

Seite Drei

Voll verplant

In der Schweiz entstehen neue Wohnungen dort, wo es keine braucht. Und umgekehrt.

Das sorgt für immer mehr Verkehr. Bremsen könnten die grossen Städte, allen voran Zürich. Von Beat Metzler

Die Siedlung Südwest könnte auch in Zürich-Nord stehen: hohe Neubauriegel, angeordnet um einen begrünten Innenhof. So geht Städtebau heute.

Doch die 420 Wohnungen liegen nicht in Zürich. Sie liegen in Olten, 50 Kilometer westlich. Und das macht einen gewaltigen Unterschied. Knapp 3 Jahre nach Mietbeginn sind erst gut 80 Prozent der Südwest-Wohnungen belegt. In Zürich würde das nicht passieren. «Dort hätten wir eine solche Siedlung schon vor der Fertigstellung komplett vermietet», sagt Sigmund Bachmann, Chef der Investorin Terrana AG.

Olten Südwest ist keine Ausnahme, es ist die Regel. Durch die Schweiz zieht sich ein neuer Graben: der Leerstandsgraben. Fernab der grossen Zentren bleiben nachts Tausende von Wohnungen dunkel. Deren Eigentümer erfinden immer neue Vergünstigungen, um Mieter anzulocken. Sie erlassen Monatsmieten, zahlen die Reinigung der alten Wohnung, sponsoren Einstellplätze.

Diese Entwicklung läuft seit Jahren. Und es wird weitergebaut in den betroffenen Regionen, am Jurasüdfuss, im Wallis, im Fricktal. Den Deutschschweizer Rekord hält der Oberaargau, die Gegend rund um Langenthal. Dort ist die Leerstandsquote bei den Mietwohnungen laut der Immobilienberatungsfirma Wüest Partner auf elf Prozent geschnitten. In Olten beträgt sie gut sieben Prozent, fünf Punkte über dem Schweizer Schnitt.

Das Gegenteil geschieht in den grossen Städten, allen voran in Zürich. Dort gibt es seit über einem Jahrzehnt kaum freie Zimmer. In Zürich überlegen sich Wohnungssuchende, mit welchen Tricks sie die Vermieter günstig stimmen könnten. Und nicht umgekehrt.

Wohnungen in Olten wegzukriegen, sei herausfordernd, sagt Sigmund Bachmann. Dabei liegt das Städtlein sehr idyllisch, mit dem Zug braucht man nur eine halbe Stunde nach Zürich. Auch die Mieten seien 20 bis 40 Prozent günstiger, sagt Bachmann. «Trotzdem. Die Leute wollen in Zürich wohnen.»

Robert Weinert von Wüest Partner teilt diese Diagnose: «Viele Wohnungen sind in den letzten Jahren nicht dort entstanden, wo die Nachfrage besteht.» Dabei würden die Investoren noch so gerne «für den Markt bauen», in Zürich oder Basel, in Lausanne oder Genf. Aber das sei schwierig, sagt Weinert. In Zürich etwa fehle es an Boden, die Bewilligungsverfahren dauerten oft länger.

Auch Sigmund Bachmann hätte Olten Südwest «mit Vergnügen» in oder um Zürich erstellt: «Doch davon kann man nur träumen.» Leider werde dort kaum noch Land frei. Und falls doch, koste dieses extrem viel.

Und so weichen die Grossinvestoren in ländlichere Regionen aus. Eine Wahl bleibt ihnen nicht. Versicherungen und Pensionskassen müssen die Abermilliarden von Franken, die sie verwalten, gewinnbringend unterbringen. Weil sich die Zinsen die Null entlang bewegen, rentieren Immobilienprojekte - auch wenn nicht alles gleich weggeht. «Bis zu einem gewissen Ausmass liegen Leerstände drin», sagt Weinert. Die Anleger gingen davon aus, dass die Schweizer Bevölkerung auch in den kommenden Jahren wächst; dass mehr Arbeitsplätze entstehen und weitere Menschen einwandern, die eine Wohnung brauchen.

Die Mobilitätsmaschine

Wenn sich Sibylle Wälty solche Statistiken ansieht, schüttelt sie langsam den Kopf. Wälty ist Doktorandin am Wohnforum der ETH Zürich. Sie forscht zur «haushälterischen Nutzung» des Bodens. Eine solche schreibt das Schweizer Raumplanungsgesetz seit fast 40 Jahren vor. «Aber nach wie vor geschieht das Gegenteil davon.»

Dabei, sagt Wälty, liesse sich die geforderte Genügsamkeit erreichen. Anhand von zwei Zahlenverhältnissen macht sie die Lösung deutlich: 2 zu 1. Und 500 zu 15000.

2 zu 1 meint das Verhältnis zwischen Wohnen und Arbeit. Auf einen Vollzeit-arbeitsplatz kommen in der Schweiz



«Wir sind Mobilitätsjunkies geworden», sagt eine ETH-Forscherin. Passagiere warten am Zürcher Hauptbahnhof. Foto: Reto Oeschger

In Städten leiden die Mieter, auf dem Land die Investoren.

durchschnittlich zwei Bewohner. Das hat Wälty ausgerechnet. In Zürich hingegen fällt dieses Verhältnis ganz anders aus. Die Stadt bietet viel mehr Arbeitsplätze als Unterkünfte für Arbeitende. Pro Tag pendeln daher 200 000 Menschen in die Stadt hinein. «Zürich brauchte Wohnraum für zusätzliche 400 000 Menschen, um ein theoretisches Gleichgewicht zu erreichen», sagt Wälty.

In vielen ländlichen Gegenden läuft es umgekehrt: Dort leben zu viele Menschen im Vergleich zu den Arbeitsplätzen, die es rundherum gibt. Der jetzige Bauboom in Orten wie Laufenal oder Burgdorf verstärkt das Ungleichgewicht. «Immer weniger Leute wohnen dort, wo sie arbeiten, konsumieren und ihre Freizeit verbringen», sagt Wälty.

Die Folge: Die Schweiz ist unterwegs, der Verkehr schwillt an, auf den Strassen, auf den Schienen. Kürzlich haben die SBB neue Passagierzahlen veröffentlicht. Es geht steil aufwärts. Allein den Hauptbahnhof Zürich benutzten 2016 pro Tag 5,8 Prozent mehr Passagiere als zwei Jahre zuvor. So entsteht, was «Dichtestress» geschimpft wird.

Auf dem Land fehlten nicht nur die Jobs, sagt Wälty. Läden, Kultureinrichtungen, Bars, Treffpunkte kämpften ums Überleben. Das verstärkte den Unterschied zur Stadt. Und schaffe noch mehr Verkehr. «Wir sind zu Mobilitätsjunkies geworden», sagt die Forscherin.

Hier setzt der zweite Wert an, den Wälty berechnet hat: 500 zu 15000. In einem Radius von 500 Metern müssten mindestens 15 000 Menschen leben, damit ein vielfältiges Angebot an Läden und Restaurants bestehen könne. «Bei einer geringeren Dichte haben die Geschäfte zu wenig Kunden, die in Gehdistanz wohnen», sagt Wälty. Das erklärt, warum so viele Erdgeschosse ausserhalb der Zentren leer bleiben: Es kommen kaum Leute vorbei. Und viele Kunden weichen aus ins Internet, in Einkaufszentren oder in die Städte.

Erst wenn die zwei Verhältnisse - 2 zu 1 und 500 zu 15000 - erfüllt seien, sagt Wälty, fänden die Menschen in ihrer Umgebung, was sie für das tägliche Le-

ben brauchen. «Man sollte alle diese Angebote in zehn Gehminuten erreichen. Dann stoppt die Mobilitätsmaschine.»

Zürich als Hauptschuldiger

Klingt logisch. Und bleibt doch fantastisch. In der Schweiz kommt eine solche Verzahnung von Arbeit, Wohnen und Geschäften selten vor. In Zürich zum Beispiel erreicht das Grenzgebiet zwischen den Kreisen 3 und 4 Wälty's Ideal. Beide Quartiere entstanden vor allem vor 1950. «Damals gab es keine einschränkende Bau- und Zonenordnung. Kaum jemand hatte ein Auto. Also legte man alle Nutzungen nahe zusammen.»

Dieser Ansatz verlor nach dem Zweiten Weltkrieg an Gültigkeit, das Zeitalter der Zersiedelung begann. «Die Leute wollten aus Land ziehen», sagt Wälty. Auto und öffentlicher Verkehr machten aus dem Wunsch Wirklichkeit.

Vor gut 15 Jahren setzte eine Wende ein. Viele Menschen lockte es zurück ins Urbane. Seit den frühen Nullerjahren wachsen die meisten grossen Schweizer Städte, allen voran Zürich, wo letztes Jahr 7628 Einwohner hinzukamen. Gerade in den Kreisen 3 und 4 könnte man wohl jede Wohnung doppelt vermieten. Diese Umkehr sei eine Chance, sagt Wälty. «Doch gebaut und geplant wird weiterhin nach den Regeln der 50er-Jahre. Das hat schwerwiegende Folgen.»

Zürich zum Beispiel biete höchste städtische Qualitäten: beruhigte Strassen, pünktliche Trams, tolle Kultur, viele Hochschulen, immer mehr Arbeitsplätze. «Gleichzeitig schränkt die Stadt die Menge der Menschen, die daran teilhaben können, stark ein, und zwar über Baugesetze und Zonierungen», sagt Wälty. Damit schliesse sie weniger vermögende Menschen aus. Und heize den Bauboom in den Randregionen an.

Aus Wälty's Sicht müsste man Zürich - sowie andere Zentren - kompakter bauen. Und zwar schnell. Damit könnten mehr Menschen die urbanen Angebote nutzen, ohne in den Zug oder ins Auto steigen zu müssen. Gleichzeitig müssten Investoren ihr Geld nicht in Siedlungen stecken, auf die niemand wartet hat.

Mit den Bauregeln, wie sie in Zürich derzeit gelten, klappe eine solche Verdichtung aber unmöglich, sagt Wälty. Die Vorschriften seien statisch und nicht mehr zeitgemäss. Gemeinsam mit Juristen entwirft die Architektin deshalb «dynamische Regelungen», die sich der Umgebung anpassen. Je besser zum Beispiel sich ein Ort mit dem öffentlichen Verkehr erreichen lässt, desto intensiver müsste der Boden dort genutzt werden. «Nur so können neue Zehn-Gehminuten-Nachbarschaften entstehen.»

Doch Zürich wird so bald keine Auf- und Einzonungen gewähren. Dabei würden Linke wie auch Rechte das gut finden. Grundsätzlich. Doch es gibt ein Problem, «Mehrwertabschöpfung» heisst es. Lässt der Staat Bodenbesitzer dichter bauen, verdienen sie mit dem Grundstück mehr Geld. Die Linken fordern, dass bis zur Hälfte dieses - aus ihrer Sicht unverdienten - Gewinns an den Staat geht. Die Rechten wollen möglichst wenig abgeben. Die Vorlage dazu kommt bald in den Kantonsrat. Bis sie umgesetzt wird, dürfte es noch dauern.

Viele kleine Nachteile

Zurück in Olten Südwest. An einem Freitagnachmittag trifft man kaum Menschen zwischen den Blöcken. Diese bilden auch erst den Anfang: Auf dem früheren Zement-Areal soll ein neuer Stadtteil entstehen, mit 4000 Einwohnern und 1300 Arbeitsplätzen.

Vor dem Siedlungscafé Bloomell hocken ein paar Nachbarn. Laut einem von ihnen sei nicht Olten schuld an der mässigen Beliebtheit des neuen Quartiers. Die Siedlung kranke an anderen Dingen, einem schlechten Ruf zum Beispiel. Im Vorfeld hätten sie manche als «Ghetto» beschimpft. Auch der Busanschluss zum Bahnhof genüge nicht. Und den Wohnungen fehle ein Balkon.

Mag sein. Doch all die Nachteile würden in Zürich niemanden davon abhalten, sich für Wohnungen zu bewerben, wie sie Olten Südwest bietet: viereinhalb Zimmer, dritter Stock, 1920 Franken im Monat. Ein Traum, einfach 50 Kilometer zu weit im Westen gelegen.