

3. KONGRESS STADT-ENERGIE-VERKEHR
3^{ÈME} CONGRÈS VILLE-ENERGIE-MOBILITÉ

**VERDICHTETE STADT
UND ÖFFENTLICHER
RAUM IN DER
2000-WATT-ZUKUNFT
VILLE DENSIFIÉE ET
ESPACE PUBLIC DANS
L'AVENIR À 2000
WATTS**

MITTWOCH / MERCREDI 20.3.2013
CLEANTEC CITY, BERNEXPO

www.stadt-energie-verkehr.ch
www.ville-energie-mobilite.ch

Trägerschaft/organisateurs



Inhaltsverzeichnis | Table des matières

- 2** Inhaltsverzeichnis | Tables des matières
- 4** Sponsoren | Sponsors
Patronat | Patronage
- 5** Refererierende | Intervenant(e)s
- 15** **Abstracts / Résumés**
- 15** **Patrick Rérat**
Le regain d'attractivité résidentielle des villes suisses : tendances et enjeux
- 17** **Heinrich Gugerli**
Der Beitrag der NutzerInnen zu suffizienten Wohnen
- 21** **Hans Drexler**
DGJ071 Minimum Impact Haus
- 23** **Denis Rambaud**
Le tram-train de Mulhouse: un levier pour redessiner l'espace public et s'engager
verse une ville post-carbone
- 25** **Marcel Hänggi**
Von der Unvereinbarkeit des Autos mit der menschlichen Würde
- 27** **Tinetta Maystre**
Vivre et pratiquer sa ville, la mobilité douce à l'exemple de Renens
- 31** **Cristina Woods**
Food Urbanism Initiative
- 35** **Martin Klöti**
Vom Verdruss zum Genuss - bewusst essen in der 2000 Watt-Gesellschaft
- 37** **Elisabeth Bühler**
Sozial nachhaltige öffentliche Freiräume in Städten
- 39** **Fritz Lehmann**
Sicherheit in der verdichteten Stadt - und was macht die Polizei?

Sponsoren | Sponsors



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Bundesamt für Energie BFE
Office fédéral de l'énergie OFEN
Ufficio federale dell'energia UFE
Uffizi federal d'energia UFE



SOLVATEC
Die Kompetenz für Solarenergie



Patronat | Patronage



energie schweiz



EnergieSchweiz für Gemeinden



european energy award

Dr. Elisabeth Bühler

Elisabeth Bühler arbeitet als Oberassistentin und Projektleiterin am Geographischen Institut der Universität Zürich. In ihrer Forschungstätigkeit interessiert sie sich für soziale Differenzen und Ungleichheiten in verschiedenen nationalen, regionalen und lokalen Kontexten. Elisabeth Bühler war u. a. Leiterin des SNF-Projektes "Geschlechterungleichheiten in den Regionen der Schweiz" (SPP "Zukunft Schweiz"). Ein Produkt dieses Forschungsprojektes war der "Frauen- und Gleichstellungsatlas Schweiz", der 2001 auf deutsch und 2002 auf französisch im Seismo Verlag erschienen ist. Als Online Frauen- und Gleichstellungsatlas Schweiz ist ein update dieser Arbeit über das Internet Portal des BFS zugänglich. Zwischen 2005-2011 leitete E. Bühler das interdisziplinäre SNF-Projekt "Nachhaltiges Entwerfen, Bewirtschaften und Aneignen städtischer Parkanlagen" (Projekt im Rahmen des NFP 54 "Nachhaltige Siedlungs- und Infrastrukturentwicklung").

Elisabeth Bühler est maître-assistante et cheffe de projet à l'Institut de géographie de l'Université de Zurich. Dans son activité de chercheuse, elle s'intéresse aux différences et inégalités sociales dans divers contextes nationaux, régionaux et locaux. Elisabeth Bühler a dirigé entre autres le projet FNS « Inégalités entre les sexes dans les diverses régions de la Suisse » (PP « Demain la Suisse »), qui a notamment débouché sur l'Atlas suisse des femmes et de l'égalité, paru en 2001 en allemand et en 2002 en français aux éditions Seismo. Une version actualisée de ce travail est disponible en ligne sur le site de l'OFS. De 2005 à 2011, E. Bühler a dirigé le projet FNS interdisciplinaire « Conception, gestion et appropriation durables des parcs publics » (dans le cadre du PNR 54 « Développement durable de l'environnement construit »).

Kontakt | Contacte:

Geographisches Institut

Wirtschaftsgeographie

Universität Zürich

Geographisches Institut

Winterthurerstrasse 190

CH-8057 Zürich

E-Mail: elisabeth.buehler@geo.uzh.ch

Hans Drexler

Hans Drexler studierte Architektur an der TU Darmstadt, ETH Zürich, Bartlett London und an der Städelschule in Frankfurt. Er war wissenschaftlicher Mitarbeiter an der TU Darmstadt bei Prof. Hegger. Der Schwerpunkt seiner Forschung und Lehre ist die Integration der Nachhaltigkeit in Entwurfs- und Planungsprozessen. Hans Drexler ist Partner im Büro Drexler Guinand Jauslin Architekten. Sein „Minimum Impact House“ wurde mehrfach ausgezeichnet. Seit 2009 ist er Vertretungsprofessor an der msa | münster school of architecture.

Hans Drexler a étudié l'architecture à la TU Darmstadt, à l'EPF Zurich, à la Bartlett London et à la Städelschule de Francfort. Il était collaborateur scientifique à la TU Darmstadt chez le prof. Hegger. Le thème central de sa recherche et de son enseignement est l'intégration de la durabilité dans les processus de projets et de planification. Hans Drexler est partenaire au sein du bureau Drexler Guinand Jauslin Architekten. Son « Minimum Impact House » a plusieurs fois été distingué. Depuis 2009 il est professeur remplaçant à la msa | münster school of architecture.

Kontakt | Contacte:

Drexler Guinand Jauslin Architekten AG
Rietlistrasse 27
8006 Zürich
E-Mail: drexler@dgj.eu

Heinrich Gugerli

Seit seinem Eintritt in die Stadtverwaltung im Jahre 1999 leitet Heinrich Gugerli die Fachstelle nachhaltiges Bauen im Hochbaudepartement. Die Fachstelle ist zuständig für Energieeffizienz, Bauökologie und gesundes Innenraumklima bei den städtischen Bauten und den von der Stadt durchgeführten Architekturwettbewerben. Die Fachstelle ist zudem Ansprechpartnerin zum Bauen für die 2000-Watt-Gesellschaft und pflegt aktiv das Netzwerk mit internen und externen Partnern.

Heinrich Gugerli ist Vizepräsident von eco-bau (www.eco-bau.ch), einer Organisation von über 40 Hochbauämtern von Bund, Kantonen und Städten. Deren Ziel ist die Förderung der Nachhaltigkeit im öffentlichen Bau. Er vertritt den Schweizerischen Städteverband in der KBOB Fachgruppe Nachhaltiges Bauen und wirkt mit in der Plattform Ökobilanzdaten im Baubereich. Er ist Gründungsmitglied des Netzwerkes Nachhaltiges Bauen Schweiz und ist Vertreter der öffentlichen Bauherren in der Steuerungsgruppe für den Standard Nachhaltiges Bauen Schweiz.

Depuis son entrée à l'administration municipale zurichoise en 1999, Heinrich Gugerli dirige le service Construction durable du Département des constructions publiques. Ce service est responsable de l'efficacité énergétique, de la construction écologique et de la qualité de l'air intérieur dans les constructions de la Ville et dans les concours d'architecture lancés par la Ville. Le service est en outre l'interlocuteur du projet Société à 2000 watts pour la construction, et il entretient activement le réseau formé avec des partenaires internes et externes.

Heinrich Gugerli est vice-président d'eco-bau (www.eco-bau.ch), organisation regroupant plus de 40 services et départements des constructions fédéraux, cantonaux et municipaux, dont l'objectif est d'encourager la durabilité des constructions publiques. Il représente l'Union des villes suisses au sein du groupe Construction durable de la Conférence de coordination des services de la construction et des immeubles des maîtres d'ouvrage publics (KBOB) et il collabore à la plateforme « Ökobilanzdaten im Baubereich ». Il est membre fondateur du Réseau pour la construction durable en Suisse et représente les maîtres d'ouvrage publics au sein du groupe de pilotage du standard de construction durable Suisse.

Kontakt | Contacte:

Stadt Zürich
Amt für Hochbauten
Lindenhofstrasse 21
Postfach
8021 Zürich
E-Mail: heinrich.gugerli@zuerich.ch

Marcel Hänggi

Marcel Hänggi, Jahrgang 1969, hat in Zürich Geschichte studiert. Er lebt als Journalist mit den Schwerpunkten Wissenschaft, Umwelt, Energie und Technik in Zürich. Im Rotpunktverlag erschienen seine Bücher «Wir Schwätzer im Treibhaus. Warum die Klimapolitik versagt» (2008) und «Ausgepowert. Das Ende des Ölzeitalters als Chance», herausgegeben von der Schweizerischen Energie-Stiftung (2011). Derzeit arbeitet er an einem Buch über technischen Wandel.

www.mhaenggi.ch

Marcel Hänggi, né en 1969, a étudié l'histoire à Zurich, où il vit. Journaliste, il s'est spécialisé dans les sciences, l'environnement, l'énergie et la technique. Ses ouvrages «Wir Schwätzer im Treibhaus. Warum die Klimapolitik versagt» [Nous qui bavardons dans la serre. Les raisons de l'échec de la politique climatique] (2008) et «Ausgepowert. Das Ende des Ölzeitalters als Chance» [La fin de l'ère du pétrole considérée comme une opportunité], publié par la Fondation suisse de l'énergie (2011), ont paru aux éditions Rotpunktverlag, à Zurich. Il travaille actuellement à un ouvrage sur la mutation technologique.

www.mhaenggi.ch

Kontakt | Contacte:

Herr

Marcel Hänggi

Hofstrasse 16

8032 Zürich

E-Mail: info@mhaenggi.ch

Martin Klöti

Prof. Martin Klöti, dipl. Kult.Ing. ETH/BWI, ist Leiter des Instituts für Geistes- und Naturwissenschaften der Hochschule für Technik an der Fachhochschule Nordwestschweiz FHNW in Windisch. Aus natur- wie geisteswissenschaftlicher Motivation heraus, als Vorstandsmitglied von Neustart Schweiz und als Unterstützer von internationalen Gruppierungen wie Young Engineers for Sustainable Empowerment ist er zusammen mit vielen Verbündeten Teil von Organisationen und Bewegungen, welche der Nachhaltigkeit und der regionalen Entwicklung dienen - im Sinne des Wandels, der Umkehr und der gemeinschaftlichen Befähigung zur effektiven und unmittelbaren Realisierung der 2000 Watt-Gesellschaft. Seine interdisziplinären Teams bringen die Kompetenzen der global vernetzten Bildungsinstitutionen mit den oft ungedeckten Bedürfnissen und den oft brachliegenden Potentialen der Institutionen, Ressourcen und Menschen in den Regionen und Städten in aller Welt zusammen.

Le professeur Martin Klöti, ingénieur en génie rural dipl. EPF/BWI, est directeur de l'Institut des sciences humaines et naturelles de la Haute école de technique à la Haute école spécialisée du Nord-Ouest de la Suisse (FHNW) à Windisch. Poussé par une motivation que nourrit l'étude des sciences humaines et naturelles, membre du comité de Redémarrer la Suisse et soutenant des groupements internationaux comme Young Engineers for Sustainable Empowerment, il fait avec de nombreux alliés partie d'organisations et de mouvements au service de la durabilité et du développement régional, dans un esprit de changement, de retour aux sources et de capacité de réaliser ensemble et sans attendre la société à 2000 watts. Ses équipes interdisciplinaires mettent les compétences des institutions de formation constituées en réseaux planétaires en relation avec les besoins souvent non couverts et les potentiels souvent en friche des institutions, des ressources et des personnes des régions et des villes des quatre coins du monde.

Kontakt | Contacte:

Fachhochschule Nordwestschweiz
Hochschule für Technik
Steinackerstrasse 5
5210 Windisch
E-Mail: martin.kloeti@fhnw.ch

Fritz Lehmann

Fritz Lehmann, geb. 20. Februar 1959, dipl. Betriebswirt (FH Technik und Architektur Bern), Executive Master in Kommunikationsmanagement (FH Olten-Solothurn).

Nach Lehrabschluss Besuch der Polizeischule des Kantons Bern. Wachtchef Stv. in Wangen a/Aare BE. 1987 – 1995 Berufsoffizier mit Einsätzen in Österreich und als Militärbeobachter im Mittleren Osten; dann, ab 1996, Polizeichef von Ostermundigen BE. 1999 - 2005 Leitung des Schweizerischen Polizei-Instituts in Neuchâtel.

2005 bis heute Kommandant der Stadtpolizei Winterthur.

Fritz Lehmann ist verheiratet, er wohnt zusammen mit seiner Frau in Winterthur. Dort geniesst er alle Vorteile der sichersten Grossstadt der Schweiz.

Fritz Lehmann, né le 20 février 1959, diplômé en gestion (Haute école spécialisée technique et architecture Berne), Executive Master en gestion de la communication (Haute école spécialisée Olten-Soleure).

Après son apprentissage, Fritz Lehmann a suivi l'école de police du canton de Berne. Il a été adjoint au chef de poste à Wangen a/Aare BE. De 1987 à 1995, il a été officier de carrière, en service en Autriche et comme observateur militaire au Moyen-Orient. Dès 1996, il a été chef de police d'Ostermundigen et de 1999 à 2005 il avait la direction de l'institut suisse de police à Neuchâtel. Depuis 2005 il est chef de la police municipale de Winterthur.

Fritz Lehmann est marié et habite avec sa femme à Winterthur où il jouit de tous les avantages de la grande ville la plus sûre de Suisse.

Kontakt | Contacte:

Stadtpolizei Winterthur

Fritz Lehmann

Obertor 17

8402 Winterthur

E-Mail: fritz.lehmann@win.ch

Tinetta Maystre

Tinetta Maystre, Gemeinderätin der Stadt Renens, seit 2006 Vorsteherin der Baudirektion. Ausgebildete Geografin (Abschluss 1986), Mutter von 3 Kindern. Ehemalige Waadtländer Grossrätin der Grünen. Ihr Werdegang liess sie zahlreiche Orte in der Schweiz entdecken und erleben. Lausanne, Neuenburg und Basel waren Wohnorte, Bern (Bundesamt für Statistik) und Delsberg (Westschweizer Sekretariat des VCS Verkehrs-Club der Schweiz) Arbeitsorte, bevor sie sich in Renens niederliess.

Seit langem aktiv und engagiert im Verbandswesen, ermöglichte ihr das politische Mandat, sich konkret auf lokaler Ebene einzusetzen und insbesondere den Mitwirkungsprozess zu fördern. Ihr Handeln ist von einer langfristigen Vision geprägt, in der die nachhaltige Entwicklung Priorität hat.

Tinetta Maystre, Conseillère municipale de la ville de Renens, responsable de la Direction urbanisme et travaux depuis 2006. Géographe de formation, diplômée en 1986, et mère de 3 enfants. Egalement ancienne députée écologiste au Grand Conseil vaudois. Son parcours de vie l'a amenée à découvrir et pratiquer de nombreux lieux en Suisse. A Lausanne, Neuchâtel, puis Bâle comme lieux de vie. A Berne (à l'Office fédéral de la statistique) et Delémont (secrétariat romand de l'ATE Association transports et environnement) pour y travailler, avant de s'établir à Renens.

Longtemps active et militante dans le milieu associatif, son mandat politique lui a permis de s'engager concrètement au niveau local en donnant au processus participatif un élan particulièrement soutenu. Son action s'inscrit dans une vision à long terme où le développement durable est prioritaire.

Kontakt | Contacte:

Ville de Renens

Direction Urbanisme et Travaux

Rue du Lac 14

1020 Renens VD

E-Mail: tinetta.maystre@renens.ch

Denis Rambaud

Denis Rambaud war ab 1989 stellvertretender Bürgermeister von Mulhouse, zuständig zunächst für Bildung, später für Stadtplanung und Stadterneuerung. Er war Präsident der „Agence d'Urbanisme de l'agglomération Mulhousienne“ und Vizepräsident sowie ab 2008 Präsident des „Sitram“ (Syndicat Intercommunal des transports urbains de l'Agglomération Mulhousienne) das heute in der Agglomeration Mulhouse aufgegangen ist. Ausserdem hat er die „Lobby Vélo urbain“ in Mulhouse gegründet. Heute ist Denis Rambaud erster stellvertretender Bürgermeister von Mulhouse, zuständig für Wohnungswesen, Verkehr und Tiefbau, sowie Vizepräsident der Agglomeration Mulhouse M2a, verantwortlich für den Bereich Mobilität-Verkehr. Ausserdem ist er Präsident von Mulhouse-Habitat, der städtischen Behörde für Sozialwohnungen, des „Association Alsace des HLM“, der „Commission nationale des Politiques Sociales du Mouvement HLM – USH“, sowie Präsident der Kommission Parkierung des „Gart“ (Groupement national des Autorités organisatrices des Transports). Beruflich ist Denis Rambaud Direktor der Volkshochschule Rhin (Mulhouse-Alsace).

Denis Rambaud a été dès 1989 adjoint au Maire de Mulhouse, successivement en charge de l'Éducation, de l'Urbanisme et du renouvellement urbain. Il était président de l'Agence d'Urbanisme de l'agglomération Mulhousienne et vice-Président puis Président (2008) du Sitram (Syndicat Intercommunal des transports urbains de l'Agglomération Mulhousienne) fondu depuis dans l'agglomération. En plus, il a été le fondateur du Lobby Vélo urbain de Mulhouse. Aujourd'hui, Denis Rambaud est premier adjoint au Maire de Mulhouse chargé de l'Habitat, des déplacements et de la voirie ainsi que vice-président de l'Agglomération mulhousienne M2a, responsable du Pôle mobilités-transports. En outre, il est président de Mulhouse-Habitat, l'Office HLM de la Ville, de l'Association Alsace des HLM, de la Commission nationale des Politiques Sociales du Mouvement HLM – USH et président de la Commission Stationnement du Gart (Groupement (national) des Autorités organisatrices des Transports). À titre professionnel, Denis Rambaud est directeur de l'Université Populaire du Rhin (Mulhouse-Alsace).

Kontakt | Contacte:

Mairie de Mulhouse

2, rue Pierre et Marie Curie

B.P. 10020

France – 68948 Mulhouse Cedex 9n

E-Mail: denis.rambaud@mulhouse-alsace.fr

Dr. Patrick Rérat

Patrick Rérat ist Inhaber eines Dokortitels in Geographie und hat ein Nachdiplom in Stadtplanung.

Zurzeit ist er wissenschaftlicher Mitarbeiter an den Universitäten Neuenburg und Loughborough. In den letzten Jahren hat er an der Universität Lausanne, am King's College London und an der HafenCity Universität Hamburg gelehrt und geforscht.

In Rahmen seiner Forschungstätigkeit beschäftigt er sich mit der Siedlungsdynamik, die er unter dem Aspekt der Wohnmobilität und des Wohnungsangebotes untersucht. Speziell befasst er sich mit den Phänomenen Gentrifizierung, Umnutzung von Industriebrachen und Zersiedelung.

Im Jahr 2010 erhielt er für seine Arbeiten über das Modell der kompakten Stadt den Bengt Turner Award, der vom European Network for Housing Research verliehen wird.

Patrick Rérat est titulaire d'un postgrade en études urbaines et d'un doctorat en géographie.

Il est actuellement chercheur associé aux universités de Neuchâtel et de Loughborough. Ces dernières années il a été enseignant/chercheur à l'Université de Lausanne, à King's College London et à la HafenCity Universität Hamburg.

Ses recherches portent sur les dynamiques territoriales qu'il analyse sous l'angle de la mobilité résidentielle et du marché du logement. Il s'est en particulier intéressé aux phénomènes de gentrification, de régénération des friches industrielles et d'étalement urbain.

En 2010, il a reçu le Bengt Turner Award décerné par le European Network for Housing Research pour ces travaux sur le modèle de la ville compacte.

Kontakt | Contacte:

Institut de géographie

Université Neuchâtel

Espace-Louis-Agassiz 1

2000 Neuchâtel

E-Mail: patrick.rerat@unine.ch

Cristina Woods

Ausbildung:

- Graduate School of Design, Cambridge, MA, USA - Master in Architecture (1987-91).
- Harvard University, Cambridge, MA, USA - Bachelor of Arts in Visual and Environmental Studies (1982-86)
- HES-SO, Hochschule für Technik und Architektur Freiburg, Frühling 2007

Das Büro Verzzone Woods Architectes Sàrl (VWA), gegründet von Cristina Woods (Architektin SIA) und Craig Verzzone (Architekt, Landschaftsarchitekt FSAP, ASLA und Planer) ist seit 1995 in Rougemont aktiv.

VWA beschäftigen sich mit Projekten zu Landschaft, Stadtplanung und Architektur auf unterschiedlichen Stufen, mit einem besonderen Blick auf die Integrationsqualität ihrer Vorschläge, welche zukunftsorientierte Qualitäten, Konzeption und Umsetzung vereinen.

Seit 2010 leiten das Büro VWA und seine Partner im Rahmen des NFP 65 ein Forschungsprojekt mit dem Ziel, verschiedene Konzepte und Strategien zu entwickeln, welche die Umsetzung von innovativen städtischen Formen ermöglichen, die Produktion und Verteilung von Nahrungsmitteln mit Stadtgestaltung verbinden. Eine Verknüpfung, die neue städtische Verhaltensweisen begünstigt und das Potential für eine bessere Lebensqualität in der Stadt hat.

Formation:

- Graduate School of Design, Cambridge, MA, USA - Master in Architecture (1987-91).
- Harvard University, Cambridge, MA, USA - Bachelor of Arts in Visual and Environmental Studies (1982-86)
- HES-SO, École d'ingénieurs et d'architectes de Fribourg, printemps 2007

Actif à Rougemont depuis 1995, le bureau Verzzone Woods Architectes Sàrl (VWA) a été fondé par Cristina Woods, architecte SIA et Craig Verzzone, architecte paysagiste FSAP, ASLA et urbaniste. VWA aborde des projets de paysage, d'urbanisme et d'architecture à diverses échelles et temporalités, avec une attention particulière à la qualité d'intégration de ses propositions, unissant qualité prospective, conception et mise en oeuvre.

Dès 2010, VWA et ses partenaires mènent dans le cadre du PNR 65, une recherche visant à développer différents concepts et stratégies propices à la mise en oeuvre de physionomies urbaines novatrices, alliant production et distribution alimentaire avec conception urbanistique; une association propice à de nouvelles pratiques citadines et potentiellement favorable à une meilleure qualité de vie en ville.

Kontakt | Contacte:

Verzzone Woods Architectes VWA
La Cure
Route de Flendruz 20
1659 Rougemont
E-Mail: woods@vwa.ch

Abstract | Résumé

«Schweizer Städte werden wieder attraktiver: Trends und Herausforderungen»

Patrick Rérat

Die Zersiedelung und ihre als negativ empfundenen Auswirkungen haben die Diskussionen über die nachhaltige Entwicklung des Siedlungsraumes geprägt (ungebremster Bodenverbrauch, Landschaftszersiedelung, Zunahme des motorisierten Individualverkehrs, Kosten der geringen Ausnützung usw.). Als Alternative wurde das Modell der kompakten Stadt vorgestellt, das städtebauliche Grundlagen wie das verdichtete Bauen und die Umnutzung von Industriebrachen vorsieht. Aus demographischer Sicht führt dies zu einer Erhöhung der Einwohnerdichte in den Stadtzentren und zu einer Verbesserung der urbanen Wohnattraktivität.

Noch vor wenigen Jahren, als die Bevölkerung in den urbanen Zentren immer mehr zurückging, wurde vom unvermeidlichen Niedergang der Schweizer Städte gesprochen. Seit Anfang des 21. Jahrhunderts zeigt sich nun eine neue Dynamik in den Städten. Am meisten Zuwachs verzeichneten Zürich (+ 37'000 Einwohner zwischen 2002 und 2012), Winterthur (+ 14'000) und Lausanne (+ 14'000), aber auch in mittelgrossen Städten nahm die Bevölkerung wieder zu: Zug (+ 4'000), St. Gallen (+ 3'600), Biel (+ 3'500) usw.

Diese neue Wachstumsphase lässt sich zum einen mit politischen Massnahmen zugunsten der Verdichtung erklären, die auf verschiedenen institutionellen Ebenen getroffen worden sind, zum anderen mit der Wiederbelebung des Immobilienmarktes (und folglich eines grösseren Wohnungsangebotes) und dem Verhalten der verschiedenen Nachfragesegmente (hauptsächlich internationale Migranten, Kleinhaushalte, junge Erwachsene und mittlere und höhere soziale Schichten). Besonders gut zeigt sich diese Entwicklung in zahlreichen Immobilienprojekten, die auf Industriebrachen umgesetzt worden sind.

Umfragen in Neuenburg und Zürich-West sowie in einem Quartier in Biel geben Auskunft, an wen sich die modernen städtischen Immobilienprojekte richten. Die Bewohnerinnen und Bewohner haben insgesamt einen deutlich höheren sozio-ökonomischen Status als der Durchschnitt, was zeigt, dass die Stadt für Gutsituierte wieder an Attraktivität gewinnt. In den untersuchten Haushalten gibt es drei Gründe für die Wahl einer Stadtwohnung: der Komfort der Wohnung, die praktischen Vorteile des Stadtlebens (Nähe zu Dienstleistungen und Orten des Alltags) sowie die Lebendigkeit und die Vielseitigkeit der Städte. Die «neuen Städterinnen und Städter» suchen die Nähe zum Zentrum, sind teilweise aber auch sehr mobil (das zeigt eine nicht vernachlässigbare Minderheit von Pendlerinnen und Pendlern, die in anderen Städten arbeiten). Allerdings machen sie weniger vom Auto Gebrauch als die Einwohnerinnen und Einwohner der Agglomerationsgürtel, sondern sind vermehrt zu Fuss, mit dem Velo oder dem öffentlichen Verkehr unterwegs. Damit bestätigt sich auch die Annahme, dass das Wohnen in der Stadt besser mit den Ansprüchen an eine nachhaltige Entwicklung vereinbar ist.

Allgemein lässt sich sagen, dass die Schweizer Städte seit etwa fünfzehn Jahren als Wohnort wieder an Attraktivität zugelegt haben und die Verdichtung eindeutig der Nachfrage entspricht. Allerdings schliesst dieses Phänomen die Zersiedelung nicht aus, da der Platzbedarf für Wohnungen weiterhin wächst. Aus diesem Grund darf man sich nicht nur mit der Entwicklung der Städte befassen, sondern muss auch die Entwicklung der suburbanen und periurbanen Räume überdenken (insbesondere Alternativen zum Einfamilienhaus). Ausserdem richtet sich die städtische Umnutzung tendenziell eher an die Mittel- und Oberschicht (Gentrifizierung) und der Wohnungsmangel bleibt in den meisten Städten bestehen. Das heisst, wenn das nicht beachtet wird, könnte der Wohnraum in den Stadtzentren für Menschen mit niedrigen Einkommen unerschwinglich werden.

Abstract | Résumé

«Le regain d'attractivité résidentielle des villes suisses : tendances et enjeux»

Patrick Rérat

Les débats sur le développement territorial durable se sont caractérisés par la remise en question de l'étalement urbain en raison de ses impacts jugés négatifs (consommation de sol, mitage du paysage, croissance de la mobilité individuelle motorisée, coûts de l'urbanisation de faible densité, etc.). Le modèle de la ville compacte a été proposé comme alternative avec des principes urbanistiques tels que la densification de l'environnement construit et la régénération des friches urbaines. En termes démographiques, cela revient notamment à augmenter le niveau de peuplement des centres urbains et à en améliorer l'attractivité résidentielle.

Il y a quelques années encore, observant la diminution de la population dans les centres, certains prédisaient le déclin inéluctable des villes suisses. Depuis le début des années 2000 pourtant, ces villes font preuve d'un nouveau dynamisme. Si les évolutions les plus importantes concernent Zurich (+37'000 habitants entre 2002 et 2012), Winterthur (+14'000) et Lausanne (+14'000), les villes moyennes ne sont pas en reste : Zoug (+4'000), St-Gall (+3'600), Bienne (+3'500), etc.

Cette nouvelle phase de croissance s'explique par des mesures politiques en faveur de la densification prises aux différents niveaux institutionnels, le regain d'activité du marché immobilier (et donc une offre de logements accrue) et par le comportement de différents segments de la demande (principalement les migrants internationaux, les petits ménages, les jeunes adultes et les classes moyennes à supérieures). Cette évolution est particulièrement visible dans les nombreux projets immobiliers réalisés sur d'anciennes friches industrielles.

Des enquêtes menées à Neuchâtel, dans le secteur de Zurich West et dans un quartier de Bienne permettent de mieux comprendre à qui s'adressent les nouveaux projets immobiliers dans les centres urbains. Les habitants ont dans l'ensemble un statut socio-économique nettement supérieur à la moyenne, ce qui illustre le regain d'attractivité des villes pour les classes aisées. Trois facteurs motivent le choix résidentiel des ménages étudiés : le confort du logement, le caractère pratique de la vie en ville (proximité des services et des lieux de la vie quotidienne) ainsi que l'animation et la diversité de la vie urbaine. Ces « nouveaux citadins » recherchent la proximité du centre mais sont parfois très mobiles (comme le montre une minorité non négligeable de pendulaires interurbains). Ils recourent toutefois moins à la voiture que les habitants des couronnes et davantage à la mobilité douce ainsi qu'aux transports en commun. Un constat qui confirme l'idée selon laquelle habiter en ville induit des comportements plus conformes aux exigences du développement durable.







De façon générale, les villes suisses sont donc devenues depuis une quinzaine d'années des lieux de résidence plus attractifs et la densification répond manifestement à une demande. En raison de besoins d'espaces de logements qui ne cessent de croître, ce phénomène n'exclut toutefois pas la poursuite de l'étalement urbain. Il convient donc non seulement d'envisager le développement des centres mais également de repenser celui des zones suburbaines et périurbaines (notamment par des modèles d'habitat alternatifs à la maison individuelle). De surcroît, les opérations de régénération urbaine tendent à s'adresser aux classes moyennes à supérieures (gentrification) et la pénurie du marché immobilier persiste dans la plupart des centres. Cela indique que si l'on n'y prend pas garde, le centre-ville pourrait devenir inabordable pour les personnes à bas revenu.

Abstract | Résumé

«Der Beitrag der NutzerInnen zum suffizienten Wohnen»

Heinrich Gugerli

Mit dem SIA-Effizienzpfad Energie liegt ein Instrument vor, das aufzeigt, wie die Ziele der 2000-Watt-Gesellschaft im Gebäudebereich mittels Effizienz und Einsatz erneuerbarer Energien erreicht werden können. Für den Flächenbedarf und das Nutzerverhalten wird von standardisierten Werten ausgegangen. Die Grundlagen zu Suffizienz in der Energienutzung fehlen weitgehend. Suffizienz bedeutet Genügsamkeit und Zurückhaltung bei den Ansprüchen. Dabei soll die Nachfrage nach energierelevanten Gütern und Dienstleistungen reduziert werden. Während bei der Effizienz und dem Einsatz erneuerbarer Energieträger technische Massnahmen den Schwerpunkt bilden, stehen bei Suffizienz der Mensch und sein alltägliches Verhalten im Mittelpunkt. Mit einer Studie wurden die Grundlagen zur Quantifizierung des Suffizienz-Potenzials beim Wohnen erarbeitet. Dabei wird das Suffizienz-Prinzip als Zusatz zu Effizienz und erneuerbaren Energien gemäss SIA-Effizienzpfad Energie angewendet. Ausgangspunkt ist eine «moderate Suffizienz», also eine realistische Zurückhaltung, die heute bereits gelebt wird. Als Kontrapunkt werden die Konsequenzen von «verschwenderischem Verhalten» aufgezeigt. Als wichtigste Parameter haben sich die Wohnfläche sowie das Nutzerverhalten im Betrieb (Warmwasserbedarf, elektrischer Geräte) und bei der alltäglichen Mobilität (Distanz, Verkehrsmittelwahl) herausgestellt. Das Potenzial von Suffizienz ist überraschend gross: mit einem moderat suffizienten Verhalten können der Primärenergieverbrauch und die Treibhausgasemissionen im Vergleich zu heute typischem Verhalten fast halbiert werden, und zwar sowohl bei effizienten Neubauten und Umbauten wie auch in uneffizienten Altbauten. Alleine mit Suffizienz-Massnahmen bleiben aber die Ziele der 2000-Watt-Gesellschaft im Bestand ausser Reichweite. Suffizienz-Massnahmen sind keine Utopie, wie die gezeigten Beispiele aus dem gemeinnützigen Wohnungsbau (Wohnsiedlungen Stadt Zürich, Baugenossenschaft Kalkbreite) illustrieren. Günstige Rahmenbedingungen (z.B. Wohnbauförderung, Belegungsvorschriften) sind förderlich zur Reduktion des Flächenbedarfs. Suffizienz in der Ausstattung und bei der Nutzung kann aber nicht verordnet werden; die Wirkung wird primär durch freiwillige Verhaltensänderungen der NutzerInnen erzielt. Technische Massnahmen (z.B. Smart-Metering) wirken höchstens unterstützend. Voraussetzung für den längerfristigen Erfolg bei der Umsetzung von Suffizienz-Massnahmen ist aber ein gesellschaftlicher Wertewandel.

100% = Zielwert SIA-Effizienzpfad Energie		 Personenfläche	 Betrieb Wärme, Lüftung Beleuchtung, Haushalt-, IKT, Kleingeräte	 Mobilität
 Erstausstattung Bauherrschaft	Einsparung durch Reduktion der Personen- fläche um ein Drittel <i>30 statt 45 m² Wohnfläche pro Person</i> 15%	Einsparung durch Wohnungsausstattung z.B. <i>kleinerer Kühlschrank, verbrauchsabhängige Kostenabrechnung</i> 2-4%	Einsparung durch Ausstattung z.B. <i>reduziertes PP-Angebot, Abgabe öV-Abo</i> 2-4%	
 Betrieb Verwaltung				
 Verhalten NutzerInnen				Einsparung durch Ausstattung und Nutzerverhalten z.B. <i>sparsamer WW- Verbrauch, suffiziente Ausstattung/Nutzung IKT</i> 10-18%

Potential von Suffizienz-Massnahmen in den Bereichen Wohnflächenbedarf, Betrieb und induzierte Mobilität, aufgeteilt nach Einfluss von NutzerInnen, Verwaltung und Bauherrschaft

Abstract | Résumé

«La contribution des usagers à la réalisation de la suffisance dans le logement»

Heinrich Gugerli

La voie SIA vers l'efficacité énergétique est un instrument qui montre comment réaliser les objectifs de la société à 2000 watts dans le domaine du bâtiment en recourant à l'efficacité et aux énergies renouvelables. Pour le besoin en surface habitable et le comportement des usagers, on s'est fondé sur des valeurs standardisées. Les bases concernant la suffisance dans l'utilisation de l'énergie manquent pour l'essentiel. Suffisance signifie ici sobriété et modestie des exigences. Il s'agit de réduire la demande en biens et services gourmands en énergie. Si l'efficacité et le recours à des sources d'énergie renouvelables nécessitent en priorité des mesures techniques, c'est l'homme et ses habitudes quotidiennes qui sont décisifs pour la suffisance. Une étude a dégagé les bases qui permettront de quantifier le potentiel qu'offre le logement en termes de suffisance. Pour cela, on applique le principe de suffisance en complément de l'efficacité et du recours aux énergies renouvelables au sens de la voie SIA vers l'efficacité énergétique. On table sur une « suffisance modérée », donc une retenue modérée, déjà vécue aujourd'hui, tout en montrant, en contrepoint, les conséquences d'un « comportement gaspilleur ».

Les paramètres les plus importants se sont révélés être la surface habitable et le comportement des usagers dans le fonctionnement (consommation d'eau chaude, appareils électriques) et la mobilité quotidienne (distance parcourue, choix des moyens de transport). Le potentiel de suffisance est étonnamment grand : un comportement de suffisance modérée permettrait de réduire presque de moitié la consommation d'énergie primaire et les émissions de gaz à effet de serre par rapport au comportement typique actuel, et cela aussi bien dans les constructions nouvelles et les rénovations efficaces que dans les anciennes constructions non efficaces. Ces mesures ne suffiront toutefois pas pour réaliser les objectifs de la société à 2000 watts. Les mesures de suffisance ne sont pas une utopie, comme le montrent divers logements d'utilité publique construits récemment (lotissements de la Ville de Zurich, coopérative Kalkbreite). Des conditions de base avantageuses (par ex. encouragement à la construction de logements, prescriptions en matière d'occupation) favorisent la réduction du besoin d'espace. Mais on ne peut pas imposer la suffisance dans l'équipement et l'utilisation ; cet effet résultera avant tout de changements de comportement librement opérés par les usagers. Les mesures techniques (par ex. le smart metering) auront tout au plus un effet de soutien. Mais le succès à long terme des mesures visant la suffisance nécessite un changement de valeurs de la part de la société.

100 % = valeur cible de la voie SIA vers l'efficacité énergétique	Surface par personne	Fonctionnement Chauffage, aération, éclairage, appareils ménagers, TIC, petits appareils	Mobilité
Équipement de base Maître de l'ouvrage	Economies moyennant la réduction d'un tiers de la surface par personne <i>30 m² de surface habitable par personne au lieu de 45 m²</i> 15 %	Economies par le biais de l'équipement du logement <i>par ex. frigo plus petit, décompte des frais en fonction de la consommation</i> 2-4 %	Economies par le biais de l'équipement <i>par ex. réduction de l'offre de places de parc, remise d'abonnements pour les transports publics</i> 2-4 %
Fonctionnement Administration		Economies par le biais de l'équipement et du comportement des usagers <i>par ex. consommation d'eau chaude économe, suffisance dans l'équipement et l'utilisation des TIC</i> 10-18 %	Economies par le biais de l'équipement et du comportement des usagers <i>par ex. parcourir durant les loisirs de plus courtes distances, sans voiture, se rendre au travail en transports publics</i> 12-20 %
Comportement des usagers			

Potentiel en mesures visant la suffisance dans le besoin en surface habitable, le fonctionnement et la mobilité induite, réparti entre les influences respectives des usagers, de l'administration et des maîtres d'ouvrage

Abstract | Résumé «DGJ071 MINIMUM IMPACT HAUS»

Hans Drexler

Das Projekt Minimum Impact House ist eine Prototypenentwicklung für nachhaltigen Wohnungsbau in der Stadt. Nachhaltigkeit und Ökologie erfordern eine ganzheitliche Optimierung des Bauens. Beim Minihaus wurden Herstellung des Gebäudes, Betrieb und Standortfaktoren wie Urbanität und Mobilität zusammen betrachtet. Dabei stellte sich heraus, dass eine innerstädtische Nachverdichtung eine ganze Reihe ökologischer Vorteile hat. Zersiedlung der Landschaft wird verhindert, der Verkehr verringert, die Nutzung der vorhandenen Infrastruktur intensiviert und das soziale Gefüge in der Stadt gestärkt. Zur Erschließung der innerstädtischen Nischen ist die Entwicklung neuer Bautypologien und Baukonstruktionen für die Schaffung von nachhaltigem Wohnraum in der Stadt nötig.

Ziel des Projektes war es, einen neuen Ausdruck für das nachhaltige Bauen zu finden, der dem urbanen Standort der Nachverdichtung angemessen und zeitgemäß ist. Dringend notwendig ist eine Imageaufwertung des nachhaltigen und ökologischen Bauens, die über die aktuelle Diskussion um Energiekosten und Klimawandel hinausgeht und aus der Nachhaltigkeit architektonische und städtebauliche Qualitäten entwickelt. Das Minihaus ist ein Schritt in Richtung eines neuen Ausdrucks nachhaltiger und ökologischer Architektur.

Das Projekt Minihaus, das begleitet wird von einem Forschungsprojekt für nachhaltiges Bauen in der Stadt, versucht, die Nachhaltigkeit einer innerstädtischen Wohngebäude zu optimieren:

Das Forschungsvorhaben konzentriert sich auf folgende Innovationsbereiche:

- Entwicklung neuer Typologien und Baukonstruktionen für die Schaffung von nachhaltigem Wohnraum in der Stadt (Reduzierung des Flächenverbrauchs, Klimaschutz, Verkehrsentlastung, soziale Strukturen).
- Optimierung der Nachhaltigkeit der Gebäudekonstruktion unter Berücksichtigung erneuerbarer Ressourcen und Lebenszyklen von Bauteilen (umwelt- und gesundfreundliche Baustoffe und -konstruktionen, nachwachsende Rohstoffe, Reduktion klimaschädlicher Gase, Anpassungsfähigkeit an sich ändernde Nutzungsanforderungen, abwasserfreies Haus).
- Minimierung der Betriebsenergie (Energiesparen, Energie Effizienz, Einsatz erneuerbarer Energie, Vermeidung des Verbrauchs fossiler Energien).
- Untersuchungen und Nachweise zur Qualifizierung und Quantifizierung ökologischer und ökonomischer Vorteile (Vergleich mit konventionellen Lösungen).
- Entwicklung von Planungsmethoden zur Optimierung der Nachhaltigkeit bei Bau und Betrieb von Wohngebäuden in der Stadt.
- Entwicklung von Umsetzungsstrategien und Optimierung der Gebrauchstauglichkeit der ganzheitlich nachhaltigen Bauformen (Leitfaden für Praktiker).
- Imageaufwertung und Verbesserung der Marktchancen nachhaltiger Lösungen durch neue Bau- und Planungsmethoden und Erschließung neuer Marktsegmente (Senkung des konstruktiven Aufwandes für mehrgeschossigen Holzbau und den Einsatz nachwachsender Rohstoffe im innerstädtischen Wohnungsbau).

Abstract | Résumé

«Le projet Minimum Impact House»

Hans Drexler

Le projet Minimum Impact House (construction à impact minimal) consiste à développer des prototypes d'habitations durables en ville. La durabilité et l'écologie exigent une optimisation globale de la construction. Dans le cadre de ce projet, des paramètres liés à la réalisation, à l'utilisation et à l'emplacement du bâtiment ont été analysés conjointement. Il s'est avéré que la densification des villes présentait de nombreux avantages écologiques. Elle permet d'éviter le mitage du territoire, de réduire la circulation, d'intensifier le recours à l'infrastructure existante et de renforcer le tissu social urbain. De nouveaux types de bâtiments et de nouvelles manières de construire sont nécessaires à la mise en valeur des niches urbaines, à la création de logements durables en ville.

L'objectif du projet Minimum Impact House était de trouver une nouvelle expression pour la construction durable, adaptée à la densification urbaine et à notre époque. Il est urgent de revaloriser l'image de l'écoconstruction, en la plaçant au-delà du débat actuel sur les coûts de l'énergie et en la fondant sur des qualités architecturales et urbanistiques d'avenir. Le projet est une étape vers une nouvelle expression de l'architecture, plus durable et écologique.

S'appuyant sur un projet de recherche pour la construction urbaine durable, le projet Minimum Impact House vise à améliorer la durabilité d'un bâtiment d'habitation en ville.

Le projet de recherche se concentre sur les domaines d'innovation suivants:

- Le développement de nouveaux types de bâtiments et de nouvelles manières de construire, pour la création de logements durables en ville (réduction de la consommation de surface, protection du climat, diminution du trafic, renforcement des structures sociales).
- L'amélioration de la durabilité en matière de construction de bâtiments, en favorisant les ressources renouvelables et en tenant compte du cycle de vie des éléments (matériaux et procédés de construction respectueux de l'environnement et de la santé, matières premières renouvelables, réduction des gaz à effet de serre, capacité d'adaptation aux changements des besoins, habitations sans eaux résiduelles).
- La réduction de la consommation d'énergie d'exploitation (économies d'énergie, efficacité énergétique, utilisation d'énergies renouvelables, renonciation aux énergies fossiles).
- Des enquêtes et témoignages pour qualifier et quantifier les avantages écologiques et économiques (par rapport aux solutions traditionnelles).
- Le développement de méthodes de planification en vue d'améliorer la durabilité dans le cadre de la construction et de l'utilisation de bâtiments résidentiels en ville.
- L'élaboration de stratégies de mise en œuvre et l'optimisation de la capacité d'utilisation de types de construction globalement durables (guide pour praticien-ne-s).
- La revalorisation de l'image et l'amélioration des perspectives commerciales de solutions durables, par de nouvelles méthodes de construction et planification et en viabilisant de nouveaux segments de marché (abaissement du coût de construction des bâtiments en bois de plusieurs étages ainsi que de l'utilisation de matériaux renouvelables dans l'habitat urbain).

Abstract | Résumé

«Der Tram-Train von Mulhouse: Ein Mittel um den öffentlichen Raum neu zu gestalten und ein Schritt in Richtung CO2-neutrale Stadt»

Denis Rambaud

Die Agglomeration Mulhouse (Mühlhausen) hat das Projekt Tram-Train Ende der 1990er-Jahre angepackt, auf Betreiben von Jean-Marie Bockel, Bürgermeister von Mulhouse und Präsident der für den öffentlichen Verkehr zuständigen Behörde. Die Erfahrungen aus Karlsruhe dienten als Modell. Mit dem Projekt wurden die Ziele verfolgt, den öffentlichen Verkehr zu entwickeln, aber auch die durch die Deindustrialisierung geprägte Stadt zurückzuerobern.

Das Projekt verlief in zwei aufeinanderfolgenden Phasen: Die erste, gesteuert durch die Agglomeration Mulhouse, bestand aus der Realisierung von zwei städtischen Tramlinien. Das Tram ist im Mai 2006 eingeweiht worden. Es hat das Stadtbild von Mulhouse grundlegend erneuert: mit seinem begrünten Trassee, der umfassenden Erneuerung des öffentlichen Raums, den Kunstwerken, darunter die Bögen von Buren, aber auch mit der Rolle des Trams als Katalysator für weitere städtische Projekte. Das Tram spielt immer noch eine wichtige Rolle, weil sich alle wesentlichen Entwicklungsprojekte in seinem Einflussbereich befinden. Es strukturiert heute die Stadt und verbindet die Projekte.

Die zweite Phase war die Inbetriebnahme des eigentlichen Tram-Train, der Regionallinie, welche das Vallée de la Thur mit der Agglomeration Mulhouse verbindet, ohne Umsteigen am Hauptbahnhof. Dieses Projekt wurde in Zusammenarbeit mit der Region Elsass ausgeführt. Seit der Inbetriebnahme Ende 2010 hat sich der Verkehr auf dieser Achse verdoppelt.

Parallel dazu hat die Agglomeration den ersten französischen „Plan Climat“ (Klimaschutzplan) verabschiedet und strebt damit an, eine „ville post-carbone“ zu werden, eine CO2-neutrale Stadt. Die Ergebnisse eines aktuellen Forschungsprogramms zeigen, dass das Ziel „Faktor 4“ (eine Reduktion der Treibhausgase um 75% bis 2050) erreichbar ist, unter der Voraussetzung, dass alle möglichen Hebel in Bewegung gesetzt werden – insbesondere auch jene, welche zu einer nachhaltigeren Mobilität führen. Die Studie hat auch auf die Herausforderung hingewiesen, welche bezüglich Energieversorgung in den nächsten Jahren eine beträchtliche Anzahl von Bürgerinnen und Bürgern betreffen könnte, besonders jene in den Agglomerationsgürteln, welche vom Auto abhängig sind. Um diesen Herausforderungen zu begegnen, muss sowohl kurzfristig wie auch langfristig gehandelt werden, gleichzeitig auf der Stufe der Agglomeration oder sogar der Region als auch auf der Stufe der Fussgänger. Diese müssen in der Stadt von morgen den ihnen zustehenden Platz finden.

Abstract | Résumé

«Le tram-train de Mulhouse : un levier pour redessiner l'espace public et s'engager vers une ville post-carbone»

Denis Rambaud

L'agglomération mulhousienne s'est engagée dans le projet de tram-train à la fin des années 1990 sous l'impulsion de M. BOCKEL, Maire de Mulhouse et Président de l'autorité organisatrice des transports. L'expérience de Karlsruhe en a été le modèle. Les objectifs locaux étaient de développer les transports publics, le réseau de bus étant vieillissant, mais aussi de reconquérir la ville, marquée par la désindustrialisation.

Ce projet s'est déroulé en 2 phases successives. La première, pilotée par l'agglomération mulhousienne, a été celle de la réalisation de 2 lignes de tramway urbain. En effet, le tram-train suppose l'existence concomitante d'un réseau de train et de tramway. Le tramway a été inauguré en mai 2006. Il a renouvelé l'image de Mulhouse, avec sa plateforme engazonnée, le renouvellement de façade à façade des espaces publics, les œuvres d'art dont les arches de Buren, mais aussi avec le rôle de catalyseur du tramway pour les projets urbains. Le tramway tient d'ailleurs toujours ce rôle puisque les principaux projets se situent dans sa zone d'influence. Il structure aujourd'hui la ville et fait le lien entre les projets.

La deuxième phase a été celle de la mise en service du tram-train proprement dit, c'est-à-dire de la ligne périurbaine desservant à la fois la vallée de la Thur et l'agglomération mulhousienne sans correspondance obligatoire à la gare centrale. Ce projet a été mené en partenariat avec la Région Alsace. Depuis la mise en service, fin 2010, le trafic a doublé sur l'axe.

En parallèle, l'agglomération a réalisé le premier Plan Climat français et elle poursuit aujourd'hui sa transition vers une ville post-carbone. Les enseignements tirés d'un récent programme de recherche démontrent que l'objectif « facteur 4 » (réduction de 75 % des émissions de gaz à effet de serre en 2050) reste atteignable à condition d'actionner tous les leviers mobilisables et en particulier ceux qui conduisent à une mobilité plus durable. Cette recherche met également en évidence l'enjeu de la précarité énergétique qui risque de concerner un nombre important de citoyens dans les années qui viennent et en particulier ceux qui habitent en couronne et qui sont dépendant de la voiture particulière. Pour répondre à ces enjeux, il faut agir à la fois sur le court terme et sur le long terme, à la fois à l'échelle de l'agglomération voire de la région et à celle du piéton. Celui-ci doit retrouver toute sa place dans la cité de demain.

Abstract | Résumé

«Von der Unvereinbarkeit des Autos mit der menschlichen Würde»

Marcel Hänggi

Autos töten jährlich 1,3 Millionen Menschen in Unfällen und 3 bis 4 Millionen durch ihre Umweltfolgen. Wir trainieren unseren Kindern ihr kindliches Verhalten im öffentlichen Raum ab, damit sie den Straßenverkehr überleben. Der Straßenverkehr führt «zu einem Verlust des Öffentlichen, indem sie den öffentlichen Raum der Städte belagert, ausfüllt und entwertet», heißt es in «Vom Menschen. Handbuch Historische Anthropologie» (Weinheim 1997).

Das Auto (und in geringerem Maße der ÖPNV) hat enormes Verkehrswachstum ohne Mobilitätsgewinn mit sich gebracht, weil wir mit immer schnelleren Verkehrsmitteln immer längere Distanzen zurücklegen, um immer gleiche Mobilitätsbedürfnisse zu befriedigen.

Wie kommt es, dass wir gelernt haben, etwas derart Dysfunktionales als normal zu betrachten? Man wird die Frage nicht beantworten können, wenn man das Auto als ein Verkehrsmittel betrachtet.

Das Auto ist und war von Anfang an vor allem ein Versprechen von Freiheit, Individualität, Selbstbestimmung. Aber seit das Auto ein Massenverkehrsmittel ist, vernichtet es diese Werte: Nirgends ist die Regeldichte so hoch wie im Straßenverkehr, nichts schaltet Menschen so effektiv gleich wie der Stoßverkehr. Der Straßenverkehr ist eine gigantische Sozialdisziplinierungsmaschine – wie Schule, Arbeitswelt, Militär, nur dass die Disziplinierung des Straßenverkehrs viel früher im Leben eines Menschen einsetzt.

Trotz der eklatanten Negativbilanz hat sich das Auto durchgesetzt, weil es enorme Ungleichheiten zwischen Auto-Nutzern und Auto-Opfern schafft: Zwar vernichtet das Auto auch die Freiheit der Automobilisten, noch radikaler aber die der Nicht-Automobilisten, so dass, so lange «alle» anderen Auto fahren, jeder Autofahrer zunächst einmal verlieren würde, wenn er selber das Auto aufgäbe.

Der motorisierte Individualverkehr lässt sich nur humanisieren, indem man das Auto von fast allem befreit, was ein Auto heute ausmacht.

Abstract | Résumé

«De l'incompatibilité de l'automobile avec la dignité humaine»

Marcel Hänggi

L'automobile tue chaque année 1,3 million de personnes dans des accidents et 3 à 4 millions par ses conséquences environnementales. Nous entraînons nos enfants à se défaire de leur comportement enfantin dans l'espace public pour qu'ils survivent à la circulation routière. Le trafic routier produit « une perte de la dimension publique, du fait qu'il assiège, remplit et dévalorise l'espace public des villes », lit-on dans le guide d'anthropologie historique «Vom Menschen. Handbuch Historische Anthropologie» (Weinheim 1997).

L'automobile (et dans une moindre mesure les transports publics de proximité) a entraîné un énorme accroissement du trafic sans gain de mobilité, car nous parcourons des distances toujours plus longues avec des véhicules toujours plus rapides pour satisfaire des besoins de mobilité qui restent les mêmes.

Comment se fait-il que nous ayons appris à considérer comme normal quelque chose d'aussi dysfonctionnel? On ne pourra pas répondre à cette question si l'on considère l'automobile comme un moyen de transport.

La voiture est avant tout et était dès le départ promesse de liberté, d'individualité, d'auto-détermination. Mais depuis qu'elle est un moyen de transport de masse, elle détruit ces valeurs : nulle part la densité normative n'est aussi grande que dans la circulation routière, rien ne met l'homme au pas aussi efficacement que le trafic aux heures de pointe. La circulation routière est une gigantesque machine de discipline sociale – au même titre que l'école, le monde du travail, le service militaire –, sauf que la discipline qu'elle impose investit bien plus tôt la vie de l'être humain.

Malgré cet éclatant bilan négatif, l'automobile s'est imposée, parce qu'elle crée d'énormes inégalités entre ses usagers et ses victimes : certes, l'automobile détruit aussi la liberté de l'automobiliste, mais elle anéantit de façon plus radicale encore celle du non-automobiliste, si bien que, tant que « tous » les autres conduisent, chaque automobiliste y perdrait d'abord s'il renonçait à la voiture.

La seule façon d'humaniser le trafic individuel motorisé, c'est de libérer l'auto de presque tout ce dont une automobile est faite aujourd'hui.

Abstract | Résumé

«Die eigene Stadt mitleben und mitprägen: Langsamverkehr am Beispiel von Renens»

Tinetta Maystre

Die Vorstädte, die mit dem Boom des motorisierten Individualverkehrs in den 70er-Jahren aus dem Boden gestampft wurden, bezahlen ihre städtebaulichen Sünden heute oft teuer: Luftverschmutzung, Lärm, chaotische urbane Entwicklung, schlechtes Image, Lebensorte, die von grossen Verkehrsachsen durchquert werden. Auch Renens, dessen Bevölkerung sich von 1960 bis 1970 fast verdoppelte, kann mit seinen rund 20'000 Einwohnern an der Westgrenze von Lausanne diesem Schicksal nicht entgehen.

«Cœur de ville»: ein Projekt rund um den Marktplatz

Um etwas gegen die unerfreuliche Lage zu tun, muss man bei der Stadt und ihren Einwohnern ansetzen. 2003-2004 wurde eine Marketingstudie zum Image der Stadt durchgeführt, inklusive einer Umfrage bei der Bevölkerung, um die Stärken und Schwächen ihrer Lebenswelt zu erfassen. In der Studie zeigte sich, dass alle aufgeführten Negativpunkte von Renens mit dem Stadtzentrum zu tun hatten.

Der Mitwirkungsprozess brachte ans Tageslicht, welche Bedeutung das Stadtzentrum als entwicklungsfähiger Lebensraum und Ort des Austauschs für die Bevölkerung hat.

Mit einem Wettbewerb zum öffentlichen Raum wurde 2006 der Aufbruch lanciert. Die Einwohner wurden wie auch andere Nutzerinnen und Nutzer stark einbezogen. Die Arbeit am «Leeren» strahlte auf das «Gebaute» rundum aus: Das Projekt «Cœur de ville» erneuerte das damals teilweise brachliegende Stadtzentrum von Grund auf und brachte einen Marktplatz, eine Grünanlage mit Bäumen, Wohnungen in Mischbauten sowie Geschäfte und Büros hervor, umgeben von verkehrsberuhigten Strassen. Gebaut wurde 2008 bis 2011. Dieses urbane Umdenken im Zentrum der Region Ouest lausannois wurde 2011 mit dem Wakkerpreis belohnt.

Tempo-30-Zonen

Die städtebauliche Entwicklung der 1960er- und 70er-Jahre, in denen der motorisierte Verkehr im Zentrum stand, hatte ihre Grenzen erreicht. Zu Fuss oder per Velo unterwegs zu sein, war Kindern und Utopisten vorbehalten. Staus, Probleme mit der Verkehrssicherheit, Luftverschmutzung sowie – im positiven Sinn – die vom Bund unterstützte Agglomerationspolitik führten zu einem Umdenken. Um vom ungeliebten Image als «Banlieue» wegzukommen, setzte der Mitwirkungsprozess als Erstes auf eine Aufwertung dessen, was nahe und zentral lag. Diese Nähe rückte den Langsamverkehr in seiner eigentlichen Bedeutung in den Fokus. Die logische Folge davon war, dass am Strassennetz gearbeitet wurde, an dem, was die Stadt lebenswert und dynamisch macht. Das Ziel, die öffentlichen Räume wieder miteinander zu verknüpfen, führte zu einer Förderung des Langsamverkehrs, der besser zugänglich und attraktiver wurde. Zahlreiche Interventionen der Bürgerinnen und Bürger wie auch der Politik dienten als Grundlage für das Gesamtkonzept der Tempo-30-Zonen, mit welchem die im Herzen der Stadt begonnene Vision zu Ende geführt werden konnte. Mit der Hierarchisierung des Strassennetzes wurden 19 der insgesamt 33 Strassenkilometer in die Tempo-30-Gebiete aufgenommen. Der September 2010 wurde zum Meilenstein: Die Idee, alles auf einmal zu machen, verhinderte mit Absicht einen raumplanerischen Perfektionismus. Stattdessen wurde eine schlanke, einfache Raumplanung angestrebt, um darauf ein logisches, kohärentes und natürliches Temporegime aufzubauen. Dabei wurde auch dem Veloverkehr – häufig Stiefkind im lokalen Denken – gebührend Rechnung getragen.

Öffentlicher Verkehr und Velonetz

Das vom Bund und vom Kanton Waadt unterstützte Agglomerationsprogramm Lausanne-Morges (PALM) sieht eine koordinierte Stadtplanung entlang der ÖV-Achsen vor. Kurz- und mittelfristig ist in der Region ein Netz von starken Achsen geplant, mit einer Rückkehr des Trams zwischen Lausanne und Renens und mit leistungsfähigen Bussen. Parallel dazu wird auf den Hauptachsen das Velonetz realisiert, womit eine grosse Lücke gefüllt wird. Die von 4 Gemeinden getragene Renovation des Gebiets rund um den Bahnhof Renens ist ebenfalls in der Planungsphase. Eine koordinierte Stadtplanung mit nachhaltigem ÖV, bei welcher der öffentliche Raum und die Grünflächen zum Qualitätsmerkmal werden: Die Herausforderung ist gross, aber dank der Mitwirkung der Bewohnerinnen und Bewohner machbar.

Abstract | Résumé

«Vivre et pratiquer sa ville, la mobilité douce à l'exemple de Renens»

Tinetta Maystre

Les villes de banlieue, qui ont poussé dans les années 70 avec l'essor du trafic individuel motorisé, paient souvent chèrement cet étalement urbain d'alors : pollution de l'air, bruit, développement urbanistique chaotique, image négative, lieux de vie fragmentés par des axes de circulation importants. Renens, ville de 20'000 habitants à la frontière ouest de Lausanne, qui a vu sa population pratiquement doubler entre 1960 et 1970, n'échappe pas à ce constat.

Cœur de ville : un projet autour de la Place du marché

Échapper à ce carcan, c'est travailler à l'échelle de la ville et de ses habitants. En 2003-2004, une étude de marketing urbain avait été menée sur l'image de la ville, avec une enquête auprès de la population. Cette étude visait à définir les points forts et les points faibles de son cadre de vie. Celle-ci a montré que les préoccupations liées au centre-ville représentaient l'enjeu qui traversait l'ensemble des faiblesses relevées par l'évaluation de l'image de Renens.

Le processus participatif a permis de mettre en évidence l'importance du centre-ville, en tant que lieu de vie et d'échange à développer.

Un concours d'espace public a initié concrètement la démarche en 2006. Il s'est déroulé avec une forte implication des habitants et autres usagers. Travailler sur le « vide » permet de rayonner sur le « plein » qui l'entoure. Le projet « Cœur de ville » a rénové le centre-ville, alors partiellement en friche, en offrant une nouvelle Place du marché, un square arborisé, du logement, mixte, et des commerces et bureaux, le tout entouré de rues à trafic modéré. Le chantier a duré de 2008 à 2011. Le prix Wakker 2011 est venu couronner ce geste de reconversion urbaine au cœur de la région de l'Ouest lausannois.

Zones 30

L'héritage de l'urbanisme des années 60-70, misant sur le trafic motorisé, avait montré ses limites. Aller à pied ou à vélo était réservé aux enfants ou aux utopistes. Les bouchons, les problèmes liés à la sécurité routière, la pollution de l'air aussi, mais plus positivement la politique d'agglomération soutenue par la Confédération ont pourtant poussé au changement. Pour quitter le statut décrié de « banlieue », le processus participatif a ainsi mené d'abord au renforcement de la centralité toute proche. Cette proximité a mis en évidence l'échelle de la mobilité douce, en lui donnant ses lettres de noblesse. La suite logique a été de travailler sur le réseau des rues, sur ce qui fait vivre la ville et la rend dynamique. L'objectif de recoudre les espaces publics entre eux a pour conséquence d'encourager la mobilité douce, rendue plus accessible et attractive. De nombreuses interventions citoyennes et politiques ont été à la base du projet de conception d'ensemble des zones 30, qui a permis de compléter la vision initiée au centre-ville. La hiérarchisation du réseau routier a permis d'attribuer 19km, sur les 33 qu'il compte, au régime 30km/heure. La bascule a eu lieu en septembre 2010. Le projet de le faire en une fois a expressément évité le perfectionnement au niveau de l'aménagement urbain. Il a cherché au contraire à l'alléger au maximum pour en faire le régime de vitesse de base, logique, cohérent et naturel. Cette démarche a inclus l'attention à la circulation cycliste, parent pauvre dans les pratiques locales.

Transports publics et réseau cyclable

Le programme d'agglomération Lausanne-Morges (PALM), soutenu par la Confédération et le Canton de Vaud, prévoit de coordonner l'urbanisation le long d'axes de transports publics. Un réseau d'axes forts est prévu à court et moyen terme dans la région, avec le retour du tram entre Lausanne et Renens, des bus performants. La réalisation du réseau cycliste sur ces grands axes va de pair, comblant une lacune importante. La rénovation du site de la gare de Renens portée par 4 communes est également en cours de planification. Coordonner l'urbanisation avec des transports durables, où les espaces publics et les espaces verts sont un moteur de qualité. Le défi est de taille, mais il est réalisable avec la participation des habitants.

Abstract | Résumé «Food Urbanism Initiative»

Cristina Woods

Um die Ziele der 2000-Watt-Gesellschaft zu erreichen, müssen eine Vielzahl aufeinander abgestimmter Massnahmen umgesetzt werden, die sehr unterschiedliche Bereiche betreffen. Nur so kann der Energieverbrauch reduziert werden. Unter diesem Gesichtspunkt scheint die innere Verdichtung der Städte ein sinnvoller Ansatz zu sein, um den urbanen Raum besser zu nutzen und gleichzeitig zu erhalten.

Begrenzte Ressourcen, Bevölkerungswachstum, die klare Forderung nach öffentlichen Flächen und nach Natur in den Städten, der steigende Lebensmittelbedarf – das alles auf ein und demselben Raum. Die städtischen Flächen müssen immer mehr sehr unterschiedliche Ansprüche erfüllen und damit zur Lebensqualität in unserer Gesellschaft beitragen.

Im Rahmen des Nationalen Forschungsprogramms «Neue urbane Qualität» (NFP 65) befasst sich die Food Urbanism Initiative (FUI) mit einem dieser Bereiche, indem sie der Stadt eine neue Funktion überträgt, die Städterinnen und Städter physisch einem wichtigen menschlichen Grundbedürfnis näherbringt: der Nahrung. Damit leistet die Stadt in gewisser Weise auch einen Beitrag an die Senkung der Kosten für den Produktionszyklus und für die Verteilung von Nahrungsmitteln.

Hinter der FUI steht die Idee, die Lebensmittelproduktion und -verteilung in ein urbanes Konzept zu integrieren. Dabei dient die Landwirtschaftsfläche als unterstützendes Element, um die verbauten und die unverbauten Flächen in ihrer Gegensätzlichkeit zu kombinieren. Dieser urbane Ansatz sieht begehbbare, landwirtschaftlich genutzte Flächen vor, die zur Erweiterung des städtischen Angebots beitragen und das Potenzial haben, die urbane Lebensqualität zu verbessern – die städtische Atmosphäre wandelt sich und die Städte werden ganz neu wahrgenommen. Diese neue Koexistenz als Antwort auf die wachsenden Forderungen der Gesellschaft regt gleichzeitig zu neuen Formen der Identifikation und der Aneignung an, indem sie in einer urbanen Umgebung eine lebendige Verbindung zwischen Mensch, Natur und Stadt schafft. Die Beispiele und Erfahrungen aus dem FUI-Atlas zeigen, dass die urbane Landwirtschaft dem Raum einen neuen Sinn geben kann, indem sie einen Mehrwert generiert, der sich positiv auf die Lebensqualität, auf soziale Bindungen, auf die Nahrungsmittelversorgung und auf die öffentliche Gesundheit auswirkt.

Will man in diesem Kontext eine Strategie für die globale Nahrungsmittelproduktion im urbanen Raum formulieren, so muss man die Frage stellen, welche Möglichkeiten es gibt und in welchem Umfang Eingriffe notwendig sind, damit sich wirklich etwas verändert und die Lebensqualität zunimmt. Auf Basis einer mehrskaligen Vorgehensweise wurden zwei Pilotprojekte vorgeschlagen. Das erste Projekt befasst sich mit der Sanierung einer grösseren urbanen Fläche, in diesem Fall das Plateau Sébeillon-Malley in Lausanne. Das zweite Projekt kann als urbane Akupunktur bezeichnet werden und basiert auf einer ganzen Reihe kleinerer Eingriffe, oder eben «Nadelstiche», die punktuelle, verstreut liegende Produktionsflächen für Nahrungsmittel systemisch vernetzen.

Ein Projekt dieser Grössenordnung verlangt viel Fingerspitzengefühl im Umgang mit Interessenskonflikten, mit den Möglichkeiten und Einschränkungen durch die räumlichen Gegebenheiten und der Frage nach Optimierungsmöglichkeiten in Zusammenhang mit der Bodennutzung.

Neue Verbindungen zwischen städtischer resp. stadtnaher und landwirtschaftlicher Lebensform als Denkansatz für das Erreichen der Ziele der 2000-Watt-Gesellschaft: Diese Idee muss im Hinblick auf ein besseres Zusammenwirken zwischen Wohn- und Lebensräumen einerseits und der Nahrungsmittelproduktion andererseits sowie dem Umgang mit dieser neuen Form urbanen Lebens weiterentwickelt werden.

Verschiedene Beispiele aus der Schweiz oder dem Ausland zeigen, wann welche Massnahmen sinnvoll eingesetzt werden können.

Gemeinschaftsgärten, urbane Bauernhöfe, Dachgewächshäuser und vertikale Landwirtschaft werden somit zum tragenden Element für die Gestaltung eines Bereiches, der sich in einem grundlegenden Wandel befindet. Für die Nutzung eng begrenzter Flächen wie öffentliche «Restflächen», Grünflächen in Wohnquartieren und Flachdächer scheint dagegen die Einrichtung von Kleinobstgärten, Obstplantagen und Kräuterbeeten eine geeignete systemische Massnahme zu sein.



Urbane Bauernhof an der Avenue Victor Ruffy in Lausanne



Dachgewächshaus in Gotham Greens, New York
Bilder: <http://gothamgreens.com/>



Konzept der vertikalen Landwirtschaft – Tower Farm in London
Bilder: <http://www.ecofriend.com/>

Abstract | Résumé

«Food Urbanism Initiative»

Cristina Woods

Atteindre les objectifs de la société à 2000 Watts requière la mise en oeuvre d'actions plurielles et concertées ayant trait à des domaines très variés, afin de diminuer la consommation de ressources. Reconstruire la ville sur elle-même par une densification qualifiée apparaît dans cette perspective, un principe opportun à leurs meilleures attribution et préservation.

Des ressources limitées, une population plus nombreuse, une demande explicite d'espaces publics et de nature en ville, des besoins alimentaires croissants, tout ceci sur un même territoire. Les espaces urbains sont de plus en plus sollicités pour répondre à des enjeux variés et ainsi soutenir la qualité de vie en société.

Dans le cadre du PNR 65 „Nouvelle qualité urbaine“, la Food Urbanism Initiative (FUI) se préoccupe de l'un de ces domaines en associant à la ville, une nouvelle fonction propice au rapprochement physique du citoyen à l'un de ses besoins fondamentaux: la nourriture, et dans une certaine mesure, à réduire les coûts environnementaux liés au cycle de production et de distribution alimentaire.

FUI propose d'intégrer production et distribution alimentaire avec conception urbanistique. Le paysage productif est ici considéré comme un élément favorable à la mise en relation de l'espace bâti dans sa complémentarité avec l'espace non bâti. Cette approche de l'urbanisme invite une nature cultivée et accessible en ville, nourrissant l'offre urbaine et contribuant potentiellement à sa qualité de vie, par la diversité des ambiances et le renouvellement des perceptions qu'elle suscite. Répondant aussi à une demande sociale grandissante, cette alliance suggère de nouvelles formes d'identification et d'appropriation, recréant un lien humanisant entre le citoyen, la terre et la ville. Au vu des exemples et expériences recueillies dans l'atlas FUI, l'agriculture urbaine est comprise ici comme une pratique redonnant sens au local, en générant des plus-values en termes de qualité du cadre de vie, de lien social, d'approvisionnement alimentaire et de santé publique.

Dans ce contexte, formuler une stratégie de production alimentaire globale en milieu urbain signifie s'interroger sur les possibilités d'intervention et la pertinence des échelles pour un impact significatif et une amélioration du cadre de vie. Sur la base d'une démarche multiscale, deux propositions de projets pilotes ont été formulées, l'une traitant de la rénovation d'un espace urbain de taille significative, en l'occurrence le plateau de Sébeillon-Malley à Lausanne; l'autre portant sur une série d'interventions, supposant une approche systémique de mise en réseau d'espaces de production comestible, ponctuels et disséminés, prenant valeur d'acupuncture urbaine. Un projet de requalification urbaine qui intègre cette dimension demande une approche sensible, tenant compte des conflits d'intérêts, des contraintes et opportunités du site, ainsi que des enjeux d'optimisation liés à l'utilisation du sol. Le dessin de nouvelles alliances entre activités citadines et agriculture urbaine et/ou péri-urbaine, comme piste de réflexion dans la poursuite des objectifs visés par une société à 2000 Watts, sera ainsi développé au regard des meilleures alliances entre typologies d'espace, de production alimentaire et de mode de gestion. Selon l'échelle d'intervention, différents exemples suisses ou étrangers sont mobilisés pour expliciter les mesures envisageables.

Jardins communautaires, fermes urbaines, fermes en toiture et fermes verticales semblent ainsi se dessiner comme des éléments porteurs pour la conception d'un secteur en profonde mutation. Alors que la création de jardins de petits fruits, de vergers, de massifs d'herbes aromatiques s'esquisse davantage comme des mesures systémiques, sur des sites plus restreints, tels qu'espaces publics résiduels, abords résidentiels ou toitures plates.



Ferme urbaine de l'avenue Victor Ruffy, Lausanne



Ferme en toiture, Gotham Greens, NewYork
Image tirée du site <http://gothamgreens.com>



Ferme en toiture, Gotham Greens, NewYork
Image tirée du site <http://gothamgreens.com>

Abstract | Résumé

«Vom Verdruss zum Genuss - bewusst essen in der 2000 Watt-Gesellschaft»

Martin Klöti

Neben wohnen, sich kleiden, gesund und gesellschaftlich integriert bleiben, ist essen eines der wesentlichen menschlichen Grundbedürfnisse, die es auch unter den Limiten der 2000 Watt-Gesellschaft zu decken gilt. Das soll auf befriedigende und angenehme Weise geschehen. „Vom Verdruss zum Genuss“ lässt vermuten, dass es um alles andere geht, als darum, in Askese zu verfallen und dem Spass und der Freude abzuschwören. Gerade beim Essen wäre das überhaupt nicht lustig. Aber es geht darum, das Essen wertzuschätzen: Vom Säen übers Ernten, die Verarbeitung und Zubereitung bis zum genüsslichen Verzehr gebührt jedem einzelnen Abschnitt und jeder und jedem einzelnen Beteiligten in der Kette der Wertschöpfung volle Wertschätzung.

In einem vorerst technischen Sinn muss die aktuelle Situation der Lebensmittelproduktion und Ver(sch)wendung unter dem Aspekt der Ressourceneffizienz betrachtet werden. Der Verein foodwaste.ch oder der Doku-Filmer Valentin Thurn (tastethewaste.com) liessen in jüngster Vergangenheit damit aufhorchen, dass in unserer Welt-gegend ein Drittel bis die Hälfte aller Lebensmittel fortgeworfen werden. Allein aus der kalkulatorischen Sicht der vergeudeten grauen Energie in der globalen Landwirtschaft und Lebensmittelindustrie tut solch fahrlässiger Umgang mit den knappen und wertvollen Ressourcen wie Boden, Nährstoffen, Wasser und Energie weh. Erst recht schmerzvoll ist jedoch der kulturelle und ethische Aspekt solch verwerflicher Lebensmittelproduktion. Rasch stellt sich bei einigemassen sensiblen Konsumentinnen und Konsumenten der Verdruss ein, wenn sie an die oft schändlichen Produktionsbedingungen von Pflanze und Tier als Ausgangspunkt ihrer Nahrungsmittel erinnert werden.

Nicht dem feinen Essen abzuschwören, ist also die Aufgabe, sondern der grenzenlosen Verschwendung und dem blinden Konsum. Den Verdruss stoppen heisst: nicht weiter Konsumentin und Konsument sein von Produkten, deren Herkunft und Produktionsbedingungen unklar, unbestimmt und in den meisten Fällen gar suspekt sind.

Genuss heisst neu neben der Freude am feinen Geschmack und der appetitlichen Präsentation, davon Kenntnis und darüber Gewissheit zu haben, woher unsere Lebensmittel stammen, wie und wo sie verarbeitet und zubereitet werden. 2000 Watt-Gesellschaft lässt sich gleichsetzen mit Nachhaltigkeit und darunter verstehen Menschen wie Sie und ich aller Vermutung nach die Förderung des Gemeinwohls, die Schonung der natürlichen Lebensgrundlagen, die Beachtung der sozialen und wirtschaftlichen Gerechtigkeit, die Stärkung von Demokratie, Gewaltfreiheit und Frieden. Damit ist der Schritt nicht mehr weit, geradezu naheliegend, zu direkten Beziehungen zwischen Produzenten und Konsumenten, zu Vertragslandwirtschaft, Selbstversorgung und allenfalls Eigenproduktion in unterschiedlichsten Organisationsformen, zu kurzen Wegen und lokaler und regionaler Produktion, zu geschlossenen Kreisläufen, zu gemeinschaftlichem Zubereiten und gemeinsamen Genuss in der Nachbarschaft, in der Wohn-, Arbeits- und Lebensgemeinschaft unter Bekannten und Freunden. Wenn sich zum Essen auf dem Tisch und im Teller ein Bezug herstellen lässt, wenn Erinnerungen aufkommen und Geschichten entstehen können, dann ist Essen Freude, Fest, Erholung, Erfrischung, Erfüllung, Identität - eben Genuss.

Abstract | Résumé

«Savourer sans se fâcher : se nourrir en toute conscience dans la société à 2000 watts»

Martin Klöti

Outre se loger, se vêtir, rester en bonne santé et s'intégrer socialement, manger est l'un des besoins humains fondamentaux, qu'il importe de couvrir même dans les limites de la société à 2000 watts. Cela doit se faire de manière satisfaisante et agréable. « Savourer sans se fâcher » laisse entendre qu'il s'agit de tout autre chose que de tomber dans l'ascèse et renoncer définitivement à se faire plaisir. Car, à table justement, ce ne serait pas drôle du tout. Mais il s'agit de reconnaître la valeur de la nourriture : de la semaison et de la récolte à la consommation jouissive en passant par le traitement et la préparation, chaque étape et chaque acteur doit être apprécié à sa pleine valeur dans toute la chaîne de création de valeur.

En un premier sens avant tout technique, la situation actuelle de la production alimentaire et de l'utilisation (effrénée) doit être considérée sous l'aspect de l'efficacité des ressources. L'association foodwaste.ch ou le documentariste Valentin Thurn (tastethewaste.com) ont attiré dernièrement notre attention sur le fait que, dans nos régions, un tiers voire la moitié des aliments étaient jetés sans être consommés. Ne serait-ce que sous l'angle comptable de l'énergie grise gaspillée à l'échelle planétaire dans l'agriculture et l'industrie alimentaire, un comportement aussi désinvolte à l'égard de ressources précieuses et limitées comme le sol, les substances nutritives, l'eau et l'énergie fait mal au ventre. Mais ce qui est vraiment douloureux, c'est l'aspect culturel et éthique d'une production alimentaire aussi blâmable. La consommatrice ou le consommateur un tant soit peu sensible sent rapidement une colère l'envahir, lorsqu'on lui rappelle les conditions de production souvent scandaleuses de la plante ou de l'animal au départ de la nourriture consommée.

Il ne s'agit donc pas de renoncer à se faire plaisir en mangeant, mais de dire adieu à la consommation aveugle et au gaspillage sans limites. Ne plus se fâcher signifie ne plus consommer de produits dont la provenance et les conditions de productions sont vagues, floues et même, dans la plupart des cas, suspects.

Savourer signifie maintenant, en plus du plaisir procuré par la présentation appétissante et le goût délicat, prendre connaissance et conscience de la provenance de nos produits alimentaires, de l'endroit où ils sont traités et préparés et de la manière dont ils le sont. La société à 2000 watts est synonyme de durabilité, et sous ce terme, les gens comme vous et moi comprennent selon toute probabilité l'encouragement du bien commun, la préservation de la nature comme source de vie, le respect de la justice sociale et économique, le renforcement de la démocratie, de la non-violence et de la paix. De là à l'établissement de relations directes entre producteurs et consommateurs, à l'agriculture contractuelle, à l'autosuffisance et le cas échéant à la production propre dans les formes d'organisation les plus diverses, au raccourcissement des filières et à la production locale et régionale, aux cycles fermés, à la préparation commune de plats savourés en commun entre proches, voisins, collègues, amis et connaissances, il n'y a qu'un pas et il est même presque évident. Lorsqu'on connaît le contexte de ce qui se retrouve sur la table et dans l'assiette, lorsque des souvenirs peuvent surgir et des histoires naître, alors manger devient plaisir, fête, détente, rafraîchissement, accomplissement, identité, tout ce que nous pouvons résumer en un mot : savourer.

Abstract | Résumé

«Sozial nachhaltige öffentliche Freiräume in Städten »

Elisabeth Bühler

Öffentliche Freiräume sind wichtige Siedlungselemente für die Lebensqualität in Städten. Werden Städte baulich verdichtet, sollte dies nicht ohne eine Strategie für die Gewährleistung einer quantitativ und qualitativ guten Versorgung mit öffentlichen Grün- und Freiräumen geschehen. Die Geschichte der Stadtentwicklung lehrt, dass eine planlose Verdichtung zu einer ungenügenden Freiraumversorgung führt. Im Referat werden Ergebnisse eines Forschungsprojektes vorgestellt, welches im Rahmen des Nationalen Forschungsprogramms 54 „Nachhaltige Siedlungs- und Infrastrukturentwicklung“ am Geographischen Institut der Universität Zürich durchgeführt wurde. Im Hauptteil des Referats werden die nachfolgenden drei Thesen diskutiert und mit Beispielen illustriert:

- 1) Die soziale Nachhaltigkeit öffentlicher Freiräume wird gefördert, wenn die unterschiedlichen Ansprüche ihrer Nutzerinnen und Nutzer zwischen Gleichberechtigten verhandelt werden können.
- 2) Sozial nachhaltige Freiräume sind Räume, in denen Menschen sich wohlfühlen und mit denen sie ein Gefühl der Zugehörigkeit verbinden können.
- 3) Die soziale Vielfalt der Menschen, die einen öffentlichen Freiraum bevölkern, kann als Merkmal seiner sozialen Nachhaltigkeit interpretiert werden.

Mit praxisorientierten Empfehlungen für eine quantitativ und qualitativ nachhaltige Freiraumversorgung wird das Referat beendet.

Literaturhinweis: Elisabeth Bühler, Heidi Kaspar, Frank Ostermann (2010): Sozial nachhaltige Parkanlagen. vdf, Zürich.

Abstract | Résumé

«Espaces publics libres et socialement durables dans les villes»

Elisabeth Bühler

Les espaces publics libres sont des éléments d'urbanisation essentiels pour la qualité de la vie en ville. Densifier la construction dans les villes ne doit pas se faire sans une stratégie de préservation d'espaces verts et d'espaces libres publics de qualité et en quantité suffisante. L'histoire du développement urbain enseigne qu'une densification non planifiée ne garantit pas suffisamment d'espaces libres. Cet exposé présente les résultats d'un projet de recherche mené à l'Institut de géographie de l'Université de Zurich dans le cadre du Programme national de recherche 54 « Développement durable de l'environnement construit ».

La partie principale de l'exposé discute et illustre par des exemples les thèses suivantes :

- 1) On favorise la durabilité sociale des espaces publics libres si les souhaits divers de leurs usagers peuvent être négociés entre acteurs jouissant des mêmes droits.
- 2) Les espaces publics libres sont des espaces dans lesquels les gens se sentent bien et qu'ils peuvent mettre en relation avec un sentiment d'appartenance.
- 3) La diversité sociale des personnes qui occupent un espace public libre peut être interprétée comme un indice de sa durabilité sociale.

L'exposé s'achève par des recommandations axées sur la pratique en vue d'un approvisionnement suffisant et durable en espaces libres de qualité.

Bibliographie : Elisabeth Bühler, Heidi Kaspar, Frank Ostermann (2010) : Sozial nachhaltige Parkanlagen. vdf, Zurich.

Abstract | Résumé

«Sicherheit in der verdichteten Stadt – und was macht die Polizei?»

Fritz Lehmann

Sozialexperimente führten in den amerikanischen Städten zu schweren Sicherheitsproblemen, die jeweils die Polizei zu lösen hatte. Dabei entwickelte diese vier Strategien: Das Standard Modell, die Brennpunkte-Bewirtschaftung, das Community Policing und die problemorientierte Polizeipraxis (POP). Letztere ist die flexibelste und aussichtsreichste Strategie, weil sie nicht nur die Symptome bekämpft, sondern auch die Zusammenarbeit mit Partnern sucht.

Polizeistrategien allein genügen aber nicht. Die Stadtentwicklung muss zusammen mit den Quartier Communities richtige kritische Grössen schaffen, beispielsweise eine ausgewogene soziale Durchmischung, Interkulturalität, paritätischer Gewerbe- und Wohnraum, Freizeitmöglichkeiten für alle usw. Die adäquate Mitbestimmung und das Engagement der Quartierbevölkerung spielt dabei eine zentrale Rolle.

Beredetes Beispiel für vernachlässigte kritische Grössen sind die französischen, zentralistischen Verhältnisse, die in vielen Teilen als gescheitert bezeichnet werden müssen. Zeugnis davon legen die natürlich gewachsenen Arrondissements ab, die heute zu den attraktivsten Wohnlagen von Paris zählen.

Anhand des metropolitanen Winterthurer Stadtzentrum, das künstlich gewachsen und sicherheitsmässig erodiert war, wird die Wichtigkeit der Stadtentwicklung betont, denn die Stadt hatte auch ein komplexes Sicherheitsproblem. Mit verstärkter, andauernd sichtbarer und verdeckter Polizeiarbeit, einem Sauberkeitseffort, einer Platzgestaltung sowie Architekturwettbewerben wurde das Sicherheitsproblem an der Wurzel angegangen. Der Erfolg stellte sich nachhaltig ein, dabei haben sich fünf Projekt-Erfolgsfaktoren als Multiplikatoren bewährt: 1. Projektführung, 2. Vernetzung mit Partnern, 3. die lokal verankerte Quartierpolizei, 4. die Bike-Polizei sowie 5. das Schwerpunkt-Element.

Die Lehren für die Gestaltung eines sicheren Zentrums: 1. Schwerpunktbildung, 2. Problem orientierte Lösungen (Repression allein genügt nicht), 3. Keine Berührungsängste mit Partnerorganisationen, 4. Die Wirkung tritt oft verzögert ein, denn es geht um den Umgang mit sozialen Systemen, 5. Sicherheit ist auch ein Wahrnehmungsproblem etc.

Der „Return on Investment“: Mit einer vorausschauenden Planung bei der Quartiergestaltung und flexibler problemorientierter Polizeipraxis können nachhaltige Lösungen gefunden werden. Letztendlich hat auch die Quartier Community selbst zum Sicherheitsgefühl beizutragen, und für die Polizei gilt: Problem orientierte Polizeiarbeit in der verdichteten Stadt ist bereits Gegenwart und nicht Zukunft!

Abstract | Résumé

«La sécurité dans la ville densifiée – quel est le rôle de la police?»

Fritz Lehmann

Des expériences sociales faites dans les villes américaines ont révélé de graves problèmes de sécurité que la police a été chargée de régler à chaque fois. Elle a alors développé quatre stratégies: le modèle standard, la gestion des zones sensibles, la police orientée vers la communauté et l'approche de résolution des problèmes. Cette dernière stratégie est la plus flexible et la plus prometteuse car elle n'est pas uniquement centrée sur les troubles mais elle cherche également à établir une collaboration avec les partenaires.

Toutefois, les stratégies policières ne suffisent pas. Le développement urbain doit créer en partenariat avec les communautés issues des quartiers des grandeurs critiques satisfaisantes, c'est-à-dire une mixité sociale équilibrée, une interculturalité, une répartition paritaire de l'espace entre travail et habitat, des possibilités de loisirs pour tous, etc. La participation et l'engagement des habitants des quartiers jouent alors un rôle clé.

Le principe français de centralisation, perçu comme un échec à bien des égards, est l'exemple emblématique d'une négligence de ces grandeurs critiques. En témoignent les arrondissements qui se sont développés naturellement et qui offrent aujourd'hui les logements les plus convoités de Paris.

Le centre-ville métropolitain de Winterthur, développé artificiellement et usé en matière de sécurité, montre, dans une ville qui avait également un problème complexe de sécurité, l'importance du développement urbain. Le problème a été traité à la source grâce à une présence policière renforcée, constante, visible ou cachée, grâce aussi à un effort de propreté, un réaménagement des places et des concours d'architecture. La réussite a fait ses preuves sur un long terme et à l'origine de cette réussite cinq aspects du projet ont fonctionné comme levier: 1. La gestion de projet 2. L'intégration des partenaires 3. L'ancrage de la police au niveau local 4. La police à vélo 5. Les interventions ciblées.

Voici les leçons que nous avons tirées pour assurer la sécurité du centre-ville: 1. Fixer des priorités 2. Trouver des solutions pour résoudre les problèmes (la répression ne suffit pas) 3. Ne pas craindre les contacts avec les organisations partenaires 4. Les effets s'observent souvent avec un peu de retard car il s'agit de systèmes sociaux 5. La sécurité est aussi un problème de perception, etc.

«Retour sur investissement»: grâce à une planification prévoyante des quartiers et une pratique policière flexible ciblée sur les problèmes, des solutions durables peuvent être trouvées. Enfin, la communauté au niveau du quartier a également contribué au sentiment de sécurité. Pour la police, travailler en ciblant son action sur les problèmes dans la ville densifiée n'est donc pas une musique d'avenir mais fait déjà partie du présent.

3. KONGRESS
3^{ème} CONGRÈS

STADT
ENERGIE
VERKEHR
VILLE
ENERGIE
MOBILITÉ

BERNEXPO 2013

A series of horizontal dashed lines for writing, spanning the width of the page.