



Werk,
bauen + wohnen

Hybrid konstruieren

Klimafreundliche Mischbauweisen

Holz, Stein, Lehm und Hanfkalk
Wie weiter mit Stahl und Beton?
Neue Bauten von den Baulearen
Ideenfundus European-Wettbewerb

3 – 2026

Constructions hybrides
Constructing Hybrids



CHF 29.- / EUR 25.- 9 770257 953000



**Echte Nähe statt
schnelle Erreichbarkeit!**

Verdichten mit Logik Plädoyer für räumliche Prioritäten in der Siedlungsentwicklung

Sibylle Wälty, Miriam Lüdi

Die raumplanerische Praxis verweist gerne auf die hohe Komplexität als ihre grösste Herausforderung. Föderalismus, Interessenabwägungen, demokratische Verfahren, Denkmal- und Lärmschutz sowie Eigentumsgarantien bilden ein dichtes Regelwerk. Doch hinter diesem Verweis verbirgt sich seit Jahren ein Vollzugsdefizit.

**Verdichtet wird häufig dort,
wo es siedlungsstrukturell
wenig bewirkt, und nicht
dort, wo es stadträumlich
Sinn ergäbe.**

Die grundlegenden Richt- und Nutzungspläne, auf denen unsere Siedlungsentwicklung basiert, werden nicht konsequent weiterentwickelt. Siedlungsentwicklung nach innen wird eingefordert, planerisch jedoch zunächst durch ineffektive Dichtevorgaben in der kantonalen Richtplanung und sodann durch überkommene Grundordnungen der kommunalen Raumplanung ausgebremst.

Ein zentrales Problem liegt hierbei in den zulässigen Dichten an dafür prädestinierten Lagen. Viele kantonale Richtpläne operieren mit unzureichenden Annahmen zu künftigen Raumnutzungsdichten – zur Summe von Einwohnenden und Beschäftigten – und insbesondere mit zu tiefer Dichte an Einwohnenden an geeigneten Standorten. In der kommunalen Nutzungsplanung werden diese Vorgaben des Kantons meist übernommen, jedoch kaum hinterfragt.

So entstehen Richt- und Nutzungspläne, die sich rhetorisch zur Siedlungsentwicklung nach innen bekennen, baulich jedoch genau jene Dichten verhindern, die für funktionierende Zentren erforderlich wären. Damit sich etwa eine Versorgungsinfrastruktur ökonomisch rechnet, ist immer eine minimale Besucher-

Illustration: graphicrecording.co
Tiziana Beck + Johanna Benz

Debattenbeiträge zum Thema
Stadtentwicklung und Wohnungsbau
wbw 9 – 2025

Beat Aeberhard, *Der Wohnungsnot
ganzheitlich begegnen*

wbw 10 – 2024

Lorenz I. Zumstein, *Wohnungsmangel oder
mangelnde Wohnmobilität*

wbw 9/10 – 2020

Daniel Bosshard, *Eutopie*

wbw 5 – 2020

Philippe Koch, *Die «grüne Wiese» war
nie grün*

wbw 7/8 – 2018

Gregory Grämiger, *Wir müssen reden!*

wbw 5 – 2018

Reto Pfenniger, Barbara Lenherr,
*Intelligent «zersiedeln» statt undifferenziert
verdichten*

Viele Städte der Schweiz scheinen der Verdichtung müde. Doch damit die Versorgung mit dem täglichen Bedarf überhaupt ökonomisch funktioniert, braucht es eine gewisse Mindestdichte. Viele Gemeinden klagen über Ladensterben oder zu viel Autoverkehr. Um dem zu begegnen, führt an einer kompakteren Siedlungsentwicklung kein Weg vorbei. Das Modell der 10-Minuten-Nachbarschaften könnten dafür Vorbild sein.

Sibylle Wälty ist Architektin, Immobilienökonomin und Raumentwicklungsexpertin. Miriam Lüdi ist Juristin für Immobilien-, Bau-, Raumplanungs- und Umweltschutzrecht. Sie sind Gründerinnen des ETH-Spin-offs Resilientsy. In ihrer Forschung, Lehre und Praxis verbinden sie räumliche Analysen, Regelwerke und städtebaulichen Entwurf mittels 3D- und 4D-Simulationen. Bekannt wurden sie durch ihre Arbeiten zu 10-Minuten-Nachbarschaften und ihre Dissertationen zu häushälterischer Bodennutzung sowie Lärmschutz und Siedlungsverdichtung.

frequenz nötig. Hinzu kommt ein zweites Problem. Verdichtet wird häufig dort, wo es siedlungsstrukturell wenig bewirkt, und nicht dort, wo es stadträumlich Sinn ergäbe: etwa an gut erschlossenen Lagen in Ortszentren, an Bahnhöfen oder an weiteren bestehenden Versorgungsschwerpunkten.

Müsste man die bauliche Entwicklung von morgen nicht an der für eine in Gehdistanz funktionierende Versorgung ausgerichteten Dichte orientieren?

Die meisten heutigen Stadtentwicklungskonzepte basieren jedoch auf Annahmen einer schnellen Erreichbarkeit. Solche Konzepte sehen vor, dass die Arbeit, Versorgungsein-

Läden, Dienstleistungen und soziale Infrastruktur folgen nicht der Frage der Distanz, sondern der Nachfrage.

richtungen und Dinge des täglichen Bedarfs innerhalb von 15 Minuten zu Fuss oder per Velo vom Wohnort erreichbar sind. Doch diese Messung sagt wenig über tatsächliche räumliche Nähe aus. Wer regelmässig Velo fährt – insbesondere mit E-Bikes –, weiss, wie gross der in 15 Minuten zurückgelegte Radius ist.

Gerade in wenig dicht besiedelten Räumen, also im Grossteil der Schweiz, führt diese Logik dazu, dass zwar vieles erreichbar, aber wenig wirklich nah ist. Das Auto bleibt für viele Menschen das bevorzugte Verkehrsmittel.

Erfasst wird bei herkömmlichen Modellen die Anzahl der Einrichtungen, nicht aber der Anteil der lokal konsumierenden Einwohnenden und Beschäftigten. Um genügend Kundenschaft zu haben, sind diese Einrichtungen an Orten mit hohem Versorgungsgrad deshalb oft abhängig von Zureisenden. Für die dort Wohnenden mag sich dies wie eine funktionierende Nachbarschaft anfühlen; räumlich-funktional handelt es sich jedoch um fragile Arrangements ohne lokale Tragfähigkeit.

Die 10-Minuten-Nachbarschaft setzt genau hier an. Sie ist ein räumlich funktionales Strukturmodell, das im Rahmen der raumplanerischen Interessenabwägung zur Anwendung kommt und von Sibylle Wälty entwickelt wurde. Es basiert auf geobasierten Analysen heute bereits funktionierender 10-Minuten-Nachbarschaften. Daraus lassen sich Schwellenwerte für zukünftige Standorte ableiten: Auf

Flächen mit einem 500-Meter-Radius sind mindestens 10 000 Einwohnende und idealerweise etwa 5 000 Beschäftigte (also ein Verhältnis von 2:1) erforderlich. Erst ab diesem kritischen Mass entsteht ein vielfältiges, lokal getragenes Versorgungsangebot. Läden, Dienstleistungen und soziale Infrastruktur folgen nicht der Frage der Distanz, sondern der Nachfrage.

Viele Siedlungsstrukturen in kleinen wie auch in grossen Städten der Schweiz sind heute zu wenig dicht – fördern damit sogar die Zersiedelung. Angesichts des voraussichtlich anhaltenden Bevölkerungswachstums müsste die Raumplanung in solchen Strukturen über einen Zeithorizont von rund 100 Jahren eine Verdoppelung ihrer Dichte zulassen, um die Entwicklung funktionsfähiger Nachbarschaften überhaupt zu ermöglichen. Gemeint ist dabei keine kurzfristige bauliche Überformung, sondern eine schrittweise Transformation im Rhythmus der Immobilien- und Erneuerungszyklen. Verdichtung ist in diesem Verständnis weniger Ziel an sich, sondern strukturelle Voraussetzung, um räumliche Nähe, funktionierende Erdgeschossbereiche und belebte öffentliche Räume ausbilden zu können. Für eine zunehmend ältere Bevölkerung ist gerade die Nähe der Dinge des täglichen Bedarfs, wie auch der medizinischen Versorgung, ein zentrales Anliegen.

Was dies konkret bedeutet, zeigt das Beispiel Flawil. Das Gemeindepräsidium initiierte einen strategischen Einschub in die Nutzungsplanung: Bei der laufenden Ortsplanungsrevision wurde bewusst hinterfragt, welche Dichten im Ortszentrum zulässig sein müssten, um eine 10-Minuten-Nachbarschaft zu ermöglichen.

Der Prozess wurde als partizipatives Verfahren umgesetzt. Begleitet wurde die Gemeinde von Resiliensy, unterstützt durch das Bundesamt für Wohnungswesen (BWO). In zwei Diskussionsrunden mit der Bevölkerung wurde nicht abstrakt über Wachstum debattiert, sondern konkret über dessen räumliche Konsequenzen im Ortszentrum. Grundlage bildeten drei von Resiliensy entwickelte Szenarien: ein «Weiter wie bisher», eine «qualitätsvolle Innenentwicklung» sowie die Vision der «10-Minuten-Nachbarschaft». Das Basisszenario «Weiter wie bisher» entsprach der Harmonisierung mit dem revidierten Planungs- und

Baugesetz. Das Szenario «qualitätsvolle Innenentwicklung» sah vier- bis sechsgeschossige Gebäude im Ortszentrum vor. Nur im Szenario der «10-Minuten-Nachbarschaft» wurde eine Verdichtung mit vier- bis sechsgeschossigen Gebäuden auch in Einfamilienhausgebieten des Ortszentrums geprüft. Dabei zeigte sich, dass solche Höhen im Perimeter – unter Berücksichtigung der bestehenden Schutzobjekte des Denkmalschutzes – ausreichen, um die benötigten Dichten für die anvisierte 10-Minuten-Nachbarschaft zu erreichen. Hochhäuser sind dafür in Flawil, wie oft, nicht nötig.

Ohne die Transformation der Einfamilienhausgebiete im Szenario «qualitätsvolle Innenentwicklung» gingen rund 3 000 Einwohnende an Potenzial verloren, gegenüber dem Status quo sogar rund 7 000. Bei einer Gesamteinwohnerzahl der Gemeinde von rund 10 600 Menschen ist das erheblich. Mit einer 10-Minuten-Nachbarschaft könnten hingegen künftig zwei Drittel der Bevölkerung im 500-Meter-Radius um das Ortszentrum leben statt wie heute etwa die Hälfte. Das Wachstum von 10 000

Der Ausbau der Veloinfrastruktur ist sinnvoll, schafft jedoch weder mehr Wohnraum in Gehdistanz zum Zentrum, noch verändert er die räumliche Organisation des Alltags.

auf rund 17 000 Einwohnende über rund 100 Jahre würde die lokale Versorgung, die Belebung des Zentrums sowie die Frequenzen am Bahnhof substanziell stärken sowie die Zersiedelung und Autoverkehrszunahme bei anhaltendem Bevölkerungswachstum eindämmen.

Bemerkenswert ist nicht nur das Resultat, sondern auch der Prozess: Die Zustimmung zu den Verdichtungsszenarien stieg von rund zwei Dritteln auf über 90 Prozent. Der Ausbau der Veloinfrastruktur ist sinnvoll, schafft jedoch weder mehr Wohnraum in Gehdistanz zum Zentrum, noch verändert er die räumliche Organisation des Alltags.

In Flawil hat Resiliensy durch Wanderausstellung, Dorfspaziergang, Podiumsdiskussion, Projektwebseite und zwei partizipative Veranstaltungen mit Grundeigentümerschaften, Politik und Bevölkerung einen breit abgestützten Dialog angestossen.

Das Projekt wurde durch Echo- und Fokusgruppen mit Vertretern von Bund, verschiedenen Kantonen, dem Kanton St. Gallen, Politik und lokalen Vertretern der Schule, des Gewerbes und der Immobilienbranche begleitet. Es wurde gemeinsam diskutiert, wie dem Ladensterben, der auf hohem Niveau stagnierenden Zersiedlung und dem weiterhin zunehmenden Autoverkehr begegnet werden kann – nicht durch Einzelmassnahmen, sondern durch strukturelle Anpassungen. Weniger Auto- und mehr Fussverkehr entstehen dann nicht durch Appelle, sondern durch veränderte räumliche Voraussetzungen, nämlich höhere Dichten und einen ausgewogenen Nutzungsmix an geeigneten Standorten.

Flawil hat aus eigenem Antrieb gehandelt, getragen von einem motivierten Gemeindepräsidenten, Bauverwalter und Baukommissionspräsidenten. Ein solches Engagement ist jedoch nicht in allen Gemeinden in dieser Form vorhanden. Sollen weitere Gemeinden erreicht werden, die einen wesentlichen Bei-

trag zu einer qualitätsvollen Innenentwicklung leisten, braucht es verbindlichere Vorgaben auf Ebene der kantonalen Richtplanung.

Würden kantonale Richtpläne klar benennen, welche siedlungsstrukturellen Anpassungen notwendig sind, um Mobilitätsziele – etwa

Nutzungskonflikte wie Lärm- oder Denkmalschutz sollten nicht projektweise behandelt werden, wo sie oft kaum mehr lösbar sind.

die Reduktion des motorisierten Individualverkehrs – zu erreichen, entstünde eine neue planerische Logik. Diese müsste zur zentralen Grundlage der kommunalen Nutzungsplanung werden.

Ein weiterer zentraler Faktor ist eine umfassende, systematische und datenbasierte Interessenabwägung. Nutzungskonflikte wie Lärm- oder Denkmalschutz sollten nicht projektweise behandelt werden, wo sie oft kaum mehr lösbar sind. Vielmehr sind sie systemisch auf Ebene der

Grundordnung der Nutzungsplanung zu klären. Genau dort wären sie bereits heute zu lösen, werden jedoch von den zuständigen Planungsbehörden häufig nicht oder nur unzureichend berücksichtigt.

Zur Unterstützung der Interessenabwägung stehen heute wissenschaftlich fundierte, quantitative Instrumente zur Verfügung, wie etwa das an der ETH Zürich entwickelte SUIPLU-Tool (Swiss Urban Information System for Parsimonious Land Use). Solche GIS-basierten Instrumente ermöglichen es, verdichtungswirksame Standorte, Mobilitätswirkungen und Wohnraumpotenziale transparent darzustellen und planerische Varianten in Szenarien objektivierbar zu vergleichen.

Nicht numerisch erfassbare Aspekte – etwa städtebauliche Qualität oder der Ortsbildschutz im Sinne des ISOS (Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung) – sind ergänzend qualitativ und standortbezogen zu würdigen. Gerade das ISOS – ein an sich wertvolles Inventar – verfehlt

seine Funktion, wenn es erst projektweise einbezogen wird, denn dies gelingt in der Praxis häufig nicht.

Erst mit einer stufengerechten Richtplanung mit tauglichen Mobilitätszielwerten und einer datenbasierten Nutzungsplanung kann der oft beschworene Paradigmenwechsel von der Siedlungsentwicklung nach aussen zu jener nach innen gelingen: dort, wo sie räumlich und funktional Sinn ergibt und gesellschaftlich den grössten Nutzen entfaltet – nämlich an gut erschlossenen, zentralen Lagen mit dem Potenzial für echte Nähe im Alltag. —

zh
aw

Architektur, Gestaltung
und Bauingenieurwesen

Sind deine Pläne nachhaltig?

Beginn Weiterbildungen

Laufend	MAS Städtebau	11.09.2026	CAS Baumanagement S, M, L, XL
20.08.2026	CAS Urbane Daten	11.09.2026	CAS Weiterbauen im Bestand
21.08.2026	CAS Stadtraum Landschaft	25.09.2026	CAS Bestellerkompetenz – Projekt- und Gesamtleitung im Bauprozess
04.09.2026	CAS Nachhaltiges Entwerfen und Konstruieren		
04.09.2026	CAS Performance-Based Design	04.02.2027	CAS Städtebau

