ein politisch-planerischer Dauerprozess, bei dem viele Details immer wieder neu ausgehandelt werden müssen. Damit das historische Erbe, der menschliche Massstab und die urbanen Qualitäten auch in Zukunft erhalten bleiben. ■

Zwicky Süd: familien- und kinderfreundlich trotz urbaner Dichte, dank klug gestalteten, durch die Bauten geschützten Aussenräumen.





«Eine Stadt ist dann perfekt, wenn sie nicht perfekt ist, sondern laut und leise, gross und klein, alt und neu, roh und geschliffen, quirlig und beschaulich, bewahrend und wandelbar.»

RENATE AMSTUTZ

TEXT PIRMIN SCHILLIGER BILD BEAT BRECHBÜHL

## RENATE AMSTUTZ

**Direktorin Schweizerischer Städteverband**

«Eine Stadt ist dann perfekt, wenn sie nicht perfekt ist, sondern laut und leise, gross und klein, alt und neu, roh und geschliffen, quirlig und beschaulich, bewahrend und wandelbar. Sie soll Vielfalt auf dichtem Raum bieten, aber auch Leere zulassen und der Natur Raum geben. Die Stadt ist Vergangenheit und Zukunft, erlebbar allerdings nur in der Gegenwart, mit Quartieren, von denen jedes seinen eigenen Charakter hat und seine eigene Geschichte erzählt. Ich erwarte von einer Stadt einen menschengerechten Massstab, Begegnungs- und Reibungsflächen, Rückzugsmöglichkeiten sowie genug Platz für verschiedene Menschen und verschiedene Lebensstile. Eine gute Stadt ist nicht einfach gebauter Raum oder Freiraum, sondern sie ist immer am Werden und jederzeit für Überraschungen gut. Und sie ist vor allem ein Lebensgefühl.

Seit ich erwachsen bin, wohne ich in Bern. Ich finde hier viel von dem, was ich für meinen Alltag, zum Arbeiten, Wohnen, für die Freizeit, Kultur und den Einkauf brauche, und zwar auf kurzen ►

Was sind in Zukunft die herausfordernden Aufgaben im Gebäudebau? Und was kann dabei die Digitalisierung alles leisten? next floor hat vier Experten gebeten, ihre Erwartungen und Vorstellungen im Gespräch zu skizzieren.

# Die ideale Stadt von morgen – vier Visionen

ENRICO SLONGO

Stadtentwickler Fribourg

---

► Wegen. Mein Quartier ist rundum attraktiv und lebendig. Das Zentrum Paul Klee liegt als Quelle der Inspiration praktisch vor der Haustür, ebenso der Anschluss an den Bus zu meinem Arbeitsplatz im Stadtzentrum. Dessen Altstadt, ein UNESCO-Welterbe, lädt zum Verweilen und zum Einkaufen etwa auf dem farbigen Märli ein. Es gibt hier ein breites kulturelles Angebot, vom klassischen Konzert und Jazz über Theater, Kabarett und Museen bis zur Klein- und Strassenkunst. Ich kann in Bern vieles tun, und wenn ich noch mehr will, kann ich schnell verreisen. Das tue ich oft, in andere Städte, weil ich Städte grundsätzlich liebe, aber auch aufgrund meiner beruflichen Aufgabe beim Schweizerischen Städteverband. Ein wichtiges Ziel unserer Organisation ist der Informations- und Wissensaustausch zwischen den Städten, sodass sie in sämtlichen Politikbereichen voneinander lernen können. Zudem bringen wird die Forderungen von Städten und Agglomerationen konsequent in die Bundespolitik ein und sensibilisieren die Öffentlichkeit für die grossen Herausforderungen der urbanen Schweiz. Der demografische Wandel, die dichte Innenentwicklung, die Mobilität, die Digitalisierung, der Klimawandel – sie alle werden das Gesicht der Städte verändern. Diese Veränderungen können nur gelingen, wenn sie nicht nur für Menschen, sondern mit den Menschen gestaltet werden. Die Bevölkerung muss unterschiedliche, möglichst niederschwellige Beteiligungsmöglichkeiten wahrnehmen können, sodass sie auch Verantwortung übernehmen kann. Ich bin zuversichtlich, dass es uns gelingen wird, die aktuellen und künftigen Herausforderungen der Städte zu meistern. Der Veränderungsdruck ist zwar gross und er wächst stetig weiter. Die Stadt der Zukunft bleibt, wie ich hoffe, eine Stadt der Nähe und der Begegnung in der realen Welt. Sie ist eine Generationenstadt des Miteinanders und pulsiert dank einer gelebten Diversität in verschiedenen Rhythmen. Sie funktioniert mit kurzen Wegen, die am besten zu Fuss oder mit umweltverträglichen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden. Sie nutzt die neuen digitalen Technologien, damit wir im besten Sinne smart werden. Sie passt sich ans Klima an, schont Ressourcen und bietet eine hohe Lebensqualität, die zum Bleiben einlädt. Und sie ist attraktiv für eine innovative Wirtschaft.»

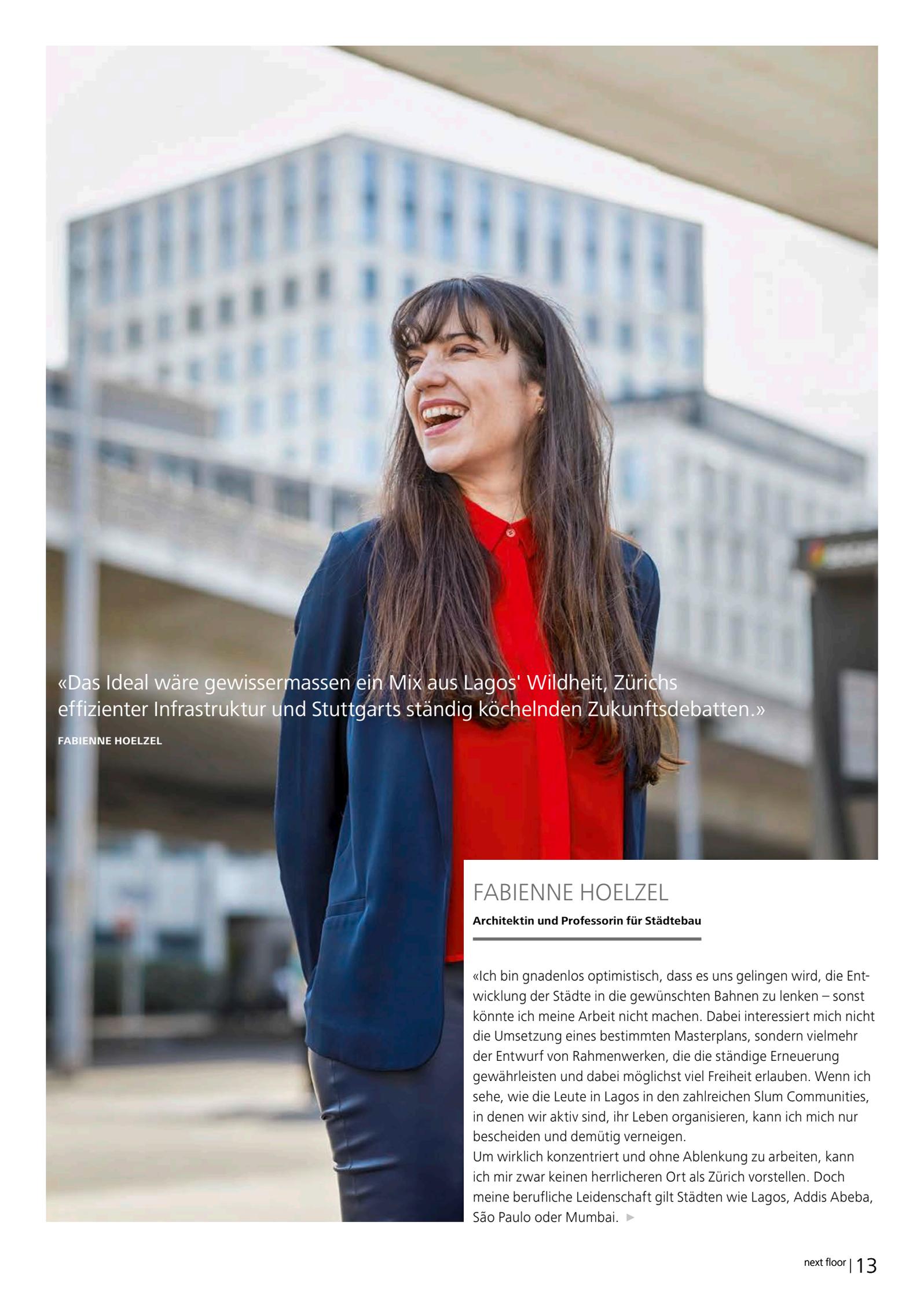
«Stadtentwicklung beruht weniger auf spektakulären Zukunftsvisionen, sondern erfordert vielmehr ein hohes Verständnis für die Baukultur. Zu deren Förderung können wir von den Behörden einiges beitragen. Allerdings wäre es schön, wenn auch Private und Unternehmer dieser Maxime treu verpflichtet wären und von sich aus eine hohe Baukultur anstreben würden. Ich wohne heute mit meiner Familie in Muri in unmittelbarer Nähe zur Stadt Bern. Wir sind in einer Siedlung aus den Siebzigerjahren zu Hause, in einem Bungalow-ähnlichen Haus. Es gehört zu einer sogenannten Teppichsiedlung: L-förmige Häuser reihen sich so aneinander, dass jede Liegenschaft dank einem einseitig offenen Patio grösstmögliche Privatsphäre aufweist, dies trotz kleiner Parzellenflächen. Wir sind hier eher zufällig gelandet, einfach weil ein passendes Angebot zur richtigen Zeit verfügbar war. Wichtig ist, dass unser Haus in unmittelbarer Nähe zu einer Tramlinie liegt, denn ich bin ein Stadtmensch und liebe das Stadtleben. Stadt ist bekanntlich überall dort, wo das Tram fährt. Andererseits öffnet sich praktisch vor unserer Haustüre in südlicher Richtung eine grüne und ausgesprochen ruhige Geländekammer. Dass ich seit Kurzem als Stadtarchitekt von Fribourg und Leiter des Hochbau- und Planungsamtes nun ausserhalb meines Arbeitsumfeldes wohne, ist wohl eher ein Nachteil. Selbstverständlich würde ich gerne etwas intensiver am Leben der Fribourger teilnehmen. Andererseits bietet eine gewisse wohnliche Distanz zum Arbeitsort vielleicht eine bessere Sicht auf das Ganze. Das Pendeln ist für mich zwar kein Problem, aber als Lebensvision ist es irgendwie ein Relikt aus den Neunzigerjahren und angesichts des Klimawandels keine zukunftssträchtige Lösung. Ich bin überzeugt, dass die Menschen künftig viel näher beim Arbeits- und Freizeitort leben wollen. Wie in vielen Schweizer Städten gibt es auch in Fribourg mehrere grosse städtebauliche Projekte. Sie betreffen zum Beispiel die Neugestaltung des Bahnhofgebiets und der öffentlichen Räume im Burgquartier sowie die Revitalisierung der Sarine. Eine weitere grosse Herausforderung ist die bessere Abstimmung der Siedlungsentwicklung mit dem Verkehr. Die Bevölkerung ist, wie Umfragen ►

► gezeigt haben, mit der aktuellen Situation überhaupt nicht zufrieden. Konkret würde ich gerne prüfen, ob zwischen S-Bahn und Trolleybus eine weitere Verkehrsinfrastruktur (Tram, Stadtbahn) im Raum Grand-Fribourg die Situation verbessern könnte. Im Ausland würde mich aus fachlichem Interesse die Stadt Kopenhagen interessieren. Wir haben uns auf unserem diesjährigen Städtetrip in der dänischen Metropole nur mit dem Fahrrad fortbewegt. Dieses Fahrradnetz und die Wohnquartiere, die sowohl städtebaulich als auch architektonisch attraktiv sind, haben mich fasziniert. Ausserdem ist Velofahren in Kopenhagen, weil die Stadt flach ist, überhaupt nicht anstrengend.»



«Das Pendeln ist für mich zwar kein Problem, aber als Lebensvision ist es irgendwie ein Relikt aus den Neunzigerjahren und angesichts des Klimawandels keine zukunftssträchtige Lösung.»

Enrico Slongo



«Das Ideal wäre gewissermassen ein Mix aus Lagos' Wildheit, Zürichs effizienter Infrastruktur und Stuttgarts ständig köchelnden Zukunftsdebatten.»

FABIENNE HOELZEL

## FABIENNE HOELZEL

**Architektin und Professorin für Städtebau**

«Ich bin gnadenlos optimistisch, dass es uns gelingen wird, die Entwicklung der Städte in die gewünschten Bahnen zu lenken – sonst könnte ich meine Arbeit nicht machen. Dabei interessiert mich nicht die Umsetzung eines bestimmten Masterplans, sondern vielmehr der Entwurf von Rahmenwerken, die die ständige Erneuerung gewährleisten und dabei möglichst viel Freiheit erlauben. Wenn ich sehe, wie die Leute in Lagos in den zahlreichen Slum Communities, in denen wir aktiv sind, ihr Leben organisieren, kann ich mich nur bescheiden und demütig verneigen.

Um wirklich konzentriert und ohne Ablenkung zu arbeiten, kann ich mir zwar keinen herrlicheren Ort als Zürich vorstellen. Doch meine berufliche Leidenschaft gilt Städten wie Lagos, Addis Abeba, São Paulo oder Mumbai. ▶

► Ich habe schon an vielen Orten gelebt. Und ich wage zu behaupten, dass ich so flexibel bin, dass ich überall leben könnte. Zurzeit wohne ich in Zürich und in Stuttgart. Ausserdem bin ich aus beruflichen Gründen öfters und manchmal länger in Lagos (Nigeria), mit dem mich eine «intellektuell-konzeptuelle» Liebe und konkret meine Arbeit als Architektin und Stadtplanerin verbindet. An Zürich schätze ich das Übersichtliche, das Ordentliche, das tadellos Funktionierende, an Stuttgart die relative Hässlichkeit etwa im Vergleich zu München oder Hamburg. Dafür treffen dort fast sämtliche deutschen Dringlichkeiten wie die Zukunft der Automobilindustrie, die Zukunft der deutschen Ingenieurskunst, die Mobilität der Zukunft, die künftige Klimapolitik usw. zusammen. Wann immer ich aus Afrika zurückkomme, kann ich es kaum fassen, wie prall und sauber Zürich ist. In Lagos herrscht hingegen eine gewisse Anarchie. Die Regierung kriegt faktisch keinen Fuss auf den Boden und die Menschen wirbeln, arbeiten und wuseln den ganzen Tag, um all das bereitzustellen, was man zum Leben braucht: Wasser, Strom, Mobilität, Wohnraum ... Das scheinbare Chaos hat jedoch System und es funktioniert irgendwie, und das nicht einmal schlecht, sodass ich ein grosses Interesse dafür entwickelt habe, was wir daraus für Stadtentwicklungsprozesse auch in Europa lernen können. Das Ideal wäre gewissermassen ein Mix aus Lagos' Wildheit, Zürichs effizienter Infrastruktur und Stuttgarts ständig köchelnden Zukunftsdebatten. Zürich für sich allein wirkt in meiner Wahrnehmung etwas zu satt. Die Gespräche, die hier geführt werden, ähneln oft dem Säuseln eines sanften Sommerwindes. Generell wäre ich für eine experimentellere, liberalere und rauere Stadtplanung. Stuttgart wünsche ich einen Regierungswechsel, weniger Bürokratie und mehr Mut. Lagos könnte grossartig sein, wenn die Regierung endlich aufhören würde, Städten wie Singapur oder Dubai nachzueifern. Es ist ein Privileg, dass ich in verschiedenen Rollen einen Beitrag zur Zukunft leisten darf: In Stuttgart lehre ich an der Staatlichen Akademie der Bildenden Künste Entwerfen und Städtebau. In Lagos bin ich über die Projekte unseres Studios «Fabulous Urban» vor allem intervenierend, manchmal beratend und oft auch aktivistisch tätig. Ausserdem wirke ich in der Schweiz und in Deutschland in Juries, Preisgerichten und Beratungsgremien mit.»

## THOMAS KESSLER

### Städteberater

«Die ideale Stadt der Zukunft nutzt die bestehenden Infrastrukturen, sie schont und erweitert die Grünflächen, auch auf Dächern und vertikal, und sie transformiert veraltete Nutzungen in neue Kombinationen für Wohnen, Arbeiten, Freizeit, Energie und KMU. Beeindruckend sind für mich Städte wie Belgrad, Tel Aviv oder Haifa, wo die konfliktbeladene Geschichte die jungen Leute zu neugierigem und engagiertem Leben inspiriert. Das können wir zwar nicht kopieren, aber davon zumindest einiges an Experimentierfreude und Kreativität übernehmen.

Ich war in drei öffentlichen Funktionen, zuletzt als Kantons- und Stadtentwickler, an wesentlichen Entwicklungen der Stadt Basel beteiligt. Seit zwei Jahren bin ich selbstständig und werde von verschiedenen Städten und Kantonen um Beratung angefragt. In Basel hingegen halte ich mich, weil ich ja über 25 Jahre exponierte Leitungsfunktionen innehatte und die Vertraulichkeit wahren möchte, nun aus lokalen Fragen weitgehend heraus. Das Haus, in dem ich seit 20 Jahren mit meiner Familie wohne, stand vorher längere Zeit leer, sodass wir es zuerst gründlich umbauen lassen mussten. Es verfügt über zwei Wohnungen, von denen wir eine an Familien vermieten. Das Gebäude liegt an einer kinderfreundlichen Wohnstrasse, die Nachbarschaften sind toll und es wird oft gemeinsam grilliert.

Basel befindet sich wie jede echte Stadt in dauernder Veränderung, getrieben von der Wirtschaftskraft der Life Sciences, dem Zuzug der entsprechenden Arbeitnehmer und der steigenden Lebensqualität durch gepflegte Aufenthaltsorte im öffentlichen Raum. Die Stadt ist attraktiv für alle, die auf das Mondäne im Alltag gerne verzichten. Sie bietet viel Kultur, Geschichte und Beschaulichkeit, aber nicht unbedingt einen dynamischen Diskurs und Risikobereitschaft. Das war früher einmal anders. Aber die Entwicklung der Mediensituation und der Rückzug in Interessengruppen haben die spannenden Auseinandersetzungen seither merklich erlahmen lassen. Das Leben läuft eher kleinstädtisch ab, unter langjährigen Bekannten und Schulkolleginnen, in sehr überschaubarem Kreis. Für die kreativen Impulse sorgen primär die Zugezogenen, dank deren Ideen die Stadt zukunftsorientiert und fit bleibt.

Die raschen technologischen Veränderungen mit der Digitalisierung, der Industrie 4.0 und den emissionsarmen Energieträgern eröffnen Basel grosse Chancen. Mit Homeoffice, flexiblen Präsenzzeiten sowie neuen Arbeits- und Wohnmodellen kann die Lebensqualität im engen Stadtraum stark gesteigert werden. In Gehdistanz zu den neuen Bürotürmen der Roche, wo mehrere Tausend Arbeitsplätze in den zwei höchsten Gebäuden der Schweiz untergebracht werden, bieten sich zum Beispiel am Rhein für moderne Wohnformen und Freizeitangebote ideale Flächen an. Dafür müsste bloss ein Busdepot neu konzeptioniert und grosszügig überbaut werden. Für den Abend-*Apéro* könnte man dann ein grosses Floss auf den Rhein setzen, mit Abendsonne und fantastischer Sicht auf die elsässischen Hügel ... Ich bin also bereits bei einer konkreten Vorstellung, was sein könnte, und ich bin optimistisch, dass das nicht eine Utopie bleiben muss. Sobald die Chancen breiter erkannt werden und die Fitten sie auch nutzen, wird es in Basel einen Innovationsschub geben.» ■



«Die Entwicklung der Mediensituation und der Rückzug in Interessengruppen haben die spannenden Auseinandersetzungen merklich erlahmen lassen.»

Thomas Kessler

# Ein Experiment, das zu gelingen scheint

Das neue Stadtquartier Erlenmatt Ost in Basel könnte in der Stadtentwicklung Schule machen. Sozial, verkehrs- und energietechnisch nachhaltig, mit vielfältigen, teils experimentellen Wohnformen, selbstverwaltet, verdichtet und mit viel Grünraum zeigt die Stiftung Habitat, wie die Städte morgen aussehen könnten.

TEXT STEFFAN DOPPMANN BILD BEAT BRECHBÜHL

Auf dem Gelände des ehemaligen Güterbahnhofs der Deutschen Bahn in Basel entsteht das neue Stadtquartier Erlenmatt. Verbunden durch einen grosszügig konzipierten Park in der Mitte wurden auf der West- wie auf der Ostseite des 19 Hektaren grossen Areals zwei eigenständige Wohnquartiere entwickelt. Das Areal Erlenmatt Ost hat die Stiftung Habitat erworben, die sich für eine wohnliche Stadt und bezahlbare Mieten einsetzt. Einen Teil ihrer 13 Baufelder hat die Stiftung an Wohnbaugenossenschaften und andere gemeinnützige Bauträger im Baurecht abgegeben. Das industrielle Erbe des einstigen Güterbahnhofs ist in Form eines umgenutzten alten Silogebäudes noch sichtbar. Bis 2019 ist ein interessanter Mix aus Wohnungen, Gewerberäumen, Studentenzimmern, betreutem Wohnen, einem Hostel und Wohnateliers für Künstler entstanden. Die 200 Wohnungen bieten Raum für rund 500 Menschen. Ab 2023 soll eine zweite Etappe folgen. Neben sozialen Aspekten gewichtet das Entwicklungskonzept auch die Nachhaltigkeit hoch. Im Quartier besteht eine der grössten Solarstrom-Eigenverbrauchsgemeinschaften der Schweiz. Im Endausbau wird Erlenmatt Ost bis zu 70 Prozent mit Strom und Wärme versorgt, die direkt vor Ort produziert wurden. Dafür wurde das Projekt mit dem Prix Watt d'Or 2019 des Bundes ausgezeichnet. Zudem können die Bewohner des autofreien Quartiers Elektroautos mieten, deren Batterie auch als Zwischenspeicher für die Haushalte genutzt wird. ►







Mit fast 60 in die WG: Barbara und Peter Schrade (Bild rechts) nutzen den experimentellen Spielraum des Quartiers Erlenmatt Ost.

## Mit acht anderen im selben Boot

### Barbara und Peter Schrade

Barbara und Peter Schrade wohnen zusammen mit acht weiteren Erwachsenen in einer Wohngemeinschaft. Und das weder aus einer Not heraus noch vorübergehend, wie das etwa Studierende tun, sondern freiwillig. Um den Pendelweg nach Basel zu verkürzen, wo Peter Schrade seit einiger Zeit arbeitet, suchten die beiden eine Wohnung in der Stadt. Dabei nahmen sie zuerst eine Dreizimmerwohnung im Neubauprojekt der Wohnbaugenossenschaft Zimmerfrei im Quartier Erlenmatt Ost ins Visier. Als dann während der Planungsphase die Idee einer WG aufkam, stiegen sie mit ins Boot. «Wir haben vier Kinder grossgezogen. Die Vorstellung, dass eines Tages nur noch der Nachrichtensprecher aus dem Fernsehgerät zu uns sprechen könnte, hat uns nicht gefallen», erläutert Peter Schrade ihre Motivation. Zudem habe ihn die Aussicht gefreut, einen Kuchen backen zu können, der bald aufgegessen werde. Einsamkeit ist nun tatsächlich kein Thema mehr. «Das Zusammen-

«Die Vorstellung, dass eines Tages nur noch der Nachrichtensprecher aus dem Fernsehgerät zu uns sprechen könnte, hat uns nicht gefallen.»

leben erweitert meinen Horizont. Unsere Mitbewohner gewähren mir Einblick in Architektur, Kunst, Literatur oder in ihre Lebenswelt als Lokomotivführer», stellt Barbara Schrade fest. Statt eines Einfamilienhauses mit Garten bewohnt das Paar nun zwei Zimmer, die samt Nasszelle 34 Quadratmeter umfassen. Hinzu kommt der Gemeinschaftsbereich, der aus einer Küche, einem grossen Essbereich und einem Wohnraum besteht.

Das Leben hat sich gut eingependelt. Die Möglichkeit zur Begegnung wird genutzt, gleichzeitig wird aber auch das individuelle Ruhebedürfnis respektiert. Unter der Woche wird es meist um halb zehn Uhr abends ruhig. Intensiv diskutiert wird jeweils am Sonntagabend an der gemeinsamen Sitzung. «Wir mussten anfänglich Regeln entwickeln, Grenzen abstecken, Entscheidungspro-



zesse definieren – kurz gesagt, das Rad neu erfinden», blickt Peter Schrade zurück. Auch einen Ämtliplan kennt die Wohngemeinschaft. Jeder hat einen Job gefasst, der ihm liegt. Peter Schrade erledigt mit einer zweiten Person die Einkäufe. Sie bezahlen Lebensmittel, Reinigungsmittel und weitere Dinge des täglichen Bedarfs aus der Gemeinschaftskasse. Alles ausser Fleisch und Alkohol, grundsätzlich lokal und bio. Damit wird auf Nichttrinker, Veganer und Flexitarietät Rücksicht genommen. Wer ein Stück Fleisch oder ein Glas Wein wünscht, besorgt sich dies selber.

Dem Paar gefällt die neue Lebenssituation, ohne diese zu romantisieren. Wie in jedem Zusammenleben komme es auch in ihrer Wohngemeinschaft ab und an zu Spannungen. «Pragmatismus und Konsensbereitschaft sind Voraussetzung, wenn es funktionieren soll. Man muss einander leben lassen und eine innere Grosszügigkeit entwickeln», rät Peter Schrade gelassen.

Angst zu scheitern hatten Schrades übrigens nie. «Als wir mit den anderen das Projekt entwickelten, fühlten wir uns als Avantgarde. Und Pioniere glauben grundsätzlich an den Erfolg.»

«Am Morgen bringt mich mein Sohn auf seinem Weg zum Kindergarten zur Arbeit und am Mittag holt er mich wieder ab.»



Das autoarme Quartier bietet viel Bewegungsspielraum für Kinder.



## Wir fühlen uns füreinander verantwortlich

**Raphael Anklin**

Kurze Wege prägen das Leben von Raphael Anklin, seit er im Quartier Erlenmatt Ost wohnt. Mit seiner Frau und ihren beiden Kindern bewohnt er seit zwei Jahren eine Genossenschaftswohnung. In einem Gewerberaum des Nachbarhauses betreibt der ausgebildete Mechatronik-Ingenieur seit Kurzem sein eigenes Velogeschäft.

«Am Morgen bringt mich mein Sohn auf seinem Weg zum Kindergarten zur Arbeit und am Mittag holt er mich wieder ab», schmunzelt der Familienvater. Auch sein Feierabendbier genießt er einen Steinwurf entfernt in der Quartierbeiz, die von einer sozialen Einrichtung für Menschen mit psychischen Einschränkungen betrieben wird. Und in seiner Freizeit trifft er sich mit Nachbarn zum Schwatz auf der einladenden Dachterrasse, zum gemeinsamen Kochen im Gemeinschaftsraum oder zum intensiven Tischtennisplausch. Selbst den Einkauf können Anklin's zu Fuss im Einkaufszentrum am Rand des Quartiers erledigen.

«So zu leben bedeutet für mich Lebensqualität», betont das überzeugte Genossenschaftsmitglied. Manchmal benötige er aber doch auch einen Tapetenwechsel und besuche dann mit den Kindern bewusst ein Freibad in einem anderen Teil der Stadt. Im Nahverkehr bewegt sich der Velomechaniker logischerweise mit dem Zweirad oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Wie auch seine Nachbarn. Für die 100 Bewohnerinnen und Bewohner seines Hauses stehen denn auch nur vier Parkplätze zur Verfügung. Wer doch einmal einen motorisierten Untersatz benötigt, nutzt eines der zahlreichen Carsharing-Angebote in der Umgebung. «So kommen wir fast überall hin. Nur in den Ferien wäre ein eigenes Auto manchmal schon praktisch», findet er.

Zwar fehlt der Autoverkehr fast ganz im Erlenmatt-Quartier. Ganz ruhig ist es aber dennoch nicht. Eine beliebte Radwegverbindung führt praktischerweise vor dem Geschäft vorbei und zahlreiche Kinder und Jugendliche nutzen die ausgedehnten Freiflächen- ►



Laubgänge mit Aufenthaltsqualität und Blick ins Grüne bieten viel Lebensqualität.

► zwischen den Häusern zum Herumtollen oder auch zum Nichtstun. Viele kennt Raphael Anklin persönlich und er spricht sie dann und wann auch an, wenn sie ihren Abfall liegen lassen oder sich zu Rangeleien hinreissen lassen. «Andere Nachbarn machen das auch. Wir verstehen uns als Gemeinschaft und die Leute hier fühlen sich füreinander verantwortlich», gibt er zu verstehen. Und auch die Jugendlichen nähmen das nicht übel. Einige von ihnen stammten aus überforderten Familien und seien dankbar, wenn man ihnen Leitplanken aufzeige. Dass sich im Viertel vielerlei Menschen unterschiedlicher Herkunft niedergelassen hätten, störe ihn nicht. Im Gegenteil. «Die soziale Durchmischung ist sogar gut. Ich würde es wohl nicht ertragen, wenn alle so wären wie ich», lacht Raphael Anklin.



Kurze Wege verbinden Wohnen, Einkaufen und Schule im modernen Stadtquartier.



«Dass ich meine Wohnung zum Arbeiten nicht mehr verlassen muss, erleichtert mein Leben sehr.»

## Minimalistisch wohnen mit maximalen Freiheiten

**Luisanna Gonzalez Quattrini mit ihren Töchtern**

Wie kann man Wohnen und Arbeiten unter einem Dach vereinen, und dies zu einem möglichst günstigen Preis? Mit dieser Frage trat eine Wohnbaugenossenschaft von Künstlern an den renommierten Basler Architekten Heinrich Degelo heran. Dieser drehte den Spieß um: Was braucht man zum Wohnen unbedingt? Wenig. Jeder Mieter einer Atelierwohnung erhält einen Sanitärblock aus Dusche, Toilette und Lavabo sowie eine Küchenzeile. Beides kann frei im Raum platziert werden. Der ganze übrige Raum ist frei gestalt- und unterteilbar. Sogar auf eine Heizung wurde dank der besonders dichten Gebäudehülle verzichtet. Mit ihrer Idee der Wohnateliers stiess die Genossenschaft bei der Stiftung Habitat auf offene Ohren. Dieses eigenwillige Wohnkonzept gefällt Luisanna Gonzalez Quattrini, die mit ihren beiden Töchtern ein Atelierloft bezogen hat.



Viel Raum zum Wohnen, Arbeiten und Kommunizieren für Luisanna Gonzalez Quattrini (linkes Bild) und Louisa Margaretha Keel.

«Dass ich meine Wohnung zum Arbeiten nicht mehr verlassen muss, erleichtert mein Leben sehr», stellt die Kunstmalerin fest. Sie und ihren Töchtern hat sie jeweils ein Holzelement konstruieren lassen, das Kleider und persönliche Gegenstände aufnimmt. Über eine Treppe erreicht man das Bett, das auf diesem begehbaren Schrank thront. «Hätte ich Zimmer eingebaut, wäre viel Licht verloren gegangen», begründet Luisanna Gonzalez Quattrini den Verzicht auf Trennwände. Um den Mädchen dennoch etwas Privatsphäre zu ermöglichen, können diese einen bodenlangen Vorhang rund um das «Wohnzimmer» zuziehen.

«Wie man seine Atelierwohnung gestaltet, hängt von der jeweiligen Lebenssituation ab, aber natürlich auch von den zur Verfügung stehenden Mitteln», erklärt Nachbarin und Freundin Louisa Margaretha Keel. Ihr Partner schreibe und sie verfolge neben ihrem Studium der Philosophie und Kunstgeschichte Theaterprojekte. Daher sei ihre Wohnung etwa voll von Büchern, führt sie aus. Über die Freiheit in den eigenen vier Wänden hinaus fasziniert die junge Frau aber auch der Austausch, den das nur von Kulturschaffenden bewohnte Haus bietet. Die Kommunikation werde auch durch die durchgehenden Balkone gefördert, die die Wohnungen miteinander verbinden, wo man sich zwanglos begegne und sich im Sommer auch mal zu einem Glas Wein zusammensetze. Das bestätigt auch Luisanna Gonzalez Quattrini. «Ich empfinde es als grosse Chance, hier ganz selbstverständlich anderen Künstlern zu begegnen, Beziehungen aufbauen und pflegen zu können», freut sie sich.

Wenn sich die Mitglieder der Coopérative d'ateliers, wie sich die Genossenschaft nennt, einmal monatlich treffen, ist das aber keineswegs eine schöngestigte Nabelschau. Vielmehr geht es dann darum, das Zusammenleben zu organisieren, und es stehen so prosaische Themen zur Diskussion wie das hausinterne Abfallmanagement oder die Programmierung der elektrischen Eingangstür. Doch auch darin liegt ein gewisser Reiz. «In einem selbstverwalteten Haus zu leben, ist mit einem Statement verbunden. Du übernimmst Verantwortung und kriegst dafür Freiheiten», finden die beiden Kulturschaffenden. ■



# Mit Adlerblick in die Zukunft

In Singapur betreibt die ETH Zürich seit 2010 das «Future Cities Laboratory». Das ambitionierte Forschungsprogramm will die Stadt der Zukunft möglich machen. Diese ist grün und lebenswert, aber auch widerstandsfähig und effizient.

TEXT MICHAEL STAUB BILD ETH

Wie sieht die Stadt der Zukunft aus – und wie bleibt sie für ihre Bewohnerinnen und Bewohner trotz starkem Wachstum lebenswert? Dieser Frage geht seit über zehn Jahren das «Future Cities Laboratory» (FCL) nach, das bekannteste Programm des 2006 gegründeten «Singapore-ETH Centre». Die Basis in Südostasien dient als zweiter Forschungsstandort und vernetzt die ETH mit führenden Universitäten aus der ganzen Welt (siehe Infobox).

Die Forschung am FCL ist jeweils in Fünfjahresphasen organisiert. Die erste Phase bestand noch aus zahlreichen einzelnen Forschungsprojekten. Bei der zweiten Phase, die noch bis Ende 2020 läuft, hat man drei Schwerpunkte gesetzt.

Der erste Schwerpunkt beschäftigt sich mit dem Leben in hochverdichteten Städten. Häufig werden diese von gravierenden Verkehrs- und Infrastrukturproblemen geplagt. Um solche Probleme erstens darstellen und zweitens lösen zu können, arbeitet man beispielsweise mit Big-Data-Zugängen oder neuen Visualisierungsmethoden. Um «Responsive Cities» geht es beim zweiten Schwerpunkt. Mithilfe von moderner IT-Technologien soll zum Beispiel der öffentliche

Nahverkehr, aber auch der Fussverkehr, engmaschiger erfasst und mittels Simulationen optimiert werden können. Mit dem dritten Schwerpunkt, den «Archipelstädten», soll schliesslich die unkontrollierte Urbanisierung in zukunftsfähigere Bahnen geleitet werden.

## Vernetzte Betrachtung

Kees Christiaanse ist emeritierter Professor für Architektur und Städtebau an der ETH Zürich. Er hat Aufbau und Ausrichtung des FCL während der ersten zehn Jahre massgeblich mitgeprägt. Daneben war er mehrfach Jurymitglied beim Schindler Global Award, dem führenden Urban-Design-Wettbewerb mit Schwerpunkt Mobilität. Den Forschungszugang des FCL beschreibt Kees Christiaanse wie folgt: «Um der Komplexität und Vernetzung moderner Grossstädte gerecht zu werden, muss man sie gewissermassen aus der Adlerperspektive betrachten. Mit diesem übergeordneten, integrativen Zugang können wir verschiedene Disziplinen integrieren, statt isolierte Forschung in Einzelbereichen zu betreiben.»

## Den Wandel gestalten

Diese integrative Forschung äussert sich in zahlreichen verschiedenen Forschungsvorhaben. Zum Schwerpunkt «hochverdichtete Städte» gehört zum Beispiel das Projekt «Ecosystem Services in Urban Landscapes». Es untersucht, wie städtische Grünflächen und Parks optimal gestaltet werden können. Das Ziel ist, von den sogenannten Ökosystemdienstleistungen dieser Grünflächen zu profitieren (Hochwasserschutz, Kühlungsfunktion, Erholungswert für die Bevölkerung). Die bisherige Forschung konzentrierte sich auf Europa und Nordamerika, das FCL erweitert die Fragestellung nun auf den tropischen Raum.

Der zweite Schwerpunkt, die «responsive Stadt», zielt auf die kontinuierliche Verbesserung von Dienstleistungen und Infrastruktur mittels Feedback von Bewohnerinnen und Bewohnern. So wird etwa mit dem Projekt «Planning for Autonomous Vehicles» erforscht, inwiefern autonome Fahrzeuge die Mobilität in Singapur verändern könnten. In die Simulationen fliessen Daten aus Benutzerverhalten sowie Verkehrs- und Stadtplanung ein. Das Ziel ist, vom Fortschritt nicht überrumpelt zu werden. Denn wie schnell neue Mobilitätsangebote das Stadtleben verändern können, zeigen etwa die Elektro-Scooter, die 2019 quasi über Nacht in zahlreichen Städten rund um die Welt aufgetaucht sind.

Das FCL ist auf dem 2012 eröffneten Create-Campus untergebracht (rechts). Eine Ausstellung informiert über die aktuellen Forschungsprojekte des FCL (unten).



## Fortschritt und Flexibilität

Mit dem dritten Forschungsschwerpunkt, den «Archipelstädten», wird die westlich geprägte Theorie der Stadt an die rasche, oft chaotische Urbanisierung in Südostasien, China und Indien angepasst. Ein Teilbereich davon ist der Umgang mit Ressourcen. So wird etwa mit dem Projekt «Alternative Construction Materials» das Potenzial von neuartigen Verbundwerkstoffen aus Fasern oder Myzelien (Pilzzellen) ebenso geprüft wie das Bauen mit «Abfall» respektive recyclingfähigem Material.

Mit solchen und vielen weiteren Einzelprojekten erforscht das FCL also vielfältige Möglichkeiten, die Stadt neu zu denken und sie besser an die veränderten Bedingungen anzupassen. Mit dieser Adaption wird es nach Meinung von Kees Christiaanse gelingen, Städte tatsächlich nachhaltig zu machen. Denn eine verdichtete Stadt mit einer klugen, örtlich konzentrierten Infrastruktur ist wesentlich effizienter als eine ungeplant wuchernde Stadtlandschaft. Anders gesagt: Die Stadt der Zukunft kann sehr wohl lebenswert sein. ■



## Internationaler Forschungscluster

Das Future Cities Laboratory (FCL) der ETH Zürich ist in Singapur angesiedelt. Das FCL arbeitet mit verschiedenen Hochschulen zusammen, die im selben Gebäude einen Standort unterhalten. Dazu gehören die EPFL Lausanne, die Nanyang Technological University (NTU), die National University of Singapore (NUS) und die Singapore University of Technology and Design (SUTD). Ab der dritten Forschungsphase, die 2020 beginnt, wird das FCL einen zweiten Standort an der ETH Zürich aufbauen und unter dem Namen «FCL global» tätig sein.

[fcl.ethz.ch](http://fcl.ethz.ch)



Im Gespräch mit Kees Christiaanse, emeritierter Professor ETH für Architektur und Städtebau, früherer Programmleiter des «Future Cities Laboratory» Singapur und Partner bei KCAP Architects & Planners.

# «Die Stadtentwicklung verläuft viral»

INTERVIEW MICHAEL STAUB BILD MARKUS BERTSCHI

**next floor:** Sie haben sich am FCL intensiv mit der Entwicklung von Megastädten beschäftigt und sind mit Ihrer Firma weiterhin in diesem Gebiet tätig. Wie nachhaltig ist eigentlich die Stadt der Zukunft?

**Kees Christiaanse:** Es sieht gar nicht schlecht aus. Wenn wir Gebäudetechnologie und Infrastruktur weiterhin verbessern, wird die Stadt der Zukunft zunehmend energie-neutral und weist weniger Emissionen auf. Die Ressourcenbilanz und die Luftqualität steigen also, und unterm Strich ist eine Grossstadt dann eigentlich ein sehr nachhaltiges Gebilde. Das hat man diesen Sommer in Singapur gesehen: Über Wochen gab es heftigen Smog, die Schulkinder durften nicht draussen spielen. Die Quelle der Luftverschmutzung war aber nicht die Stadt, sondern es waren Brandrodungen auf Sumatra.

**Nachhaltigkeit wird intensiv diskutiert, ist aber nicht einfach umzusetzen. Welche Rolle spielt die Stadt, und welche Rolle spielen ihre Bewohnerinnen und Bewohner?**

Es hängt enorm viel davon ab, wie wir uns verhalten. Wir entscheiden uns ja für eine bestimmte Option und gegen eine andere Option. Ich kann in den Ferien auf die Malediven fliegen – oder mit dem Zug nach Graubünden fahren. Ich kann im Internet

normal surfen – oder Videos streamen, was sehr viel Strom verbraucht. Ein nachhaltiges Leben gibt es nur, wenn wir uns auch nachhaltig verhalten. Ich würde sagen, dass über 90 Prozent der Klima- und Nachhaltigkeitsziele direkt von unserem Verhalten abhängen. Die Technologie kann nur 10 Prozent beeinflussen.

«Neue Technologien entwickeln sich ja nicht <top-down>, von oben nach unten, sondern viel eher <bottom-up>, also von unten nach oben.»

**Viele Megastädte werden von ähnlichen Problemen geplagt, etwa Luftverschmutzung oder Stau. Nun soll die «Smart City» vieles richten. Funktioniert dieser Zugang für alle Städte?**

Es gibt Lösungen, die überall funktionieren und sich erst noch von selbst verbreiten. Das haben wir beim GSM-Netzwerk gesehen. Es wurde nie als weltweiter Standard definiert, sondern hat sich von selber verbreitet, gewissermassen viral. Und heute kommt man in keiner Stadt mehr darum herum. Ähnliches beobachten wir bei der

Mobilität. In sehr vielen Städten entstehen gleichzeitig Angebote für Carsharing, elektrische Fahrräder und Scooter oder Ladepunkte. Diese Entwicklungen werden nicht von den Behörden gesteuert, sondern von privaten Unternehmen angestossen. Wenn ein System funktioniert, wird es meist bewilligt und danach sehr schnell von anderen Städten übernommen. Das ist genau dieser virale Effekt.

**Ein aktueller Forschungsschwerpunkt am FCL ist die «Responsive City». Eine Stadt also, die durch digitale Rückmeldungen ihrer Bevölkerung fortwährend evaluiert und verbessert wird. Wie nahe ist diese Vision?**

Das ist schwer zu sagen. Die technischen Möglichkeiten für solche Systeme wären eigentlich heute schon vorhanden, aber sie werden nicht unbedingt in diesem Sinn genutzt. Neue Technologien entwickeln sich ja nicht «top-down», von oben nach unten, sondern viel eher «bottom-up», also von unten nach oben.

Das heutige Internet ist auch so entstanden. Wenn hingegen Regierungen versuchen, komplett kontrollierte Systeme zu bauen, scheitert das Projekt. Da kippt es sehr schnell in Richtung Überwachung und Verfolgung. Oder anders gesagt: Jede technische Erfindung hat auch Schattenseiten. ■

# Urbane Mobilität: Intelligent gesteuert

Unsere Städte wachsen – und damit nimmt auch der Verkehr auf ihren Strassen zu. Ohne intelligente Verkehrstechnologie wird sich in Zukunft kaum mehr etwas bewegen.



Ob Los Angeles, Tokio oder Luzern, sie alle haben einen gemeinsamen Nenner – genauso wie die anderen Städte dieser Welt: Zu Stosszeiten werden sie vom Stau beherrscht, insbesondere der Individualverkehr liegt lahm. Das belastet nicht nur die Verkehrsteilnehmer, sondern auch die Umwelt, und verursacht hohen wirtschaftlichen Schaden.

Die Situation wird sich durch den Bevölkerungszuwachs in den Städten künftig noch zuspitzen. Bereits heute leben über 80 Prozent der Schweizer Bevölkerung im urbanen Raum, die Tendenz ist steigend. Dieser Trend gilt weltweit: Schätzungen gehen davon aus, dass im Jahr 2030 etwa 60 Prozent der gesamten Weltbevölkerung in Städten leben wird. Ob diese in Zukunft eine lebensfreundliche Umgebung bilden, hängt entscheidend von der urbanen Mobilität ab.

### Effizienz durch öffentlichen Verkehr

Die Fläche ist in jeder Stadt ein kritischer Faktor. Erweiterbar ist sie nur durch Wachsen an den Rändern und durch Bauen in die Höhe. Beides vergrössert zwar die Nutzfläche, jedoch nicht die Kapazität bereits gebauter Strassen. Im Gegenteil: Mit der wachsenden Bevölkerung steigt die Zahl der Verkehrsteilnehmer und damit der Staus. Daher sind sich Verkehrsforscher einig, dass die Zahl der Autos stark abnehmen wird. Denn der Flächenanspruch einer Person im Auto ist fünf- bis zehnmals grösser als jener mit einem öffentlichen Verkehrsmittel. «An dieser Tatsache werden auch selbstfahrende Autos mit umweltfreundlichem Antrieb nichts ändern können. Das Konzept Stadtauto wird aus Platzgründen nicht funktionieren», ist Arnd Bätzner daher überzeugt. Der Physiker und Ökonom sitzt im Verwaltungsrat von Moby und hat sich als Fachreferent für nationale und internationale Mobilitätsmärkte einen Namen gemacht. Für ihn ist klar: «Die Effizienz urbaner Mobilität hängt vor allem vom öffentlichen Verkehr ab.»

Doch kämpft der öffentliche Verkehr ebenfalls mit Problemen. So sind viele Verbindungen zur Pendelzeit überlastet, und teilweise fühlen sich Fahrgäste in ihrer Privatsphäre gestört. «Der öffentliche Verkehr in der Schweiz kann sein Wachstumspotenzial nur ausschöpfen, wenn er noch breiter akzeptiert wird», ist Arnd Bätzner überzeugt. Verbesserter Komfort sowie mehr Sicherheit in den Verkehrsmitteln und Umsteigezonen bilden die Grundvoraussetzungen dafür. Beim Thema urbane Mobilität gehe es also nicht nur um neue, leistungsfähigere Technologien, sondern auch um psychologische Faktoren. «Komfort und die Psychologie des Reisens sind zwei Forschungsgebiete, die an Bedeutung gewinnen», sagt Arnd Bätzner. Doch wie lassen sich Kapazität und Akzeptanz öffentlicher Verkehrsmittel steigern bei gleichzeitiger Senkung des Ressourcenverbrauchs? Die Grundlage dazu sollen intelligente Steuerungen bilden: «Wir müssen einen Arbeitsweg oder eine Reise als eine Kette betrachten und nicht in einzelnen Etappen denken. Alle Verkehrsmittel sind Kettenglieder, die ineinandergreifen», erklärt Arnd Bätzner.

Möglich wird dies mit künstlicher Intelligenz, die Verkehrsmittel vernetzt und steuert. Ein darauf basierender Ansatz sind die On-Demand-Verkehrsmittel. Bei diesen ermittelt ein Algorithmus, welche Passagiere sich aufgrund ähnlicher Routen zu Fahrgemeinschaften vereinen lassen. Bereits heute laufen weltweit Pilotprojekte mit dieser Technologie. In der Praxis sieht das so aus, dass man sich seinen Shuttle per Smartphone bestellt. Dabei gibt man Start- und Zielpunkt sowie die gewünschte Abholzeit ein – auch die Eingabe «sofort» ist möglich.

Das intelligente Verkehrsleitsystem berechnet laufend die optimale Route für alle Shuttles. Dazu berücksichtigt es neben der Wegstrecke und der Anzahl freier Plätze auch das aktuelle Verkehrsaufkommen auf den Strassen. Wer bereit ist, etwas länger zu warten, damit die Route so kurz wie möglich ausfällt, den belohnt das System mit einem günstigeren Fahrpreis.

### Individualisierter öffentlicher Verkehr

Ein On-Demand-Shuttle kann ein Bus, ein Van oder auch nur ein Auto sein. Die Grösse ist variabel und lässt sich an die Nachfrage anpassen. Das neuartige Konzept ermöglicht so einen individualisierten öffentlichen Verkehr. Es vereint die Vorteile eines Taxis mit jenen eines Linienbusses und folgt nicht mehr starren Fahrplänen und Routen.

Dereinst könnten zahlreiche dieser On-Demand-Shuttles vor allem in suburbanen und ländlichen Raum feinverteilen und den Anschluss an die ÖV-Hauptverkehrsachsen sicherstellen. Die Shuttles sollen in Zukunft autonom fahren und sich von einer Zentrale aus steuern lassen. Angetrieben werden sie voraussichtlich mit Strom oder Wasserstoff: Diese Antriebe produzieren keine Abgase, lassen sich mit umweltfreundlich hergestellten Ressourcen betreiben und sind – verglichen mit Verbrennungsmotoren – sehr leise.

Die Schweizerische Post betreibt mehrere Pilotprojekte, mit denen das Unternehmen die urbane Mobilität fördert und zur Marktreife vorantreibt. So betreibt der gelbe Riese mit dem Projekt «Kolibri» in der Region Brugg einen Tür-zu-Tür-Shuttle, der sich per App buchen lässt: Die Reisenden geben Abfahrtszeit sowie Start- und Zielort ein. Das Programm berechnet die ideale Route, bündelt Fahrgäste und bietet eines der Taxiunternehmen auf, die mit Kolibri zusammenarbeiten. Mit Kolibri testet die Post also keine neuen Fahrzeugtypen oder Antriebe, sondern die Algorithmen, welche On-Demand-Shuttles erlauben, sowie die Kundenakzeptanz dieses Produkts. Die Erfahrungen mit Kolibri zeigen laut Post, «dass sich der On-Demand-Ansatz kurz vor der Marktreife befindet».

«SmartShuttle», ein weiteres Projekt der Post, läuft seit 2016. Es besteht aus zwei autonom fahrenden Bussen, die in Sion auf einer Rundstrecke von etwa drei Kilometern Länge unterwegs sind und über einen Elektroantrieb verfügen. Zwar kommt «SmartShuttle» noch nicht ohne Fahrer aus, dieser greift jedoch nur in Notfällen ▶



Zukunftsfähige Aufzüge lenken Pendlerströme effizient und informieren ihre Passagiere schon während der Fahrt über die Weiterreise.



Schindler PORT ermöglicht eine effiziente vertikale Mobilität.

► ein, um zu bremsen. Dies kommt laut Post regelmässig vor, hauptsächlich weil die neue Technologie auf ungeplante Situationen noch nicht vollständig autonom reagiert. Trotzdem verspricht man sich viel vom selbstfahrenden Bus und arbeitet zusammen mit der ETH Lausanne an einer Flotte autonom fahrender Shuttles. Auch wenn der Fokus vieler Projekte auf dem öffentlichen Verkehr liegt, den individuellen Verkehr wird er nie vollständig ersetzen können. Insbesondere für Transporte und Arbeitseinsätze werden auch künftig Autos sowie Liefer- und Lastwagen erforderlich sein. «Doch dieser Verkehr lässt sich ebenfalls intelligent steuern und optimieren», ist Arnd Bätzner überzeugt.

### Intelligent gesteuerte Aufzüge

Was für ÖV und Individualverkehr gilt, betrifft auch Aufzüge: Wie hoch ihre Kapazität ist, hängt massgeblich von künstlicher Intelligenz ab. Mit ihr kann es gelingen, künftig alle Verkehrsmittel aufeinander abzustimmen und Staus weitgehend zu vermeiden. Die vertikale Mobilität muss die Passagierströme also effizient aufnehmen und in den Gebäuden verteilen – ansonsten ist die «Kette der urbanen Mobilität» unterbrochen. In der Aufzugstechnologie hat sich die intelligente Steuerung mit Schindler PORT bereits durchgesetzt. Das System koordiniert laufend alle Aufzüge in einem Gebäude und errechnet innert Mikrosekunden, wie ein Passagier am schnellsten zum Zielort gelangt. «Jedem Passagier weist PORT Technology den Aufzug zu, der am schnellsten ans Ziel gelangt. Das minimiert Leerfahrten sowie Zwischenhalte und ermöglicht es, Stockwerke nur bestimmten Nutzergruppen zugänglich zu machen», erklärt Nicolas Häfliger, Head PORT System Schindler Schweiz. Und vor allem: «Die Zeit für Warten und Liftfahrt reduziert sich auf ein Minimum, die Menschen können sich in einem Gebäude effizient fortbewegen. Das ist eine Grundvoraussetzung für grosse und smarte Gebäude.» Doch PORT ist weit mehr als eine effiziente Liftsteuerung: Es ermöglicht eine sichere Zutrittskontrolle mittels Batchkarte. Der Benutzer sieht auf dem Terminal lediglich die Stockwerke, für

die er eine Berechtigung hat. «Wir können Besucher in Gruppen einteilen und zum Beispiel Mietern nur das Wohngeschoss und Arbeitenden nur die Büroggeschosse zugänglich machen», erklärt Nicolas Häfliger. «Dieser Zusatznutzen wird immer wichtiger: Gemischt genutzte Gebäude nehmen auch in der Schweiz zu und entsprechen dem Trend der Urbanisierung.»

### Kritische Komponente vertikale Mobilität

Die Urbanisierung verlangt es, in die Höhe sowie in die Tiefe zu bauen. Vertikale Mobilität ist die Voraussetzung dazu. «Wir befördern mit unseren Aufzügen weltweit eine Milliarde Menschen täglich», sagt Thomas Werren, Head loEE Business Management bei Schindler. Effiziente und gleichzeitig zuverlässige Aufzüge seien für moderne Städte zentral. Der Übergang von der horizontalen in die vertikale Mobilität werde immer wichtiger. «Mit Schindler Ahead ist es uns gelungen, eine digitale Plattform zu schaffen, die Aufzüge und Fahrtreppen sind mit allen involvierten Parteien vernetzt», so Thomas Werren. Die Anlagen werden dadurch Teil des Internets der Dinge: Ahead liefert in Echtzeit Daten der verbundenen Aufzüge und Fahrtreppen. «Allfällige Probleme lassen sich so frühzeitig erkennen und vermeiden.» Der grosse Mehrwert dabei: Die Verfügbarkeit der Anlagen steigt. Und: Die Informationen zum Gesundheitszustand der Anlage sind in Echtzeit verfügbar. Diese Technologie setzt Schindler bereits heute standardmässig in allen Aufzügen und Fahrtreppen ein – auch bestehende Anlagen lassen sich nachrüsten. Doch Schindler Ahead kann mehr als Ferndiagnosen erstellen und maschinell lernen. Aufzüge werden zu Kommunikationsplattformen. Über die bereits vorhandene Schnittstelle lassen sich im und vor dem Aufzug News und wichtige Mitteilungen einblenden. «Die Zeit im Aufzug – die ohnehin aufgewendet werden muss – lässt sich sinnvoll nutzen und wird zu einem neuartigen Erlebnis. Und die Informationen können dazu dienen, Besucherströme zu lenken», erklärt Thomas Werren. «Das erhöht die Verkehrseffizienz in einem grossen Gebäude zusätzlich.» ■



# Gesund leben in der Stadt der Zukunft

In der zukunftsgerichteten Stadtentwicklung ist Nachhaltigkeit das vorherrschende Thema. Energieeffiziente Bauten, ausgedehnte Grünflächen, ein gut funktionierender öffentlicher Verkehr: Überall auf der Welt wird nach der Formel gesucht, wie eine Stadt ihren Bewohnern ein gesundes und interessantes Leben ermöglichen kann.

TEXT STEFAN DOPPMANN BILD ADOBE STOCK/DREAMTIME/ZVG

## MALMÖ, VÄSTRA HAMNEN

### Aus der Not eine Tugend gemacht

Der Niedergang der Werftindustrie liess Malmö in den Achtzigerjahren als Industriearbeitslosigkeit zurück. Die Stadt musste sich komplett neu erfinden. Auf dem Gelände des einstmaligen grössten Schiffbauers der Region entstand auf 175 Hektaren der nachhaltig konzipierte Stadtteil Västra Hamnen. Dieser bietet einen breiten Nutzungsmix aus Wohnen, Arbeiten, Bildung und Freizeit. Das Viertel ist durchzogen von Grünflächen, künstlichen Wasserläufen, Teichen und Springbrunnen. Zahlreiche Restaurants und Cafés ziehen Publikum an und Einrichtungen wie eine Skateranlage und Badeplätze bieten gezielt auch Jugendlichen Raum. Die Energieversorgung funktioniert autark und basiert auf der Nutzung von Wind- und Sonnenenergie sowie Biogas und Wärmepumpen. Meilensteine des Projekts waren die Eröffnung der neuen Universität 1998 sowie des 190 Meter hohen Hochhauses Turning Torso, das zum neuen Wahrzeichen der Stadt avanciert ist. Dazwischen entstand eine bunte Vielfalt an Architektur, die bewusst mit unterschiedlichen Höhen und Ausrichtungen Spannung und Abwechslung kreiert. Kein Zufall ist übrigens, dass viele Gebäude Dachgärten aufweisen. Diese Idee hat in Malmö Tradition und wurde schon in der Aufwertung des einstmaligen heruntergewirtschafteten Wohnviertels Augustenborg, das unter starker Abwanderung litt, erfolgreich umgesetzt. Aus diesem Projekt entstand gar das Scandinavian Green Roof Institute, um das Wissen über die Gründächer zu mehren.



## MELBOURNE

### Wenn die nachhaltige Entwicklung existenziell wird

Siebenmal in Folge hat das britische Magazin *The Economist* die australische Metropole Melbourne bis 2017 zur lebenswertesten Stadt der Welt gekürt. Dennoch legen die Stadtväter ihre Hände nicht in den Schoß. Denn Melbourne kämpft auch mit einigen Herausforderungen. So ist die Stadt in der Vergangenheit an den Rändern gewachsen, wo sich unzählige Einfamilienhäuser ins ökologisch und landwirtschaftlich hochwertige Grasland hineinfressen. Das ist nicht nur aus Sicht der Natur bedauernd. Vielmehr bedroht der Klimawandel mit sich mehrenden Hitzewellen und daraus resultierenden Starkregen und Buschfeuern eben diese Neubauviertel in existenzieller Weise. Um das auch in Zukunft zu erwartende Wachstum aufzufangen, hat sich die Stadt eine nachhaltige Strategie zurechtgelegt. Diese sieht vor, die Stadt an Knotenpunkten des öffentlichen Verkehrsnetzes zu verdichten. Zudem soll der Ausbau der Metro deren Kapazität erweitern. Auch sollen die Wege verkürzt werden, indem alle Stadtbewohner nicht länger als 20 Minuten zu Fuss, auf zwei Rädern oder mit dem öffentlichen Verkehr benötigen, um ihre wichtigsten täglichen Einkäufe zu erledigen. Der ehrgeizige Plan sieht vor, dass Melbourne den CO<sub>2</sub>-Ausstoß auf netto null reduziert. Dazu müssen auch bestehende Gebäude sukzessive erneuert werden. Um den immer heisser werdenden Sommermonaten entgegenzutreten, ist vorgesehen, in der ganzen Stadt zahlreiche schattenspendende Bäume zu pflanzen – auf Plätzen sowie entlang von Strassen und Schienenwegen. So will Melbourne baldmöglichst an die Spitze der lebenswerten Städte zurückkehren.





## HEILBRONN, NECKARBOGEN

### Die Bevölkerung in die Planung miteinbezogen

Aus der Bundesgartenschau 2019 im deutschen Heilbronn entspringt ein spannendes Stadtentwicklungsprojekt. Für die Schau wurde auf einer Gewerbebrache am Rand der Innenstadt ein Musterquartier errichtet. Die Stadtausstellung Neckarbogen umfasst 22 Wohngebäude mit fünf bis zehn Etagen für Mieter und Eigentümer jeden Alters, ein Studentenwohnheim und integrative Wohnformen für Menschen mit einem Handicap. Vielfältig ist auch die Architektur, die unterschiedlichen Materialisierungen, begrünte Fassaden und das höchste Holzgebäude Deutschlands. Modernste Haustechnik, Ladeplätze für Elektrofahrzeuge sowie Bikesharing-Angebote sind hier selbstverständlich. Durch interessante Alternativen und gute Radwegverbindungen hoffen die Planer, die Bewohner zum freiwilligen Verzicht auf das eigene Auto bewegen zu können. Im Kontext der Bundesgartenschau wenig erstaunlich ist das besondere Gewicht, das im Neckarbogen dem Urban Gardening eingeräumt wird. Hochbeete in den Höfen und auf den Dächern sollen vor allem auch Kindern das Ziehen von eigenen Blumen, Obst und Gemüse ermöglichen.

Nach Abschluss der Bundesgartenschau wird die Stadtausstellung zum Stadtquartier ausgebaut. So wird die Bewohnerzahl von zunächst 500 bis zum Jahr 2030 auf 3500 wachsen. Im Endausbau sollen im Neckarbogen zudem 1000 Arbeitsplätze angesiedelt werden. In den Planungsprozess wurde die Bevölkerung von Beginn an konsequent einbezogen. In Informationsveranstaltungen, Workshops und auf Rundgängen konnten Interessierte sich einbringen und mitdiskutieren.



## CURITIBA

### Die am besten organisierte Stadt Südamerikas

Dass auch in der Vergangenheit Stadtplaner schon gute Arbeit geleistet haben, illustriert das Beispiel der brasilianischen Stadt Curitiba im Südosten des Landes. Ausgedehnte Grünflächen gestatten den knapp zwei Millionen Einwohnern in der Metropole durchzuatmen. Für jeden Einwohner stehen 50 Quadratmeter zur Verfügung. Allein der botanische Garten erstreckt sich über 28 Hektaren. Auch die Bildungseinrichtungen geniessen einen ausgezeichneten Ruf. Unter anderem steht hier die älteste Bundesuniversität Brasiliens. Zudem ist Curitiba bekannt für seine Kulturvielfalt, die aus gelungener Architektur, Museen und einer Oper besteht und auch einem Theaterfestival eine Bühne bietet. Besonders stolz ist die Stadt aber auf ihr öffentliches Nahverkehrssystem, das weltweit als vorbildlich gilt. 85 Prozent der Einwohnerinnen und Einwohner nutzen regelmässig den ÖV und bewegen sich zu einem Einheitspreis an jeden erdenklichen Punkt. Das System besteht aus einem ausgeklügelten hierarchisch organisierten Netz aus Busverbindungen, die einerseits ringmässig um die Stadt herumführen und andererseits die verschiedenen Stadtteile miteinander und mit dem Zentrum verbinden. Sogenannte Einstiegsröhren, die als Spezialität Curitibas gelten, ermöglichen einen Hochflurzugang zu den Bussen und organisieren den Passagierwechsel an den Haltestellen sehr effizient, sodass die Haltezeiten möglichst kurz gehalten werden können. Nicht umsonst gilt Curitiba als am besten organisierte Stadt Südamerikas.



## LIUZHOU

### Saubere Luft dank grünen Fassaden

Die Kehrseite des rasanten Wachstums der chinesischen Wirtschaft ist bekannt. Die Emissionen des Strassenverkehrs und unzähliger Kohlekraftwerke belasten in vielen Grossstädten die Luft. Ungelöst sind vielerorts auch die Abfallentsorgung und die Abwasserreinigung. Als Antwort darauf arbeitet die chinesische Führung an verschiedenen Ökostadtprojekten. So soll etwa in Liuzhou, einer der ältesten Städte Chinas, im Süden des Landes ein neuer Stadtteil als Dschungelstadt gebaut werden. Den Masterplan hat der italienische Architekt Stefano Boeri entworfen. Seine Idee: alle verfügbaren Flächen zu begrünen. Dabei sollen Bäume und Büsche nicht nur in Gärten und Parks sowie auf Plätzen gepflanzt werden. Vielmehr will Boeri auch die Fassaden der Häuser bis zum Dach hinauf mit Pflanzen bestücken. Auf den 175 Hektaren sollen 40 000 Bäume und eine Million weitere Pflanzen wachsen. Diese sollen die Stadtluft von 10 000 Tonnen Kohlendioxid und 57 Tonnen Feinstaub befreien. Zudem erhoffen sich die Planer vom Stadtwald eine Senkung der Lufttemperatur. Soweit die Theorie. Skeptiker bezweifeln, ob alle diese Effekte im gewünschten Ausmass eintreten werden, und befürchten gar, dass statt des dichten Smogs ein feucht-heisses Regenwaldklima den 30 000 Bewohnern zu schaffen machen könnte. Fest an den Erfolg glauben die chinesischen Städteplaner. Sie haben Boeri beauftragt, in der Industriestadt Shijiazhuang eine Waldsiedlung zu planen, die mehr als dreimal so gross werden soll.

## SCHINDLER WIRD PARTNER VON «WASSER FÜR WASSER»

# 1

**Mit der Partnerschaft mit «Wasser für Wasser (WfW)» fördert Schindler das Trinken von Leitungswasser und wir verpflichten uns, unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter für dieses wichtige Thema zu sensibilisieren.**

Jeder Liter Leitungswasser reduziert unsere Umweltbelastung um eine Autofahrt von drei Kilometern. So trägt jeder Schluck zu einer positiven Entwicklung bei. Patrick Hess, CEO von Schindler Schweiz: «Wir erachten häufig eine der wertvollsten Ressourcen, die wir in der Schweiz haben – das Trinkwasser –, als selbstverständlich. Aus der Partnerschaft mit



WfW Co-Geschäftsleiter Joel Dickenmann, Co-Gründer Morris Etter mit Patrick Hess, CEO Schindler Schweiz, und Konzernchef Thomas Oetterli.

WfW erhoffe ich mir, unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter für dieses Thema zu sensibilisieren. Es ist wichtig, dass wir auf unseren ökologischen Fussabdruck achten.» Im Vergleich zu Markenwasser hat Leitungswasser eine bis zu 1000-mal bessere Ökobilanz. Einer von vielen Gründen, warum wir mit WfW auf Leitungswasser setzen.

Im Rahmen der WfW-Partnerschaft erhalten alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter eine Edelstahlflasche. Diese ermöglicht den umweltfreundlichen Wasserkonsum im Arbeitsalltag. Zudem werden Plastikbecher sowie PET-Flaschen verbannt.

WfW fördert gemeinsam mit über 500 Partnerbetrieben das Trinken von Leitungswasser und sensibilisiert für den Wert von Wasser. Mit Spenden aus Partnerschaften mit Unternehmen und Gastrobetrieben ermöglichen sie den nachhaltigen Zugang zu Trinkwasser und sanitärer Grundversorgung in urbanen Gebieten von Sambia und Mosambik.

## SHOWTIME IN CHUR MIT DIGITALER WERBUNG

# 2

**Das Einkaufszentrum City West erhielt die erste kommerzielle Schindler Ahead DoorShow der Schweiz. An vier Haltestellen werden die Aufzugstüren zu digitalen Werbeflächen.**

Im Sommer 2018 wurde im Hauptbahnhof Zürich die erste DoorShow in der Schweiz installiert. Nun macht Schindler den nächsten Schritt. Gemeinsam mit dem Werbevermarkter APG|SGA hat die Geschäftsstelle Chur eine DoorShow im Einkaufszentrum City West Chur umgesetzt. An vier Haltestellen projizieren leistungsstarke Ultrakurzstanz-Beamer seit Sommer 2019 Werbespots auf die Aussentüren der Aufzüge. Das Warten auf den



Dank der DoorShow wird die Aufzugstür zur Leinwand.



Aufzug wird so in einen kurzen Kinobesuch verwandelt. Die DoorShow schafft einen neuartigen Werbeträger für Bewegtbilder, der die bestehenden Formate ideal ergänzt. Für die bauseitige Umsetzung und den Unterhalt zeichnet Schindler verantwortlich. Die Aufzugstüren sind mit einer speziellen Folie beschichtet, um eine optimale Farbwiedergabe zu erreichen. Ebenso installierten die Schindler-Spezialisten nebst den Projektoren auch alle nötigen Schnittstellen. Die Inhalte werden von APG|SGA ausgeliefert und entsprechen 1:1 dem Material, das auch auf herkömmlichen Display-Stelen angezeigt wird. Es ist also keine Konvertierung notwendig – ein grosser Vorteil für die nahtlose, effiziente Vermarktung. Mit dem Pilotprojekt in Chur wird das Potenzial von DoorShows für Werbebotschaften ausgelotet. Das «City West» bietet dazu eine ideale Grösse und technische Infrastruktur und ist auch als Referenzobjekt sehr gut zugänglich. Erklärtes Ziel von Schindler ist es, bald weitere Objekte mit der Technik auszurüsten. Gespräche mit verschiedenen Vermarktern und Objektbetreibern laufen derzeit.

## AUFSTIEG IN SHANGHAI MIT SCHWEIZER QUALITÄT

# 3

**Zwei Wolkenkratzer an der Hongqiao Road in Shanghai setzen neue Massstäbe. Das Hochhaus-Modell Schindler 7000 kommt gleich 79-mal zum Einsatz.**

Das frühere Industriequartier Xujiahui Center in Shanghai ist heute vor allem als Shopping- und Ausgangsviertel bekannt. Mit einem ehrgeizigen Bauprojekt an der Hongqiao Road werden nun neue Büro- und Hotelflächen geschaffen. Der Investor Sun Hung Kai Properties lässt hier zwei Hochhäuser mit 70 respektive 43 Stockwerken bauen. Die gesamte Geschossfläche beträgt rund 782 000 m<sup>2</sup>. Eindrücklich sind auch die Zahlen zu den Transportsystemen. Schindler liefert insge-



## «TWO MANHATTAN WEST» – IM WESTEN WAS NEUES

# 4

**«Manhattan West» will das Stadtbild in New York vielfältiger und grüner machen.**

Hochhausprojekte in Asien scheinen New York zuweilen den Rang abzulaufen. Doch in der Geburtsstadt der Wolkenkratzer ist der Drang in die Höhe ungebrochen. Am Ufer des Hudson River, gegenüber von New Jersey, liegt die West Side von Manhattan. Hier realisiert Brookfield Properties zusammen mit der Qatar Investment Authority das Projekt «Manhattan West». Fünf neue Hochhäuser und ein sanierter Bestandesbau werden um eine zentrale, rund 8000 m<sup>2</sup> grosse Plaza gruppiert.



Die zwei Hochhäuser vereinen Büros, Hotel und Shopping.

samt 84 Aufzüge. Der unbestrittene Star ist der Hochhaus-Aufzug Schindler S7000. In 71 Anlagen wird er mit der Normalkabine, in acht Anlagen mit der zweistöckigen Kabine eingesetzt. Dazu kommen fünf Mittelstreckenaufzüge und 133 Fahrtreppen. Das gesamte Auftragsvolumen beträgt gut 22,5 Millionen CHF. Um die Montagezeiten zu verkürzen und den Transport innerhalb des Rohbaus zu gewährleisten, wird in vier Schächten der Schindler CLIMB Lift verwendet. Dieses System ermöglicht es, trotz der laufenden Montage im Schacht auch Personen zu transportieren. Die grosse Transportkapazität ist nicht nur für die Büroflächen notwendig, sondern auch für zwei weitere Attraktionen des Bauprojekts: ein Fünf-Sterne-Hotel, das sich über 15 Etagen erstreckt, und eine siebengeschossige Luxus-Shoppingmall. Die Foundationen für die zwei Hochhäuser wurden im Sommer 2019 fertiggestellt, nun befindet sich das Projekt im Bau. Nach seiner Eröffnung wird es den 320 Meter hohen «Magnolia Square» überragen und neu zum höchsten Gebäude im historischen Zentrum Shanghais (Puxi) werden.

Mit «Manhattan West» erhält das Hudson-Ufer ein neues Gesicht.

Der Nutzungsmix ist vielfältig und umfasst neben Büro-, Gewerbe- und Wohnflächen auch ein Boutique-Hotel und verschiedene Pop-up-Konzepte. Am Eingang zur neuen Plaza, zwischen der 9th Avenue und der West 31st Street, wird derzeit «Two Manhattan West» gebaut. Das Hochhaus mit seiner gewölbten Glasfassade besitzt 62 Geschosse und erreicht eine Höhe von 285 Metern. Erschlossen wird es mit 33 Aufzügen vom Typ Schindler 7000. Das speziell für den Betrieb in Hochhäusern optimierte Topmodell von Schindler wird die Fahrgäste mit bis zu 9 Metern pro Sekunde befördern. Neben konventionellen Aufzugssteuerungen wird auch das PORT-System von Schindler eingesetzt. Dieses ermöglicht eine bessere Auslastung der Aufzüge, kürzere Wartezeiten und einen schnelleren Personentransport. Vier weitere Aufzüge von Schindler ergänzen das Transportangebot. Das Projektvolumen beträgt über 42 Millionen CHF. Die Fertigstellung des Gebäudes ist für 2022 vorgesehen.

# Total digital



Sie bilden so etwas wie das Tor zur City: Die drei 80 Meter hohen, markanten Türme des «Vulcano» in Zürich Altstetten setzen mitten im ehemaligen Industriequartier ästhetische Massstäbe und verkörpern in bisher nicht gekannter Konsequenz das digitale Wohnerlebnis. Hier wird die Zukunft des urbanen Wohnens geübt. Und siehe da: Es funktioniert.

TEXT CHRISTOPH ZURFLUH BILD BEAT BRECHBÜHL

Es beginnt bereits auf dem Besucherparkplatz vor dem Haus. Kaum hat man seinen Wagen abgestellt, wird er vom Sensor, der im Asphalt verbaut ist, erfasst, und der Ticker beginnt zu laufen. 30 Minuten sind gratis, danach kostet das Parkieren. Wer da genau zu Besuch kommt, kann das System zwar (noch) nicht feststellen. Dass und wie lange ein Auto auf dem Parkfeld steht, hingegen schon. Die Online-Vernetzung des Alltäglichen passt perfekt zur durch und durch digitalisierten Welt des «Vulcano».

Mit den drei markanten Wohntürmen des Pariser Stararchitekten Dominique Perrault setzt die CSA Real Estate Switzerland, eine Anlagegruppe der Credit Suisse Anlagestiftung, als Besitzerin nämlich nicht bloss ästhetisch Massstäbe. Sie hat im Herzen von Zürich Altstetten ein für die Schweiz einzigartiges Konzept lanciert: das konsequent digitale Wohnerlebnis. Und das beginnt nicht erst mit dem Einzug der Mieterinnen und Mieter, sondern bereits viel, viel früher: beim Marketing.

### Der Lebenszyklus einer Wohnung

Die knapp 300 Wohnungen des «Vulcano» wurden ausschliesslich digital vermarktet. Wer sich für «Vertical Living», also das Leben im Hochhaus, interessierte, musste zuerst die eigens dafür entwickelte und mittlerweile bereits preisgekrönte App downloaden. «Wir haben hier den ganzen Lebenszyklus einer Wohnung online», erklärt Erica Martin, die bei Credit Suisse Asset Management für das Projekt verantwortlich war.

«Das beginnt bei der Bewerbung, führt über den Abschluss des Mietvertrags, umfasst anschliessend die Kommunikation zwischen Mieter und Vermieter sowie die Steuerung der gesamten Haus-technik und endet erst mit dem Auszug.» Dann nämlich verliere ich mein Login zur Mieterplattform, über die schlicht alles läuft – von der Info des «Hausmeisters» bis hin zur Buchung des Reinigungsservices und der Behandlung im hauseigenen Nivea-Flagship-Store. Total digital war dann aber doch nicht alles. Weil ein virtueller Rundgang durch die Wohnungen über die Vulcano-App nun

mal nicht ganz das ultimative emotionale Erlebnis ist, wurde in unmittelbarer Nähe zur Baustelle eine komplett ausgestattete und voll funktionsfähige Musterwohnung im Design von «Vanilla Sky» eingerichtet. Digital war hier nur die Aussicht: Der Blick aus den Fenstern in alle Himmelsrichtungen war eine Projektion aus Drohnenaufnahmen – die perfekte Illusion. Und die Leute kamen in Scharen. 650 Besichtigungstermine wurden wahrgenommen. Sie bewiesen vor allem eins: Das Interesse an «Urban Living» ist riesig.



Und «app» die Post: Über die Vulcano-App wird kommuniziert und die Technik gesteuert.

### Am Puls der Zeit

Das allein überrascht zwar nicht unbedingt, denn «Urban Living» ist einer der Mega-Trends unserer Zeit. Doch die Lage zwischen Gleisen und Autobahn in einem bis dahin wenig angesagten Quartier machte das «Vulcano» anfänglich zu einem doch eher gewagten Projekt. Es sei ein mutiger Entscheid gewesen, meint denn auch Karsten Hell, CEO des Totalunternehmers Steiner AG. Das «Vulcano» profitiere aber von einem dynamischen Umfeld und leiste gleichzeitig einen Beitrag dazu, die Attraktivität des mittlerweile zum Trendquartier avancierten Zürich Altstetten zu steigern.

Schon von seiner Architektur her braucht sich das «Vulcano» nicht zu verstecken. Kann es auch nicht: 80 Meter hoch wachsen die drei Türme mit ihren 26 Stockwerken stylish-schwarz in den Zürcher Vorstadthimmel. Elegant miteinander verbunden durch einen attraktiven Sockelbau, in dem sich unterschiedliche Dienstleister eingemietet

haben; er bietet damit so etwas wie den öffentlichen Raum. Riesige Vordächer aus Glas überspannen dabei elegant zwei Hofbereiche, die dadurch geradezu wohnlich wirken und zum Verweilen einladen. Zwischen den Türmen befinden sich im Sockelbereich ausserdem Durchgänge, über die man zur Rückseite des «Vulcano» gelangt. Hier befinden sich nicht nur die Zugänge zu den Wohnungen, sondern auch eine 5000 Quadratmeter grosse, verspielte Grünzone. Diese Durchlässigkeit hat Konzept und soll unterschiedliche Nutzungsmöglichkeiten eröffnen. ▶



Restaurant, Wellness, Beauty: Vom Angebot des a-ja Resorts profitieren auch die Mieterinnen und Mieter.

► **Ein städtebauliches Wahrzeichen**

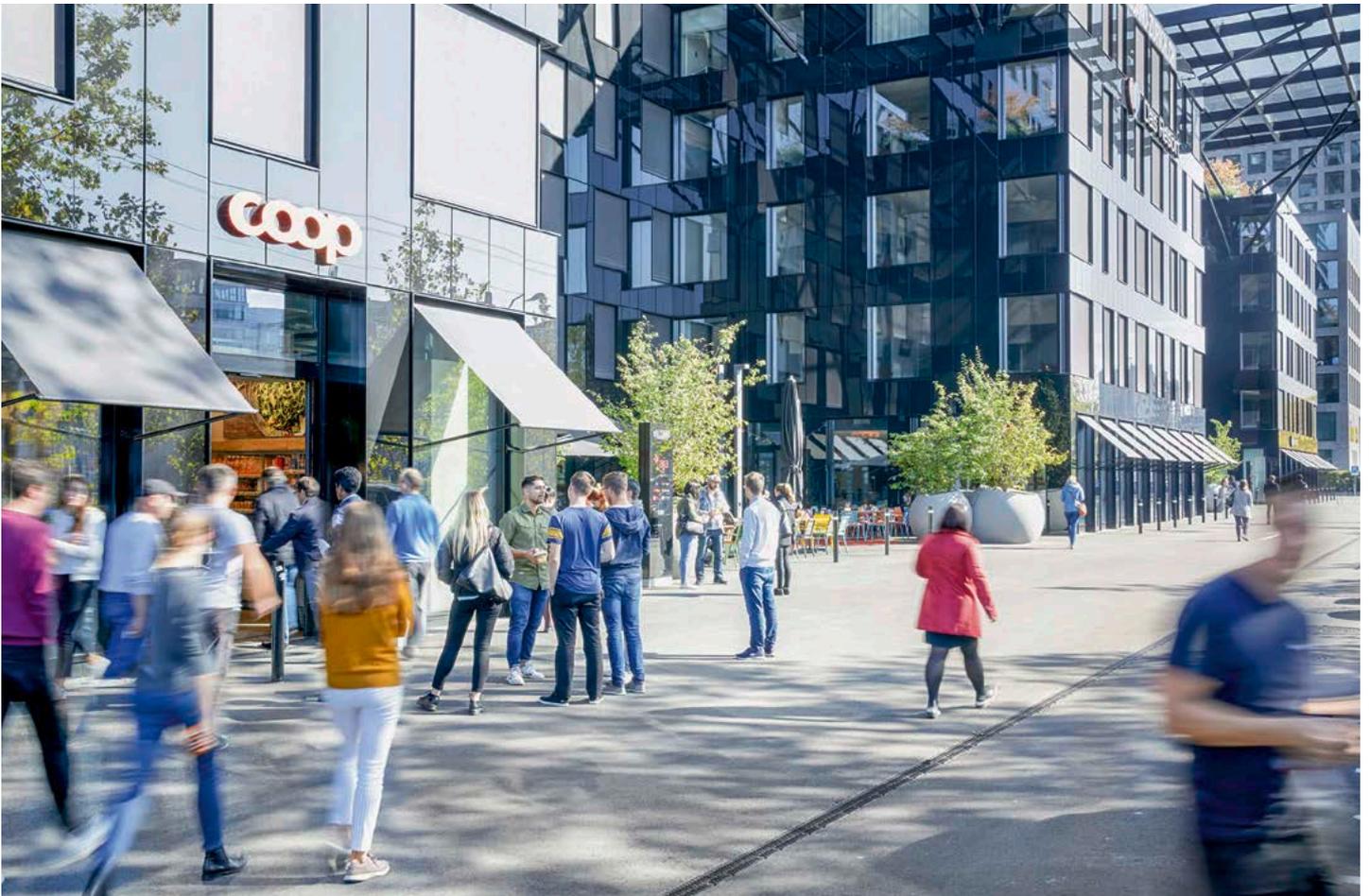
Auch für Dominique Perrault war das «Vulcano» kein gewöhnliches Projekt. Es habe ihm und seinem Team die grossartige Gelegenheit geboten, an der Metamorphose eines ganzen Quartiers mitzuwirken. Denn die Aufgabe bestand darin, ein altes, wenig attraktives Industriegebiet in ein pulsierendes Wohn- und Dienstleistungszentrum umzuwandeln. Dass der renommierte Pariser Architekt hier ein städtebauliches Wahrzeichen setzen durfte, war übrigens der Entscheid einer unabhängigen Jury, in der auch die Stadt Zürich vertreten war. Offensichtlich ein guter Entscheid, denn das «Vulcano» gilt heute als Leuchtturmprojekt und Prestigebau am Puls der Zeit.

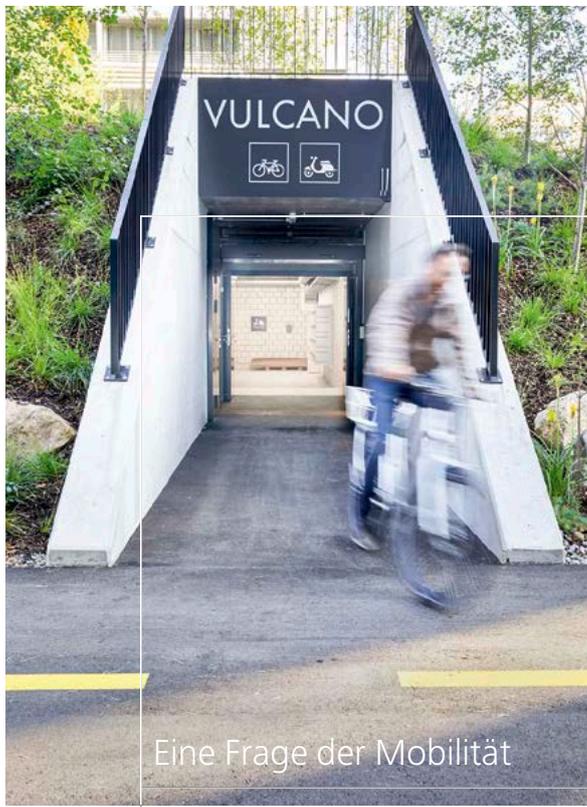
Ein Vorzeigeobjekt ist der Hochhauskomplex natürlich auch für Schindler. «Bauten mit 27 Haltestellen gibt es in der Schweiz ja nicht grad wie Sand am Meer», sagt Walter Munz, der das Projekt in Zürich Altstetten betreute. «Hier durften wir unsere technische Kompetenz im Erschliessen von Hochhäusern unter Beweis stellen.» Je zwei Aufzüge pro Turm bedienen die 26-stöckigen Wohnbereiche. Sie bringen die Mieterinnen und Mieter – rein rechnerisch – in gerade mal 40 Sekunden vom Parterre bis unters Dach. Mit weiteren sechs Aufzügen sind die fünf Etagen des Hotels im Sockelbau erschlossen. Mit insgesamt zwölf Aufzügen lassen sich die Verkehrsströme im «Vulcano» bisher problemlos bewältigen.

**Jung, urban und technisch affin**

So spektakulär das «Vulcano» sein mag: Jedermanns Sache ist es nicht. Die Mieterschaft präsentiert sich nämlich überraschend homogen: Es sind meist junge, urbane, digital affine Menschen, die sich hier wohlfühlen. Was sie verbindet, ist die Freude am unkomplizierten Wohnen. Alles muss schnell, effizient und einfach funktionieren. Wer keine Lust hat, sich einzurichten, mietet sich eines der rund 70 gediegenen Business Apartments im mittleren Turm, zieht mit ein paar Kisten und Koffern ein und beginnt zu wohnen. Es ist ja schon alles da.

Offen für alle: Im Sockelbau haben sich Dienstleister von Coop bis zur Kinderkrippe eingemietet.





Total mobil: ÖV-Anbindung und Langsamverkehr sind die grossen Themen urbanen Wohnens.

Eine Frage der Mobilität

Nur mit den Familien will es (noch?) nicht so richtig klappen. Trotz Kinderkrippe und Abenteuer-Spielplatz zeigten sie dem «Vulcano» bisher die kalte Schulter: Nicht eine einzige Familie mit Kindern lebt zurzeit in einem der 80-Meter-Türme. Dass dies auch eine Frage des Preises sein könnte, will Erica Martin aber nicht gelten lassen. «Wir sind im Vergleich zu anderen städtischen Wohnungen kaum teurer», sagt sie. Und vermutet eher andere Faktoren wie die fehlende Nähe zu Kindergärten und Schulen als ausschlaggebend.

#### Hotel statt Büros

Nichtsdestotrotz: «Vulcano» ist eine Erfolgsgeschichte, selbst wenn auch sie nicht ganz ohne Umwege verlaufen ist. Ursprünglich geplant als Büro- und Wohnhaus, wurde im letzten Moment umdisponiert. Die Bagger waren längst aufgefahren, die Aushubarbeiten in vollem Gange, als sich die Bauherrschaft dazu entschied, in den fünf Stockwerken im Sockelbau ein Hotel unterzubringen. Nun residiert hier das a-ja City Resort, mit 319 Zimmern notabene eines der grössten Schweizer Hotels überhaupt. Es verspricht «Feriengefühl mitten in der Stadt». Dass man die junge, norddeutsche Hotelkette hierzulande kaum kennt, war gerade eins der Kriterien, warum man sich für sie entschied. «Es ist das erste a-ja-Hotel ausserhalb von Deutschland und das erste in einer Stadt, was eine gewisse Exklusivität garantiert», sagt Erica Martin, «und das Konzept war einfach überzeugend.» So verfügt das Hotel über alle Annehmlichkeiten (die von den Vulcano-Bewohnern vergünstigt genutzt werden können), setzt auf gesundes Essen, beherbergt das erste Nivea-Haus der Schweiz und kostet nicht die Welt. Kommuniziert wird hier ... natürlich über die a-ja-App. ■

190 Tiefgaragenplätze für ein Hotel mit 300 Zimmern und 300 Wohnungen? Passt schon! Denn das Mobilitätsbedürfnis der Vulcano-Mieterschaft beruht nicht auf einem eigenen Auto und einem Parkplatz im Haus. ÖV-Anschlüsse vor der Haustür, eine Zweiradgarage mit 700 Plätzen und abschliessbaren Boxen fürs Laden der E-Bike-Batterie sowie Mobility-Autos vor der Haustür: Das sind die Garantien für absolute Mobilität. Vor allem bei jungen, urbanen und umweltbewussten Menschen. Besonders geschätzt haben sie denn auch die Mitgliedschaft beim Carsharing-Unternehmen Mobility: ein Geschenk der Eigentümerin an alle Vulcano-Mieterinnen und -Mieter.



Hoch hinaus: Zwei Schindler-Aufzüge pro Turm erschliessen den Wohnbereich auf 26 Stockwerken.

# Schnell, schneller, Schindler.



Wir halten unsere Interventionszeiten kurz.  
So sind wir beispielsweise bei Vorfällen mit eingeschlossenen  
Personen in durchschnittlich 30 Minuten bei Ihnen.  
Das ist rekordverdächtig.

**We Elevate**



**Schindler**