KONTEXTPLAN
Entwicklung
Planung
Projektmanagement
Solothurn
Bern
Zürich

Ausgabe Nr. 01
Januar 2020

Eine Publikation über Neues und Interessantes aus unserer Branche und Firma

KONTEXTE

Schwerpunkt dieser Ausgabe: Transformieren

Arealentwicklung

Bis ins Jahr 2040

Wie entsteht ein zukunftsfähiges Arbeitsplatzgebiet, das hohe Wertschöpfung und Lebensqualität aufweist, sozial und ökologisch nachhaltig sowie klimatauglich ist? Antworten auf diese Frage werden im Zusammenhang mit der Entwicklung des Sisslerfelds, der letzten grossen zusammenhängenden Arbeitszonenreserve im Kanton Aargau, gesucht.

von Katinka Corts

Das Sisslerfeld ist für den Kanton Aargau, die angrenzenden Gemeinden und auch den süddeutschen Raum ein bedeutendes Gebiet: Das 200 Hektar umfassende Gelände zwischen Stein und Münchwilen im Südwesten, Eiken im Südosten, Sisslen im Nordosten und dem Rhein im Norden ist die letzte grosse zusammenhängende Arbeitszonenreserve. Verkehrstechnisch ist diese sehr gut gelegen, fast vor den Toren Basels und in der Nähe der Flughäfen von Basel und Zürich. Das Gebiet ist zwar bereits eingezont, aber weder hinsichtlich Parzellierung noch Erschliessung bereit für eine bauliche Nutzung. Die grosse aktuelle Aufgabe ist daher, das Sisslerfeld marktfähig und baureif zu ↘

Editorial

Wir moderieren den Wandel

Sie halten die erste Ausgabe von «Kontexte», unserem Newsletter, in den Händen. Als Firma leben wir die Haltung, dass Planen und Entwickeln aus dem jeweiligen Kontext heraus und abgestimmt mit diesem erfolgen müssen. Das macht die Sache nicht immer einfacher, da die Komplexität der Aufgabe kurzfristig zunimmt – langfristig aber sind so erarbeitete Lösungen anschlussfähiger und erfolgreicher.
In regelmässigen Abständen möchten wir Ihnen künftig Einblick in verschiedene thematische Kontexte geben. Und damit hoffentlich vielfältige Inspirationen für Ihre eigene Tätigkeit liefern. Die vorliegende Ausgabe widmet sich dem Thema «Transformieren».

Lebensräume planen und entwickeln betrifft nicht bloss den physischen Raum. Es geht auch um Mindsets. Bisherige Denkhaltungen sind ↘

Editorial Fortsetzung

zu überprüfen, neue Vorgehensweisen zu entwickeln. So ist Innenentwicklung etwa vermehrt als eine Qualitätsentwicklung zu betreiben, die qualitative Verbesserungen für Wohnbevölkerung und Unternehmen bringt – die mögliche bauliche Dichte leitet sich daraus ab.

Ebenso können Areal- und Immobilienentwicklungen heute keine Insellösungen mehr sein, vielmehr sind sie bereits in der Planungsphase in den Quartierkontext einzubetten. Daran schliesst die Frage nach der Baukultur an, diese ist mehr als Baukunst. Baukultur entsteht im Dialog mit den Betroffenen und im Betrieb beziehungsweise durch die Nutzung. Im Bereich Mobilität wiederum stellt sich die Frage, wie es gelingt, dass technologische Innovationen zugunsten lebenswerterer Siedlungen eingesetzt werden und nicht bloss zur Erhöhung der Mobilität führen.

Grundsätzlich erfordert die Komplexität der Aufgabenstellungen eine integrale Herangehensweise: Wer lebenswerte und nachhaltige Quartiere, Gemeinde, Städte und Regionen entwickeln will, kommt nicht darum herum, sowohl die relevanten Fachdisziplinen als auch die Betroffenen einzubinden. Stadt-, Regional-, Freiraum-, Verkehrs- und Sozialplanende werden zu «Moderatoren des Wandels», wie es Peter Zlonicky sagt.

Last but not least erfordern Transformationsprozesse Kommunikation und Storytelling im Sinne eines integrierenden und glaubwürdigen Erzählens von anstehenden Veränderungen und zu erreichenden Zielen. Ich hoffe, die erste Ausgabe von «Kontexte» vermag einen Beitrag dazu zu leisten.

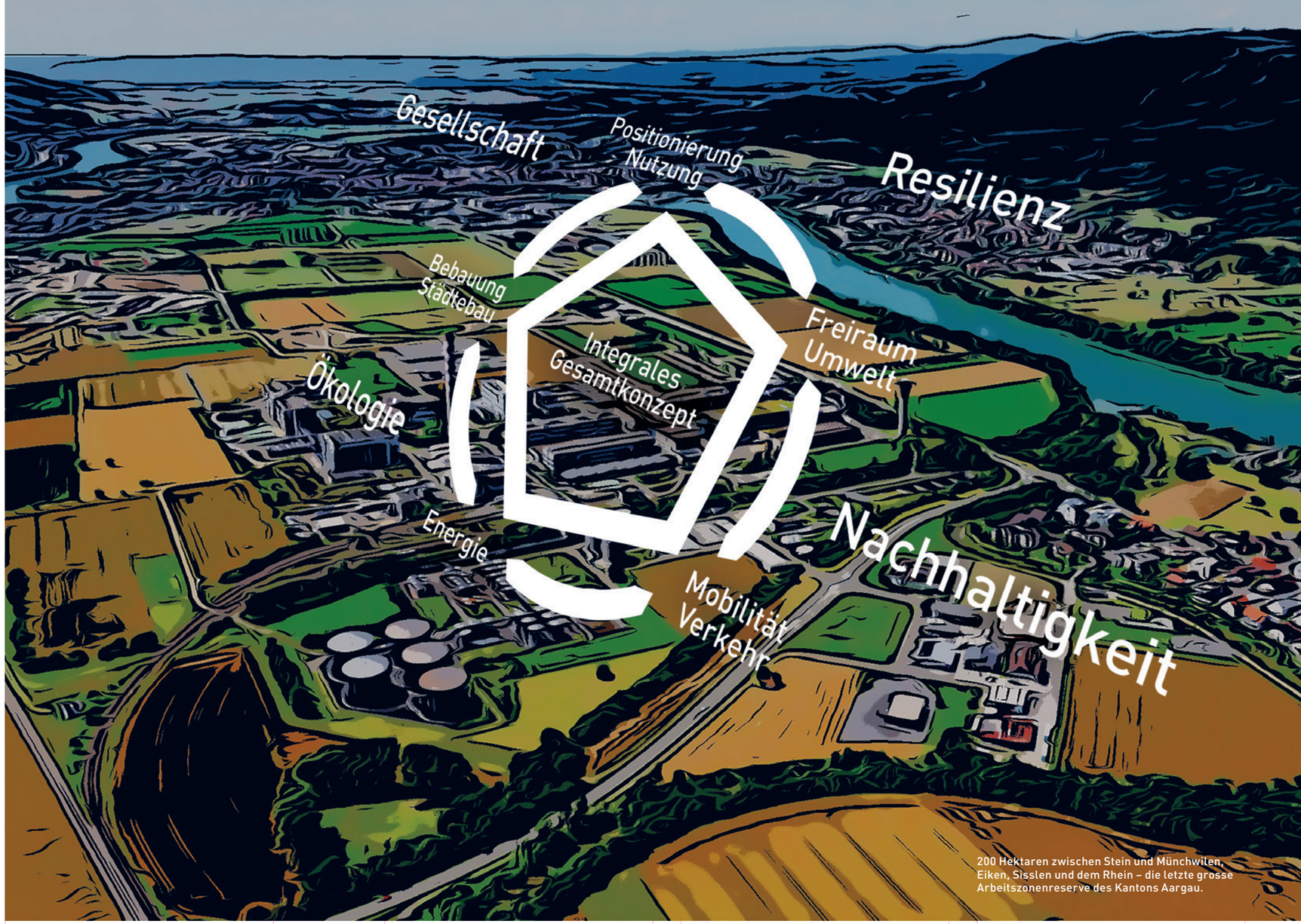
Eva Gerber
Stv. Geschäftsführerin Kontextplan

machen, und das in Abstimmung mit den Bedürfnissen der Standortgemeinden und des Fricktals.

Dass sich das Gebiet über vier Gemeinden erstreckt, ist eine Herausforderung, bei deren Bewältigung Fingerspitzengefühl und Abstimmung notwendig sind. «Wir wollen das Areal nicht einfach rasch füllen mit beliebigen Nutzungen, sondern vielmehr interessante und attraktive Arbeitsplätze schaffen und immissionsarme innovative Firmen ansiedeln», sagt Kantonsplaner Daniel Kolb. «Den bestehenden Betrieben sollen dabei Erweiterungs- und Entwicklungsmöglichkeiten bleiben.» Es wird nach guten Lösungen gesucht, die langfristig nachhaltig sind. Die Nachhaltigkeit soll sich in drei Bereichen zeigen: in einer wirtschaftlich guten Lösung, zweitens als Arbeits- und Lebensraumbereicherung für heutige und künftige Bewohner und drittens hinsichtlich der Umweltverträglichkeit.

Mittels einer Testplanung, für die vier Teams angefragt werden, will der Kanton die Entwicklungsmöglichkeiten des Areals integral ausloten und darstellen. Dabei sind die Themen Positionierung und Nutzung, Städtebau, Freiraum und Umwelt sowie Mobilität und Verkehr aufeinander abzustimmen. Beauftragt mit Vorbereitung, Durchführung und Nachbereitung der Testplanung ist Kontextplan. Ergänzend zur Testplanung ist die Projektleiterin Eva Gerber auch für die Partizipation der Öffentlichkeit sowie die regelmässige Information über die Projektentwicklung zuständig. Denn «derart langfristige Entwicklungen brauchen eine gute Verankerung bei denjenigen, die schlussendlich die relevanten Planungsentscheide treffen», so Eva Gerber.

Bei der Planung unter dem Titel «Zielbild 2040+» wird neben dem Arbeiten auch das Wohnen berücksichtigt werden. «Natürlich müssen wir das mitdiskutieren», sagt Kolb. «Wenn so viele Leute zusätzlich in diesem Gebiet arbeiten, betrifft das nicht zuletzt auch das Angebot an Wohnungen, Schulen, Einkaufsmöglichkeiten und Grünräumen.» Nachhaltigkeit heisst hier, dass die Arbeitsplätze im Idealfall auf kurzem Weg erreicht werden, die Arbeitnehmenden also auch zu Anwohnern und im Sisslerfeld heimisch werden.



200 Hektaren zwischen Stein und Münchwilen, Eiken, Sisslen und dem Rhein – die letzte grosse Arbeitszonenreserve des Kantons Aargau.

Welche Firmen und Betriebe in das neue Arbeitsgebiet zwischen den historisch gewachsenen Dörfern kommen sollen, wird sich weisen. Der aktuelle, noch gültige kantonale Richtplan, der 2011 beschlossen wurde, sehe vor allem die Ansiedlung von Chemie- und Pharmakonzernen vor sowie produzierende und verarbeitende Nutzungen, sagt Kantonsplaner Kolb. «Passend zum nahen Life-Science-Cluster Basel.» Betriebe fast ausschliesslich aus dieser Branche anzusiedeln, sei aber nicht zwingend, und man habe den Auftrag, diese Vorgaben aus dem Richtplan zu überprüfen. Es sei gut möglich, dass man dabei von der Ausschliesslichkeit wegkomme, hin zu einer Mischung von Unternehmen aus verschiedenen Branchen, so Kolb. Synergiemöglichkeiten sollen aber trotzdem genutzt werden, ohne ein risikoanfälliges System aufzubauen. «Wir sind gespannt auf die Ergebnisse der vier Teams.»

Ein Schwerpunkt dabei ist, dass das Projekt ausdrücklich grenzüberschreitend gedacht werden soll. Von Anfang an gehörte zur Projektorganisation auch eine Vertretung der deutschen Stadt Bad Säckingen sowie des Regionalverbandes Hochrhein-Bodensee. «Bereits heute kommen schon viele Grenzgänger und Grenzgängerinnen zum Arbeiten in die Schweiz, und der kulturelle Austausch ist intensiv», sagt Kolb. «Wir wollen mit dem Projekt ein weiteres Zusammenwachsen erreichen.»

Die grösste Herausforderung bei der Planung bleibt die lange Dauer. Die Beteiligten orientieren sich bis ins Jahr 2040 – kaum möglich vorauszuahnen, welchen Ansprüchen Projekte dann gerecht werden müssen. Wie wohnt, arbeitet und lebt man dann? Ein solcher Planungsprozess ist nicht nur intensiv, sondern auch fachlich komplex – betroffen ist neben dem Kanton, den Gemeinden und Regionalvertretungen auch die Öffentlichkeit. Für alle Beteiligten ist wichtig, dass das Areal nicht unüberlegt und schnell überbaut wird. Sondern dank einer Planung in Etappen auf die jeweiligen Bedürfnisse reagiert werden kann. «Es wäre falsch, jetzt zu schnell Bauten zu realisieren und dann in zehn Jahren zu merken, dass wir uns damit enorm eingeschränkt haben», sagt Kolb. Auch die Infrastruktur sollte man nicht auf Vorrat bauen, da ebenfalls unklar ist, was und wie viel genau benötigt wird. In der Testplanung, bis Herbst 2020, sollen mit möglichst weitem Blick die Massnahmen identifiziert werden, die heute und in den kommenden Jahren ergriffen werden müssen. Das ist der erste Schritt, mit dem auch die weiteste Reise beginnt.

www.sisslerfeld.ch

Debatte: Der Verkehr nimmt zu, das Bedürfnis nach Mobilität ebenfalls – wie soll das gehen?

Mobilität und Verkehr, aktiv gestalten, nicht geschehen lassen

Von Markus Reichenbach, Geschäftsführer Kontextplan

Das Mobilitätsbedürfnis und das Verkehrsaufkommen nehmen weiter zu, stärker als das Bevölkerungswachstum. Die Überlastung von Schiene und Strasse wird akut. Wie soll das weitergehen?

Die Digitalisierung mit ihren technischen Möglichkeiten in der Mobilität fasziniert. Und weckt die Hoffnung, die elegante Antwort auf die drängenden Fragen zu sein.

Grosse Ausbauprojekte von Bahn und Bahnhöfen und auf dem Nationalstrassennetz sollen Engpässe beseitigen. Es werden aber neue Engpässe entstehen. Die neuen Technologien versprechen eine effizientere Nutzung der Infrastruktur, eine höhere Verfügbarkeit der Mobilität, weniger Flächenverbrauch für das Parken in den Zentren und wecken Hoffnung, dass die «angebotsorientierten» Grenzen des Wachstums hinausgeschoben werden können.

Allerdings besteht unter Fachleuten grosse Unsicherheit über die wirklichen Konsequenzen des Technologieschubs. Die Individualisierung des ÖV und die Ausweitung der Möglichkeiten des MIV führen möglicherweise zu einem sprunghaften Mobilitätswachstum mit viel mehr (wie auch immer) motorisierten Fahrzeugen. Bisher führten neue Angebote nie zu einer nachhaltigeren Mobilität, sondern immer zu einem Mehr von allem. Wohin wollen wir eigentlich? Neue Technologien sind weder gut noch böse, sie haben das Potenzial, beides zu sein. Es ist an uns, sie bewusst und im richtigen Kontext einzusetzen. Die Entwicklung kommt oder vielmehr: Sie ist schon da. Sie wird bisher fast ausschliesslich den Unternehmen überlassen, welche naturgemäss mit betriebswirtschaftlichem Fokus agieren.

Wie nie zuvor prägt heute die Mobilität unser Leben und ist der Verkehr ein zentraler und vielerorts dominanter Bestandteil unserer öffentlichen Lebensräume. Welches Bild haben wir von der Mobilität und dem Verkehr der Zukunft, als wichtiger Teil unseres Lebens? Von allem immer mehr, weil Wachstumsprognosen immer eintreten oder sogar übertroffen werden? Oder erkennen wir, dass die Entwicklung ein Resultat unseres Handelns ist? Gestalten wir aktiv, indem wir entscheiden, wohin die Reise gehen soll. Stellen wir den technologischen Fortschritt in diesen Kontext und definieren klare Rahmenbedingungen.
Das wegweisende Zukunftsbild muss sich an der Situation in unseren Städten und Kernagglomerationen orientieren. Hier leben am meisten Menschen, deren Bedürfnisse nach Mobilität, Aufenthalt und Begegnung sich im beschränkten öffentlichen Lebensraum kondensieren. Die etablierten Planungsgrundsätze sind richtig: Stadt der kurzen Wege, Angebotsorientierung, Verkehr vermeiden, verlagern, verträglich gestalten. Let's do it!

Kurze Wege sind Lebensqualität und ermöglichen eine markante Steigerung der Anzahl Personenwege auf gleichbleibender Infrastruktur. Dies erreichen wir nicht mit immer mehr und schnelleren Verbindungen über Distanzen, sondern indem die Mobilität auf kurzen Strecken verfügbar und günstig und über längere Strecken beschränkt und teuer wird, für Menschen und für Güter. Dies unterstützt die raumplanerische Zielsetzung der günstigen Nutzungsdurchmischung. Und um exemplarisch ein anderes Themenfeld zu streifen: Der Pendlerverkehr in den Kernagglomerationen gehört konsequent auf den ÖV, auf den Velosattel und auf die eigenen Füsse.

Die technologische Entwicklung ist Mittel zum Zweck und unserer Vision humaner Lebensräume unterzuordnen.

Mehr Geld oder mehr Planung – Kontextplan an der «Velo City» in Dublin

Ktxp – Das jüngste Leitmotto der jährlich in Dublin stattfindenden Fahrrad-Fachkonferenz war «Cycling for the Ages». Im Mittelpunkt der wichtigsten Fahrrad-Fachkonferenz mit 1300 Teilnehmenden, 300 Vortragenden und über 80 Teilveranstaltungen stand damit die Förderung des Alltags- und Freizeitradfahrens für alle Alters- und Fähigkeitsgruppen sowie für Männer und Frauen gleichermassen. Die Themen der Vorträge und Workshops reichten von der Umsetzung nachhaltiger städtebaulicher Ansätze über die Bedeutung der Fahrradförderung bis zu den verschiedenen Möglichkeiten, Anreize für die Nutzung des Fahrrads als nachhaltige Form der Mobilität zu schaffen.

Julian Baker, Verkehrsplaner und Teamleiter von Kontextplan, hielt im Rahmen der Teilveranstaltung «Money makes the world go round? Cycling and Funding» einen Vortrag über die effizientere Nutzung oft begrenzter öffentlicher Mittel für die Veloplanung. Eine der Kernfragen dazu lautete: «Brauchen wir mehr Geld fürs Radfahren, oder nutzen wir die Mittel effizienter?» Für Baker ist die Antwort eine Mischung aus beidem: «Wir müssen auf mehr Mittel drängen, aber wir sollten sie auch effizienter einsetzen.» Letzteres könne zum Beispiel durch eine vorgängige Analyse des Fahrradpotenzials erfolgen, wie dies beispielsweise für die Planung von Velobahnen im Kanton Bern durch Kontextplan durchgeführt wurde.

Netze statt Röhren für die Mobilität

Von Paul Schneeberger, Leiter Verkehrspolitik und des Schweizerischen Städteverbands

Bei der Gestaltung unserer Mobilität befinden wir uns an einem Wendepunkt: Elektrifizierung, Automatisierung und Vernetzung sind populäre Schlagworte geworden.

Falls der Strommix stimmt, kann uns die Elektrifizierung helfen, den Abgasausstoss des Strassenverkehrs zu reduzieren. Das kommt dem Klima und somit uns allen zugute. Wenn technisch in sich geschlossene Verkehrssysteme wie die Bahn zumindest teilweise automatisiert werden, wird ihr Betrieb präziser. Das macht die Ortsveränderung für Pendelnde und Freizeitreisende entspannter.

Der bedeutendste Hebel für eine zukunftsfähige Gestaltung unserer künftigen Mobilität ist aber das Vernetzen. Digitale Applikationen gestatten es uns, Wege einfach so zu gestalten und zurückzulegen, dass auf allen Etappen jenes Verkehrsmittel gewählt wird, das dafür besonders geeignet ist. Das Velo, das Tram oder der Bus dort, wo die Siedlung dicht ist. Das Auto dort, wo nur wenige Menschen wohnen.

Damit durch diese kluge digitale Vernetzung auf der bestehenden Verkehrsfläche mehr Menschen mobil sein können, ist bei der physischen Weiterentwicklung der Verkehrsnetze ein Umdenken angezeigt. Die Räume für Fussgänger, Velofahrende, Benutzerinnen und Benutzer von Bahn und Bus sowie Autofahrer sind nicht länger isoliert zu betrachten.

Sie sind vielmehr im Verbund so zu entwickeln, dass die verschiedenen Fortbewegungsmittel ihre Stärken optimal ausspielen können und wir auf Dauer mit der bestehenden Verkehrsfläche auskommen. Ein besonderes Augenmerk ist dabei auf die Übergangsbereiche zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln zu richten, zumal dort, wo die ländliche, vom Auto dominierte Verkehrswelt auf jene der Stadtgebiete trifft, also S-Bahn, Tram, Bus und Velo vermehrt im Einsatz sind.

Gefragt sind klug gestaltete Mobilitätsdrehscheiben, die das Umsteigen vom einen auf das andere Verkehrsmittel so einfach wie möglich machen. Drehscheiben, die auch dazu beitragen, unsere Agglomerationen besser zu strukturieren.

Unter dem Strich geht es darum, alle Mobilitätsangebote physisch und digital zu vernetzen. Und zwar in einer Weise, dass Menschen und auch Waren verlässlich und zügig vorwärtskommen – in den Verkehrsmitteln, die den jeweiligen Siedlungsstrukturen angemessen sind.

Röhrenblicke sind passé, die Zeit der vernetzten Betrachtungen ist angebrochen.

Erste nationale Mobilitätskonferenz «Mobilität neu denken» – worum es ging und was davon bleibt.

Von Stefanie Ledergerber

Mobilität ist weit mehr als das Resultat von Verkehrsplanung. Die Abstimmung von Siedlung und Verkehr ist deshalb ein klarer politischer Auftrag. Trotz aller Bestrebungen für eine Siedlungsentwicklung nach innen, die Förderung von kurzen Wegen und die Stärkung der flächeneffizienten und ressourcenschonenden Verkehrsmittel (ÖV, Velo- und Fussverkehr) hat der Verkehr in den vergangenen Jahren weiter zugenommen. Die genannten Strategien scheinen also alleine nicht auszureichen, um die Verkehrsprobleme nachhaltig zu lösen.

Im Kontext dieser Ausgangslage hat das Bundesamt für Raumentwicklung ARE am 26. August 2019 zur 1. Nationalen Mobilitätskonferenz ins Zentrum Paul Klee in Bern eingeladen. Mit Keynotes aus verschiedenen Blickwinkeln – politisch durch Bundesrätin Simonetta Sommaruga, wissenschaftlich durch Sven Kesselring, Professor der Hochschule Nürtingen-Geisslingen (D) und praxisbezogen durch Pierre de Meuron – wurde der künftige Umgang mit Mobilität kritisch reflektiert.

Zwar hatten die Teilnehmenden am Ende der Tagung kein Patentrezept, wie Mobilität in Zukunft transformiert werden soll. Als besonders bedeutsam zeigten sich aber folgende beiden Punkte:

Die Multimodalität wird weiter an Bedeutung gewinnen. Durch die unaufhaltsame Digitalisierung werden sich wohl Dienstleistungen wie «Mobility as a Service» (MaaS) etablieren. Dabei werden die Verkehrsmittel noch viel stärker miteinander verknüpft, ohne dass wir einen «Koordinationsaufwand» haben.

Die Förderung von kurzen Wegen ist die Basis für den künftigen Umgang mit Mobilität. Vielerorts wird dies zwar als Ziel festgehalten, bei der tatsächlichen Umsetzung fehlt es aber an Wissen, Erfahrung und Instrumenten. Schnell werden die Bestrebungen als wirtschaftsfeindlich und den menschlichen Bedürfnissen zuwiderlaufend abgetan. Hier sollte angesetzt werden, sollten wir weiter forschen, diskutieren und unsere Energie investieren.

«Wir wollen das Zeughausareal als Veranstaltungsraum und Treffpunkt etablieren»

Das realisierte Projekt soll die Stadt Rapperswil-Jona in den nächsten Jahren zusammenschweissen. Wie die Chancen dafür stehen, erklärt Stadtrat Thomas Furrer.

Interview: Katinka Corts

Herr Furrer, in der Mitte der zusammenwachsenden Doppelstadt entsteht ein Areal mit soziokulturellem Angebot – ein Glücksfall, oder wie kam es dazu?
Das militärische Zeughaus hier wurde bis Ende der 1980er-Jahre genutzt. Als es dafür keinen Bedarf mehr gab, bot der Kanton den östlichen Teil der Stadt zum Kauf an. Für uns ist die Weiterentwicklung und Neunutzung des Zeughausareals ein Vorbildprojekt für die Vereinigung von Rapperswil und Jona, die vor zwölf Jahren stattfand. Das Gelände gehört der Stadt Rapperswil, gefühlt ist es aber eher Jona, weil wir uns abseits vom Städtli am See befinden.
So logisch es erscheint, dieses Gelände als Bindeglied zu entwickeln, so riskant ist es auch. Uns ist natürlich die periphere Lage bewusst – es ist ein Nachteil. Zum Zeughausareal muss man bewusst gehen, hier kommt man nicht als Passant vorbei.

Welches waren die ersten Schritte, die Sie im Umgang mit dem neu gewonnenen Gelände gemacht haben?
Zunächst ging eines der Gebäude an die Stiftung Kunstzeughaus, ein weiteres wird von Anfang an von der Stiftung Balm genutzt. Im Kunstzeughaus ist Schweizer Gegenwartskunst ausgestellt, die Stiftung Balm betreibt im anderen Haus eine heilpädagogische Schule. Die anderen Gebäude waren früher Lagerräume und Werkstätten; wir konnten sie, trotz einfacher Infrastruktur, in den letzten etwa 10 Jahren an verschiedene Nutzer vermieten. So gibt es ein Brockenhaus, ein Familienforum mit Kita, eine private Kunstschule und eine Bar.

Das klingt nach einem grundsätzlich funktionierenden Konzept. Wie kam es dann zur Nutzungsstudie?
Die einfache Ausstattung bei dennoch ortsüblichen Mietpreisen war zunehmend ein Problem. Die Ansprüche der Mietparteien stiegen, und wir renovierten Stück für Stück das Areal. Mit der Zeit wurde uns klar, dass wir das Areal umfassend zum Projekt machen müssen, wenn wir den Anspruch eines Raums mit Scharnierfunktion in der Stadt einlösen wollen.

Vor drei, vier Jahren begann unsere Zusammenarbeit mit der Firma Kontextplan. In der gemeinsam entwickelten Strategie Trilogie wird das Areal als Treffpunkt, Stadtlabor und Wohnraum verstanden. Nachdem sich der Stadtrat zum Nutzungs- und Bewirtschaftungskonzept bekannt hat, planten wir gemeinsam mit Mietern und Nutzern weiter. Von den aktuellen Mietern und Externen haben wir einen Strauss von guten Projektideen bekommen. Nun gilt es, diese so zu kombinieren, dass sie auch im Betrieb als Nachbarn gut funktionieren.

Wie reagierten die aktuellen Nutzer auf die Neustrukturierung des Areals?
Die Reaktionen auf unser Vorhaben waren unterschiedlich. Mieter sind meist besorgt, wenn sie nicht wissen, was genau verändert werden soll und welche Neumieten in Zukunft zu zahlen sind. Für manche stellt sich auch die Frage des Wegzugs. Eine bauliche Machbarkeitsstudie hat uns gezeigt, in welchem Rahmen wir in etwa investieren müssen um das Zeughaus 3 und 4 wieder einigermassen zeitgemäss vermieten zu können. Die Häuser bleiben dabei erhalten, werden aber mit neuen Installationen ausgerüstet und minimal energetisch verbessert. Dazu gehören zum Beispiel neue Glasscheiben und Türen hinter den grossen Toren als eigentliche Gebäudehülle.

Wie erfahren die Nutzer und Nutzerinnen von diesen Planungen und Ideen?
Um dieses Vorhaben den bestehenden Nutzern zu vermitteln und gleichzeitig das Zeughausareal mehr in den Herzen und Köpfen der Stadtbevölkerung zu verankern, ist der Arealsverein gegründet worden – als Vorschlag und aus der Erfahrung von Kontextplan. Der Verein bringt Struktur und Boden, vertritt gemeinsame Interessen der Mietenden und soll zukünftig mit gezielten Anlässen auf dem Areal auftreten, wie mit dem Sommerfest von Ende Juni. Das entspricht auch unserem Ziel seitens der Stadtentwicklung, den Ort als Teil der Stadt zu positionieren und vermehrt öffentliche Publikumsnutzungen hierherzubringen.

Abgesehen vom vorgeschlagenen Mietkonzept soll auf dem östlichen Teil des Areals ein Kinder- und Jugendzentrum in ein Bestandsgebäude einziehen. Wie konkret sind diese Planungen bereits?
Das Projekt ist von uns aus fertig, gebaut wird seit Herbst 2019. Wir werden die hohe Kranhalle mit einem neuen Zwischenboden ausstatten. Neben das Kinder- und Jugendzentrum wird auch der Bereich Elektronische Musik der Musikschule Rapperswil-Jona ziehen. Wir konnten das Objekt aus der Renditebuchhaltung nehmen und in das Verwaltungsvermögen auslagern, was solche öffentlichen Nutzungen vereinfacht. Für uns steht hier nicht das Monetäre im Vordergrund, sondern die soziokulturelle, gemeinschaftliche Nutzung. Wir wollen Raum schaffen für das, wofür bei üblichen Renditeüberlegungen der Platz fehlt.

Ein hehres Ziel – aber wie passt das zum Siedlungsdruck der Städte und den steigenden Grundstückspreisen?
Ein Glück für uns ist, dass Rapperswil-Jona immer linksgrüner wird. Vor 10 oder 15 Jahren wäre eine solche Idee viel mehr in die Kritik geraten. Heute sehen wir den Bedarf, es braucht Möglichkeiten für die Kultur, besonders für die unterschwellige Kultur einer Stadt. In Rapperswil wollen bislang die meisten etwas am seenahen Fischmarktplatz veranstalten – wir wollen nun das Zeughausareal als Veranstaltungsraum und Treffpunkt etablieren. Schlussendlich brauchen wir hier eine hohe Frequenz an Passanten, sonst entwickelt sich das Areal nicht. Interessante Nutzungen wie eine Bar sind ein Glücksfall für diese Positionierung, auch Arbeitsplätze und Wohnen in der Nähe beleben den neuen Freiraum. Wir streben einen möglichst breiten Nutzungsmix auf dem Areal an. Es hat sich aber auch schon gezeigt, dass viele Leute Angst vor Konflikten, zum Beispiel hinsichtlich Lärmimmissionen, haben. Unserer Meinung nach sollte hier – wenn überhaupt – auch nicht einfach nur ein Wohnhaus gebaut, sondern in einer letzten Etappe ein Angebot für Clusterwohnungen und Wohngemeinschaften entwickelt werden.

Kontext

Seit 2016 beschäftigt sich Kontextplan mit der Weiterentwicklung des ehemaligen Zeughausareals zwischen Rapperswil und Jona. Die gemeinsam mit den Verantwortlichen der Stadtbehörde erarbeitete Studie sieht, entsprechend den strategischen Leitlinien zur Stadtentwicklung, eine Neuordnung der bestehenden Nutzungen vor, sodass gewerbliche, soziokulturelle und gemeinschaftliche Bereiche nebeneinander ihren Platz finden. Die Neustrukturierung soll die Themen Treffpunkt, Stadtlabor und urbanes Wohnen abdecken, dies unter der Überschrift «Trilogie Zeughausareal».
Neben der Sanierung und dem teilweisen Umbau der Bestandsgebäude ist ein wichtiger Teil des Konzepts, den Freiraum öffentlich nutzbar zu machen. Dafür wurden bereits die bestehenden Mietparkplätze auf dem Hauptplatz aufgehoben und städtische Parkplätze im Osten des Areals angelegt. Den freien Platz nutzen nun die anliegenden Mieter, etwa eine Bar und das Kunst(Zeug)Haus, zudem sind wöchentlich Food Trucks zu Gast und ein eigens gegründeter Gartenverein bepflanzt Hochbeete mit allerlei Gemüsepflanzen und Blumen.
Mit der Ansiedlung eines grossen Kinder- und Jugendzentrums in der Mitte des Zeughausareals binden die Planer eine weitere Zielgruppe ein, mit der die bestehenden Nutzer ergänzt wird. Dank Familienzentrum, neuen und bestehenden Kunst-, Kultur- und Werkstattangeboten sowie dem alteingesessenen Brockenhaus wird fast allen etwas geboten. Das Begleitmandat von Kontextplan soll mit der Zeit auslaufen, im Idealfall übernimmt der Zeughausverein die Verantwortung für die Umsetzung der Konzepte und findet entsprechend den Nutzungsideen neue Mieter für das Areal. Dieses soll zukünftig von allen Menschen aus den benachbarten Wohnquartieren genutzt werden – sowie eine Schnittstelle zwischen den Stadtteilen Rapperswil und Jona bilden.

Thomas Furrer, parteilos, ist Stadtrat und Ressortvorsteher Bau und Liegenschaften in Rapperswil-Jona

Lebensräume – Fotoessay

Whitney Museum New York, terrace, 10/11/2017, 2.24 pm; aus der Bilderserie «Urbane Lebensräume» von Markus Reichenbach

«Damit aus einem Teil des öffentlichen Raums ein Lebensraum werden kann, muss dieser in der Essenz zum Begegnungsort werden.»

Markus Reichenbach, Geschäftsführer Kontextplan

Bibliothek

«Handbuch Quartierentwicklung»
Individualisierung, demografischer Wandel, Innenentwicklung, Migration, Strukturwandel im Detailhandel und weitere Entwicklungen verändern unserer Quartiere und Zentren. Ausgehend von einer Best-Practice-Analyse zeigt die Autorin, Kontextplan-Geschäftsleitungsmitglied Eva Gerber, im «Handbuch Quartierentwicklung» Erfolgsfaktoren und Stolpersteine sowie Wege auf, wie dieser Wandel mit Beteiligung der Betroffenen zukunftsgerichtet gestaltet werden kann. Programm Projets urbains (Hrsg.): Handbuch Quartierentwicklung, Wissen für die Praxis aus acht Jahren Programm «Projets urbains – Gesellschaftliche Integration in Wohngebieten», 99 Seiten, Bern 2017
www.kontextplan.ch/quartierentwicklung

Impressum

Herausgeber: Kontextplan AG
CH-3011 Bern, Gutenbergstrasse 6, 031 544 22 55
CH-4500 Solothurn, Biberiststrasse 24, 032 626 59 26
CH-8002 Zürich, Seestrasse 41a, 043 544 05 55

info@kontextplan.ch

Konzept: Kontextplan, MvH Industries
Art-Direktion: Christoph Stähli, c.staehli@boxx.ch
Redaktion, Mitarbeitende dieser Ausgabe:
Katinka Corts, Eva Gerber, Stefanie Ledergerber, Markus Reichenbach, Paul Schneeberger

Erscheint jährlich
Auflage: 1500 Stück
Für Nachbestellungen wenden Sie sich bitte an den Herausgeber.

Die Wiedergabe von Artikeln und Bildern, auch auszugsweise oder in Ausschnitten, ist nur mit ausdrücklicher Genehmigung der Kontextplan gestattet.

KONTEXTPLAN